

Pub. SHOA 3005

DERROTERO DE LA COSTA DE CHILE

VOLUMEN V

TIERRA DEL FUEGO Y CANALES E ISLAS ADYACENTES

9ª EDICIÓN

2014

Corregido hasta el Boletín de Noticias a los Navegantes

Nº 8 del 1 de agosto de 2014

SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO
DE LA ARMADA DE CHILE

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

"Autorizada su circulación por Resolución Exenta Nº 259 del 6 de junio de 2014, de la Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado.
La edición y circulación de mapas, cartas geográficas u otros impresos y documentos que se refieran o relacionen con los límites y fronteras de Chile, no comprometen, en modo alguno, al Estado de Chile, de acuerdo con el Art. 2°, letra g) del DFL Nº 83 de 1979 del Ministerio de Relaciones Exteriores."

1ª edición, 1911.
2ª edición, 1929.
3ª edición, 1946.
4ª edición, 1958.
5ª edición, 1966.
6ª edición, 1973.
7ª edición, 1987.
8ª edición, 1996.
9ª edición, 2014.

© SHOA, 2014.

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

3005

	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-9
Áreas apropiadas para el ejercicio de la Acuicultura	E-1 a la E-6
Informaciones de la región: Geología y orografía regional, flora, fauna, climatología regional, corrientes y mareas	F-1 a la F-20
Áreas de cobertura de las cartas	G-1 a la G-5
Cartas náuticas con dátum local	H-1 a la H-4
Régimen de navegación para buques argentinos en el Canal Beagle y Estrecho de Magallanes	I-1 a la I-3

CAPÍTULO XII

DESDE EL CABO DESEADO HASTA LA BAHÍA COOK

PRIMERA PARTE

Área oceánica al SW del Estrecho de Magallanes y canales secundarios Costa SW de isla Desolación - Del cabo Deseado a la bahía Otway Costa SW del archipiélago Santa Inés - De la bahía Otway a la bahía Stokes Área al S del archipiélago Santa Inés - De la bahía Stokes al acceso SW del canal Cockburn	**XII**-*1*-1 a la **XII**-*1*-16

SEGUNDA PARTE

Canal Magdalena y canal Cockburn - Acceso oceánico o SW canal Cockburn Paso Brecknock y canal Unión - Canal Brecknock y paso Aguirre	**XII**-*2*-1 a la **XII**-*2*-45

TERCERA PARTE

Bahía Desolada - Pasos Occidental, Norte y Oriental - Canales Ballenero, Pomar y O'Brien - Paso Timbales - Pasos Darwin e Ibarra - Canal Thomson y bahía Cook	**XII**-*3*-1 a la **XII**-*3*-37

CUARTA PARTE

Costa oceánica al S de Tierra del Fuego y canales secundarios - Desde el acceso oceánico canal Cockburn a la bahía Cook	**XII**-*4*-1 a **XII**-*4*-9

Cambio Nº 2, enero 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

CAPÍTULO XIII

DESDE LA BAHÍA COOK HASTA LA ISLA DE LOS ESTADOS

PRIMERA PARTE

Costa oceánica al S de Tierra del Fuego y canales secundarios
Desde la bahía Cook al Falso Cabo de Hornos - Islas Diego Ramírez ..... **XIII**-*1*-1 a la **XIII**-*1*-10

SEGUNDA PARTE

Brazos Noroeste y Sudoeste del Canal Beagle - Desde los pasos
Darwin e Ibarra al Canal Beagle ..... **XIII**-*2*-1 a la **XIII**-*2*-17

TERCERA PARTE

Canal Beagle - Parte E desde los brazos Noroeste y Sudoeste del Canal Beagle
al océano Atlántico - Costa oceánica al S de Tierra del Fuego - Desde el Canal
Beagle al cabo Buen Suceso ..... **XIII**-*3*-1 a la **XIII**-*3*-65

CUARTA PARTE

Canal Murray y seno Ponsonby - Bahía Nassau
Islas Wollaston y Hermite ..... **XIII**-*4*-1 a la **XIII**-*4*-42

QUINTA PARTE

Paso Picton, bahía Oglander, pasos Goree y Richmond - Islas Picton
Lennox y Nueva - Costa oceánica islas Lennox y Nueva ..... **XIII**-*5*-1 a la **XIII**-*5*-15

SEXTA PARTE

Costa oriental de Tierra del Fuego - Desde el cabo Espíritu Santo
al cabo Buen Suceso - Estrecho de Le Maire ..... **XIII**-*6*-1 a la **XIII**-*6*-28

Índice geográfico alfabético ..... **IGA**-1 a la **IGA**-14

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

TIERRA DEL FUEGO Y CANALES E ISLAS 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 V, Tierra del Fuego y Canales e Islas Adyacentes, 8ª edición, año 1996, ampliada con los últimos trabajos hidrográficos, informaciones y documentos recibidos en el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA).

Este Derrotero contiene los capítulos XII y XIII. Con la descripción de las islas y canales que constituyen la ruta a la boca oriental del Canal Beagle, de occidente a oriente; la de los canales secundarios, desde esta vía o desde el Estrecho de Magallanes hacia el océano; y la descripción de la costa oriental de Tierra del Fuego, de N a S. Zonas que corresponden a las cartas Nº 10000 a la 13000.

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 Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (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 del 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 solamente 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, esa información debe consultarse en la Pub. SHOA 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 Radioayudas a la

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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 esta 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 Pub. SHOA 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, existiendo diferentes factores que reflejan el nivel de confiabilidad.

La fecha de ejecución del levantamiento, así como las demás informaciones contenidas en el diagrama de origen de datos, 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. Para el caso particular de las cartas con dátum local, que se indican en “Cartas náuticas con dátum local”, página (3005) H-1 a la H-4, no deberá situarse por los sistemas de navegación satelital, solamente emplear los métodos tradicionales de navegación obteniendo la situación de la nave por medio de demarcaciones visuales, distancias de radar y/o combinado.

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.

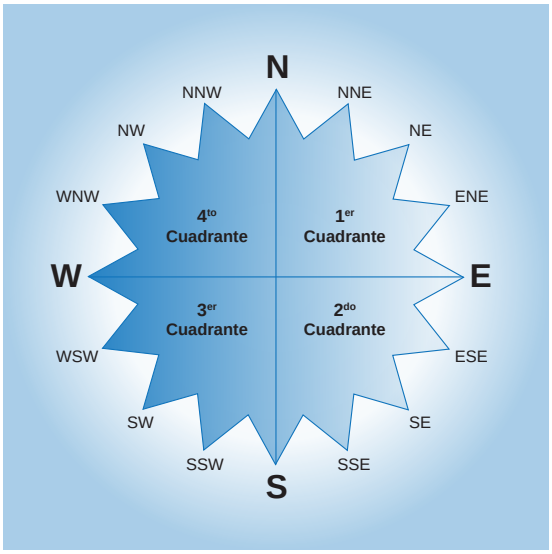
24.- VIENTO.- El viento es el movimiento o traslación de las masas de aire, en el plano horizontal, con respecto a la superficie de la tierra. Se identifica mediante dos variables, dirección e intensidad.

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.

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.

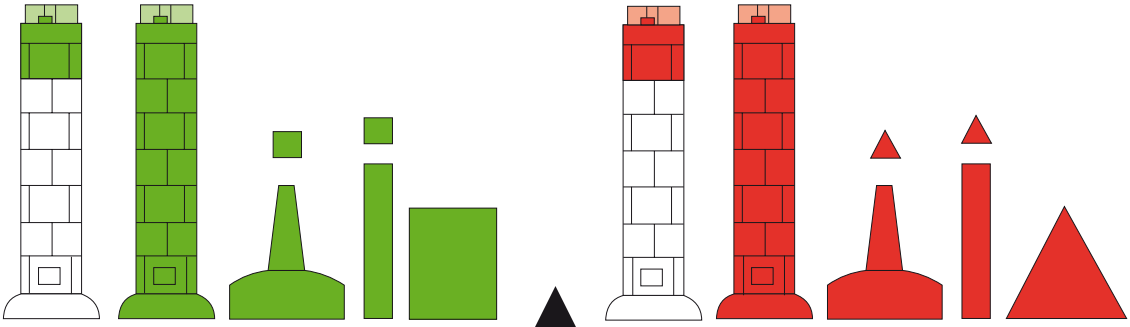
Características:

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.

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.

B-4 (3005)

b.- Señales Laterales 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.

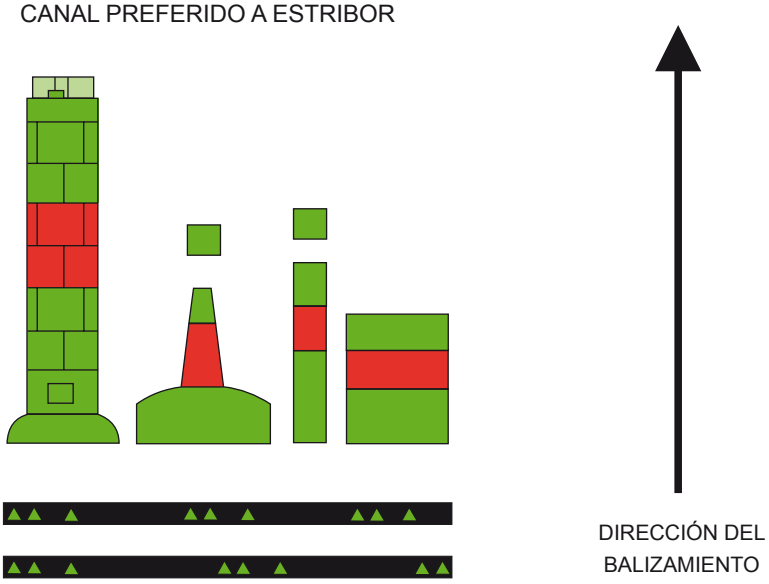
Color de la estructura: Canal preferido a babor, roja con una franja ancha horizontal verde.
Canal preferido a estribor, verde con una franja ancha horizontal roja, según el sentido convencional de balizamiento.

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

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

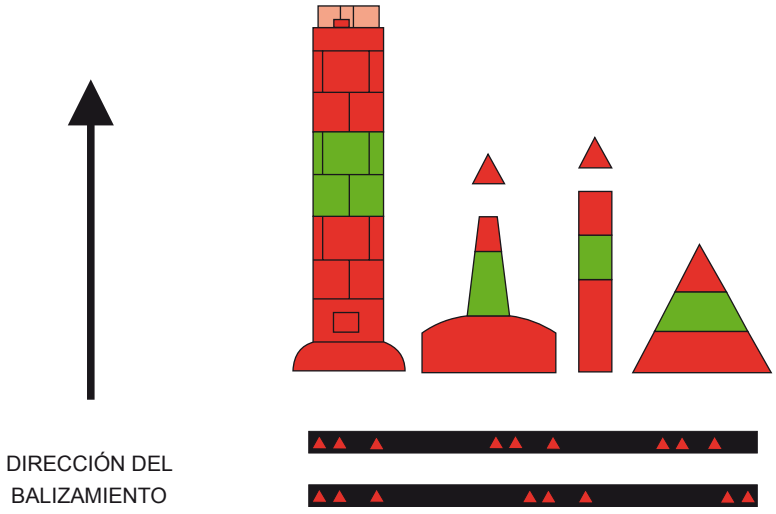
SEÑALES LATERALES MODIFICADAS

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

B-6 (3005)

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.

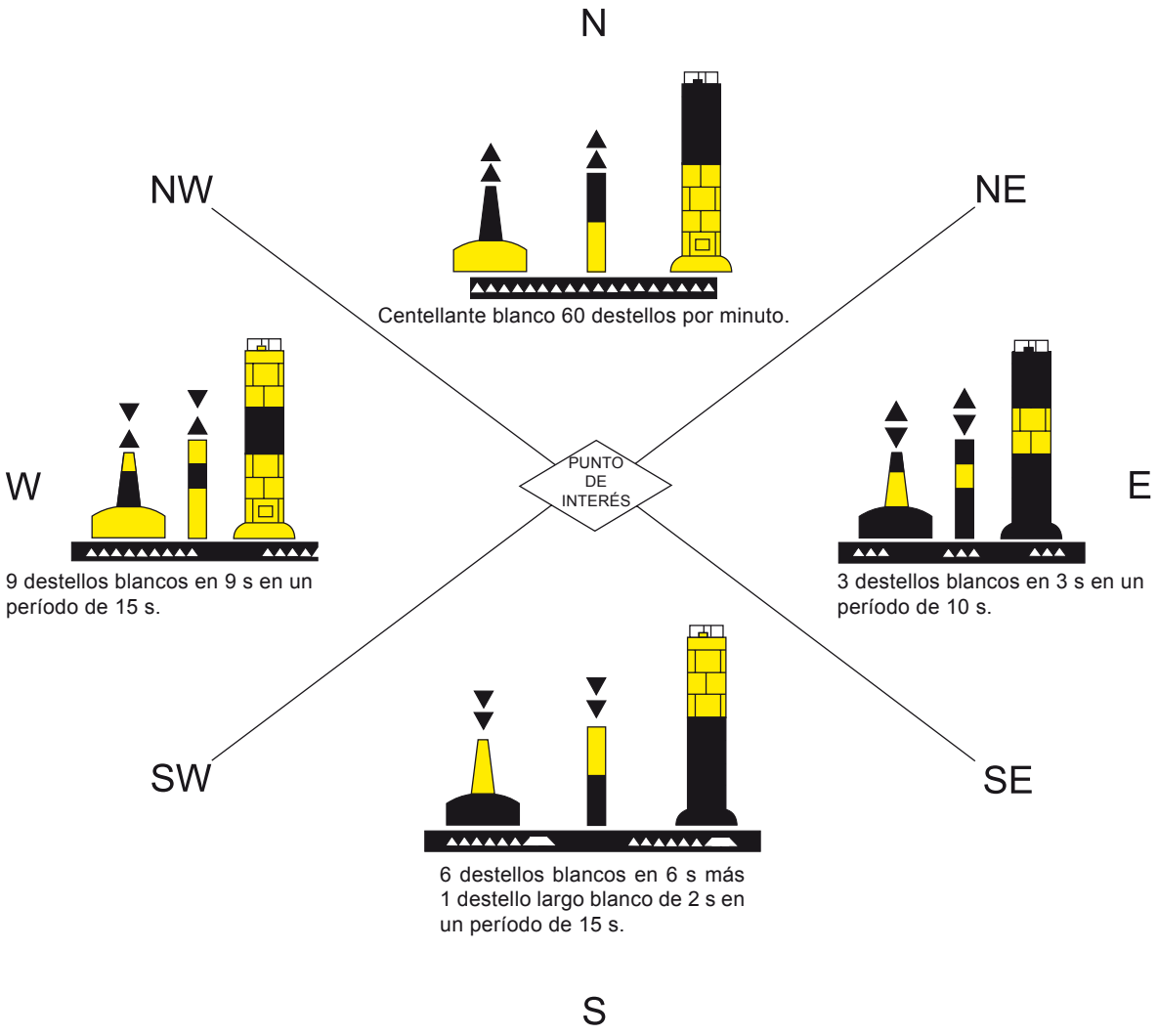
Ritmo de luz: Cardinal N centelleante (60 destellos/min).
Cardinal E centelleante (3 destellos en 3 s en un período de 10 s).
Cardinal S centelleante (6 destellos en 6 s más 1 destello largo de 2 s en un período de 15 s).
Cardinal W centelleante (9 destellos en 9 s en un período de 15 s).

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.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

SEÑALES CARDINALES



B-8 (3005)

d.- Señal de Peligro Aislado

Ubicación: En el peligro.

Características:

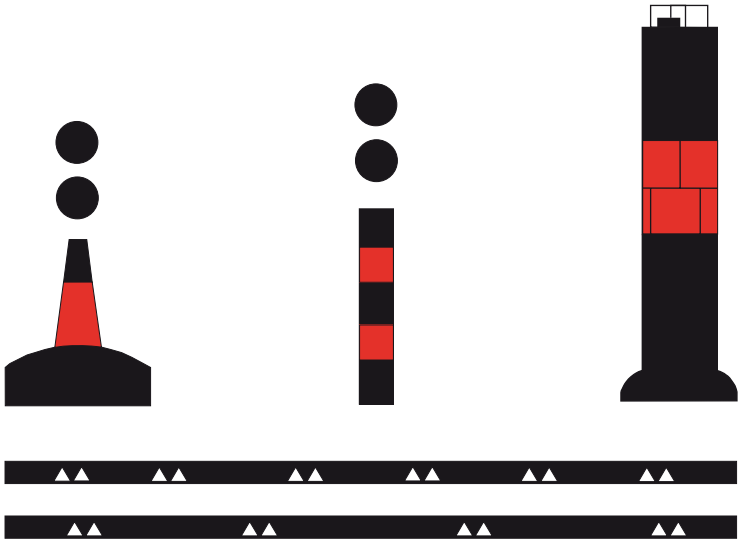
Color de Luz: Blanca.

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.

e.- Señal de Aguas Seguras

Ubicación: En el agua.

Características:

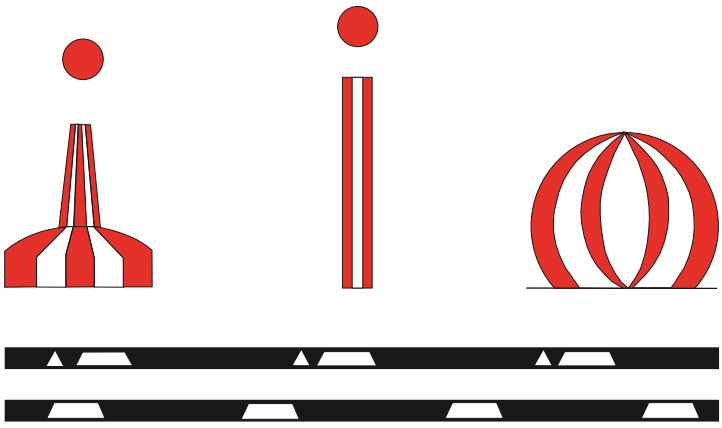
Color de Luz: Blanca.

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.

B-10 (3005)

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:

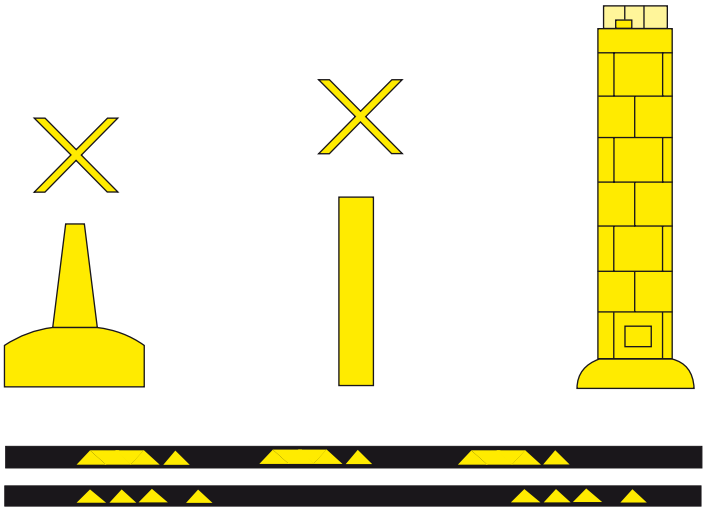
Color de Luz: Amarilla.

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 destellos amarillos más un destello amarillo en un período total de 20 s.

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:

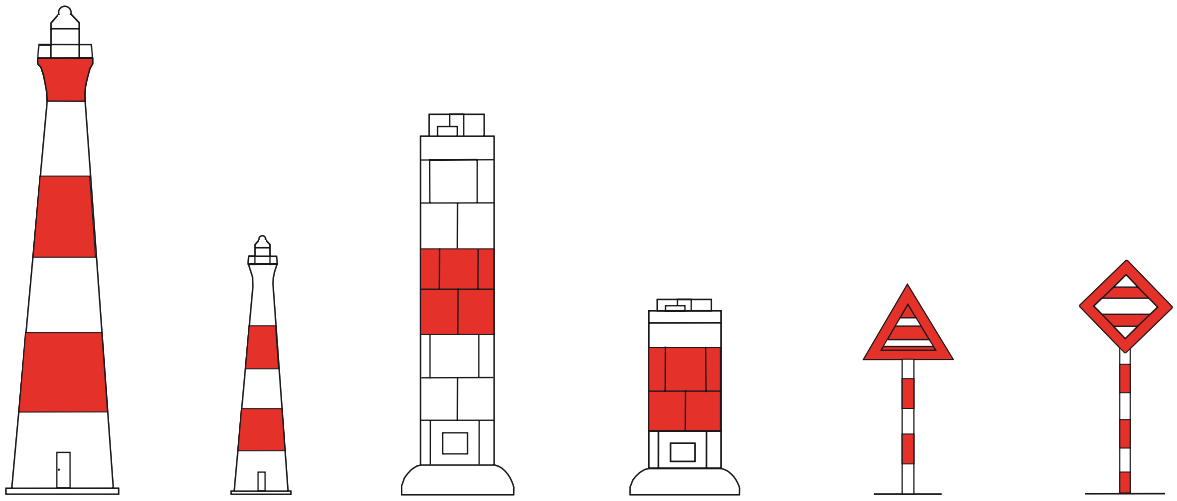
Color de Luz: Blanca.

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.

B-12 (3005)

h.- Descripción Señal de Nuevos Peligros

Ubicación: En el agua, sobre el nuevo peligro.

Características:

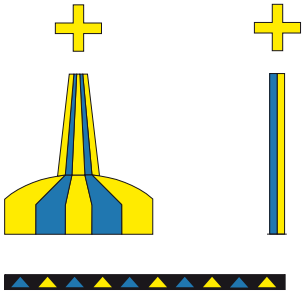
Color de Luz: Azul y amarillo.

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.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

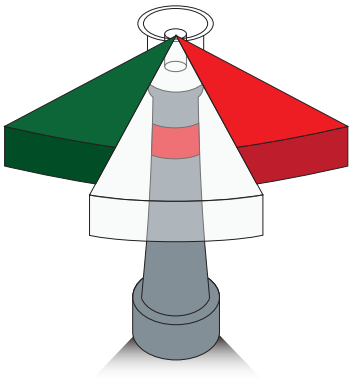
i.- Luz de Sectores

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:

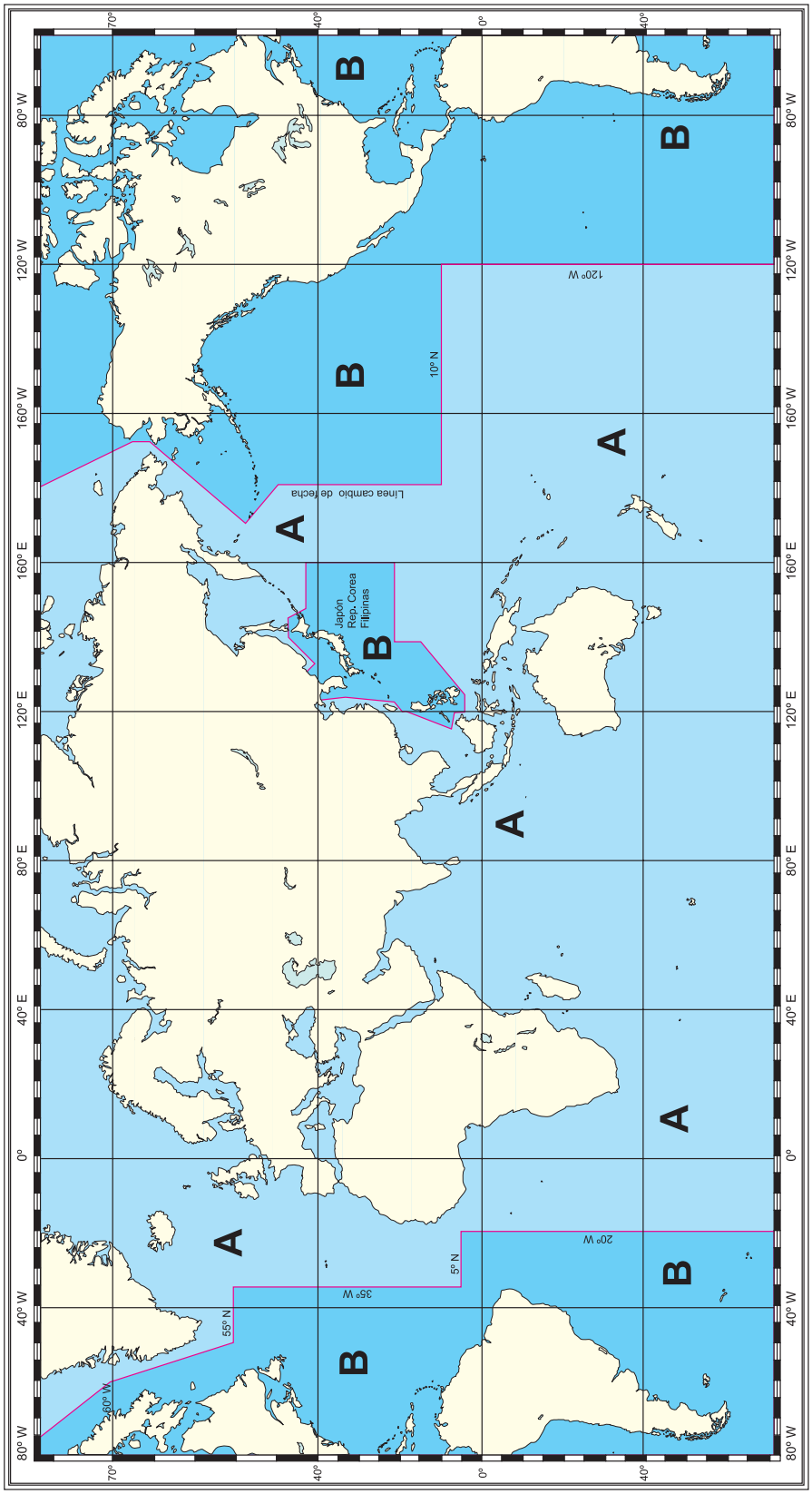
a) Entregar información direccional en un paso navegable.

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.

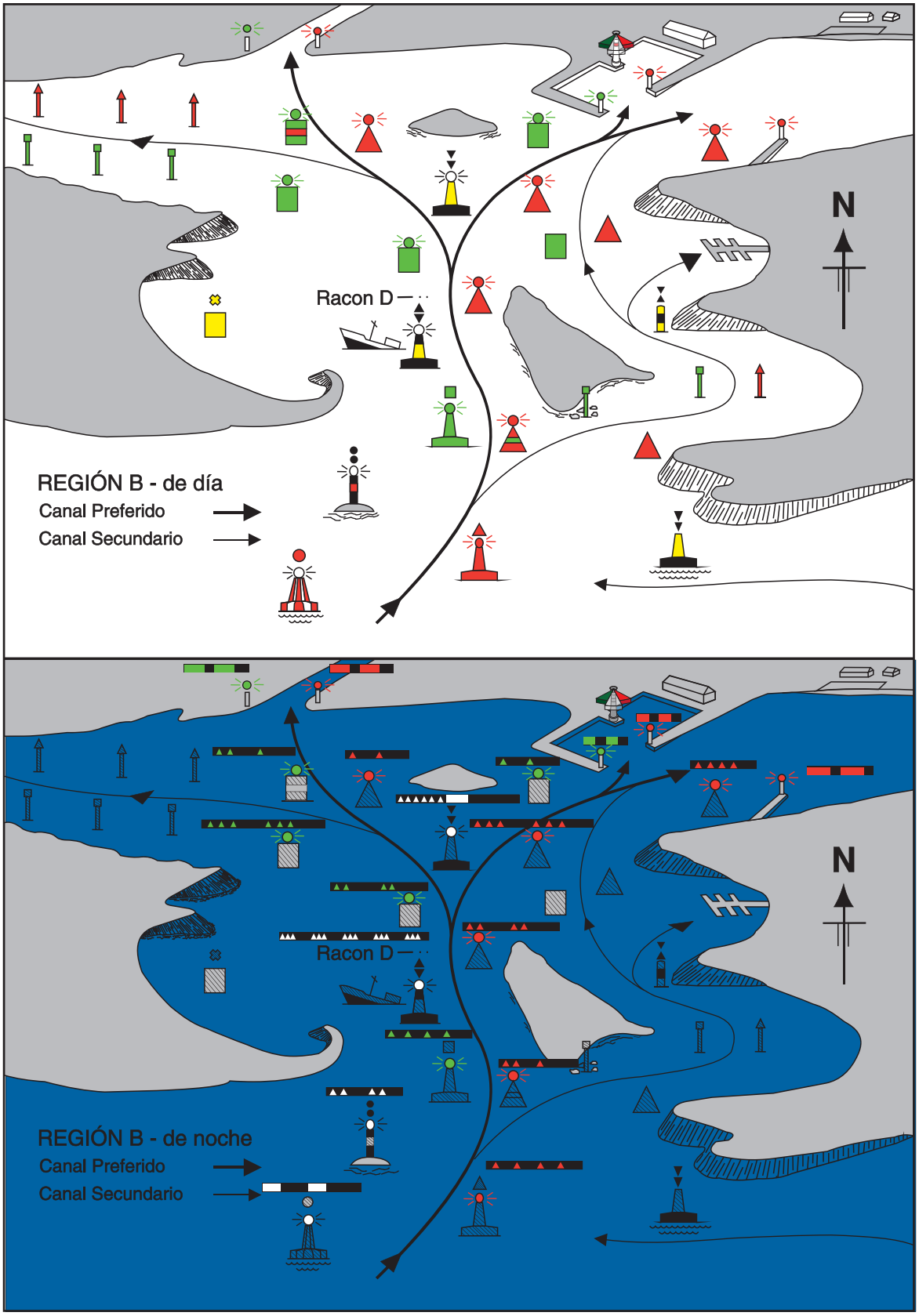
d) En algunos casos se puede utilizar una sola luz direccional.

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.

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
PRINCIPALES EXPEDICIONES DE RECONOCIMIENTO Y TRABAJOS HIDROGRÁFICOS

Antecedentes.- Pocas regiones del globo pueden contar en la historia de sus descubrimientos, número tan grande de expediciones.

Animados por generosos ideales científicos, ilustres e intrépidos navegantes, poco tiempo después del descubrimiento del Nuevo Mundo, se aventuraron con frágiles barcos en las inhospitalarias regiones del extremo sur de Sudamérica, luchando con indecible constancia y valor en aquellos desconocidos y borrascosos mares, y obteniendo con frecuencia resultados muy escasos a costa de durísimos sufrimientos y a veces de la vida misma.

Después del descubrimiento de América por Colón, lo que más preocupaba a marinos, comerciantes y naciones, era encontrar a través del Nuevo Continente un paso para las Indias Orientales, cuyas riquezas habían despertado la codicia de portugueses y españoles.

El primer navegante, que con resolución se lanzó a las regiones más australes de América en busca de ese paso, fue Hernando de Magallanes, insigne cosmógrafo portugués al servicio de España. La existencia del Mar del Sur —descubierto ya por Balboa el 15 de septiembre de 1513— había hecho suponer lógicamente a Magallanes que siguiendo la costa de la América meridional encontraría un punto de comunicación entre el Atlántico y aquel misterioso mar, llamado después océano Pacífico, y a través del cual se podría llegar a las Indias Orientales sin necesidad de dar la vuelta por el cabo de Buena Esperanza.

Magallanes fue favorecido y apoyado en sus propósitos por el Emperador Carlos V; recibió de este una flota de cinco carabelas, 237 hombres y partió de San Lúcar el 20 de diciembre de 1519.

El 31 de octubre de 1520 descubrió Magallanes, desde su nave “Trinidad”, una punta de tierra baja y arenosa que llamó cabo de las Once Mil Vírgenes, y que ahora se conoce únicamente con el nombre de cabo Vírgenes. Detrás de aquella lengua de tierra, vio Magallanes una abertura de varias leguas de ancho; y en la seguridad de haber dado con el anhelado paso, envió dos naves para que se internaran con el fin de comprobar el descubrimiento.

Los informes recibidos por Magallanes fueron más que suficientes para persuadirlo en la realidad del descubrimiento, confirmando este las mareas observadas en el canal y las fuertes corrientes. Lleno de confianza entró al estrecho con su escuadra —reducida entonces a cuatro carabelas— el 1º de noviembre del mismo año, por cuya circunstancia le denominó estrecho de Todos los Santos, y que más tarde sería rebautizado con su nombre.

Tierra del Fuego: origen del topónimo.- Durante la travesía del estrecho, Magallanes vio en las tierras que se extendían al S del canal numerosas fogatas que en el interior de las florestas encendían los indios, y que ardían día y noche desprendiendo mucho humo. Magallanes creyó, pues, natural, llamar las tierras aludidas Tierra de los Humos.

Esas hogueras o fuegos eran, sin duda, avisos de novedades entre los indígenas, y destinadas a comunicarse de tribu en tribu la aproximación de hombres desconocidos a bordo de grandes embarcaciones.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Poco a poco, la denominación Tierra de los Humos fue cambiada por Tierra de los Fuegos y después por Tierra del Fuego; expresión que pasó a significar la gran isla situada al S del Estrecho de Magallanes.

Inciertas nociones en el siglo XVI sobre las tierras situadas al S del Estrecho de Magallanes.- Desde que Magallanes descubrió en 1520 el estrecho que lleva su nombre, fue esa la ruta obligada y única que siguieron por más de noventa años los navegantes que se dirigían desde Europa a las costas occidentales de América.

La considerable extensión de los territorios situados al S del Estrecho y la diversidad de aspectos y condiciones climatológicas que en ellos se observa, debieron ser causas poderosas que indujeron a los navegantes a pensar que aquellas tierras formaban parte de otro continente que se extendía hasta el polo austral, sin dejar otra comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico que el Estrecho mencionado. Desde el descubrimiento de este por Magallanes transcurrió, pues, casi un siglo, y se creía todavía que la Tierra del Fuego pertenecía a un gran continente antártico.

Algunos espíritus sagaces nos dejaron, sin embargo, la idea de que esos territorios fueran solamente una isla, así lo habían creído primero, el mismo Magallanes, y más tarde con más fundados motivos, Drake y otros navegantes. Desde 1580 a 1599, esa teoría fue dos veces confirmada, la primera por Juan de Villalobos, compañero de Sarmiento; y la segunda, por Dirick Gherritz, capitán de una de las naves de la expedición de Simón de Cordes. Estos navegantes, en los años referidos, fueron arrastrados por malos tiempos, desde la boca occidental del Estrecho hacia el S; el primero llegó hasta el paralelo 56° de latitud S, en donde vio que terminaban las tierras y que no existía el continente austral de que hablaban los geógrafos; y el segundo, hasta los 64° de latitud S, donde sus tripulantes vieron una tierra alta con montañas cubiertas de nieve, como el país de Noruega, tierra que era una de las islas del archipiélago conocido más tarde con el nombre de Shetland del Sur.

Expedición de Le Maire y Schouten.- Estos descubrimientos tuvieron poca publicidad y resonancia, o no fueron creídos, y las cartas y mapas de aquella época continuaban representando la Tierra del Fuego como parte de un vasto continente que debía cubrir toda la región polar a la manera de un inmenso casquete. Esta teoría únicamente en lo que se refiere al casquete ha sido plenamente comprobada por los estudios y exploraciones posteriores. Es necesario, sin embargo, señalar que con los adelantos geográficos se ha venido a establecer que el casquete polar tiene dimensiones inferiores a las que se le asignaron, pues, mientras los geógrafos antiguos suponían que se extendía de 35° a 40° de latitud desde el polo, los descubrimientos modernos reducen esa extensión a solamente 20° o 25°.

Isaac Le Maire, estudioso geógrafo holandés y comerciante audaz, convencido de la falsedad de la opinión común en la época considerada, y cierto de la existencia de un mar libre situado al S de Tierra del Fuego, no vaciló en despachar dos buques en busca de ese mar.

Entre los privilegios acordados por el gobierno holandés para asegurar el monopolio de su comercio a la Compañía de la India Oriental, estaba la prohibición a las naves holandesas no pertenecientes a esa compañía, de llegar a las Indias Orientales por el Estrecho de Magallanes o por el cabo de Buena Esperanza; esta prohibición y el espíritu de especulación contrariado de algunos comerciantes abrió a la navegación la vía del cabo de Hornos.

Al efecto, en 1614, se fundó en Holanda la Compañía Austral, la cual obtuvo del gobierno holandés la autorización necesaria para emprender viajes comerciales, los que debía efectuar sin vulnerar los derechos acordados a la Compañía de la India Oriental.

La nueva compañía equipó, pues, dos naves que proveyó convenientemente y que tripuló con gente animosa y resuelta. La más grande era de 360 toneladas y la otra de 110. El mando de la expedición fue confiado a Jacobo Le Maire, hijo del comerciante ya mencionado, y a cuyo lado se puso a Guillermo Cornelio Schouten, piloto de gran experiencia.

Las naves zarparon de Texel el 14 de junio de 1615. El plan de viaje era conocido solamente por los dos jefes de la expedición, pero cuando después de atravesar la línea equinoccial, anunciaron ellos a sus compañeros que iban a buscar un nuevo paso para los mares del sur con el fin de llegar a las islas

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

de las Especias o Indias Orientales, las tripulaciones se llenaron de contento ante la expectativa de los beneficios que podía reportarles aquella empresa.

Los expedicionarios perdieron el menor de sus buques en el puerto Deseado, a causa de un incendio; pero recogido cuanto pudieron salvar y renovada la provisión de agua, se hicieron de nuevo a la vela en la única nave que disponían.

Siguiendo la prolongación de la costa oriental de Tierra del Fuego, el 24 de enero de 1616 se encontraron en la entrada de un canal formado de un lado, por una isla que fue denominada de los Estados, en honor de la República o Estados de las Provincias Unidas de Holanda; y por el otro, por un país montañoso y cubierto de nieve, al cual llamaron Nassau, en memoria del jefe de la República (Mauricio Nassau), nombre que no se ha conservado para aquella parte de Tierra del Fuego, sino que se ha aplicado más tarde a la gran bahía que hay por el S de la isla Navarino.

Favorecidos por el viento norte, los exploradores penetraron en ese canal y lo cruzaron sin dificultad; y prosiguiendo su navegación hacia el SW, se hallaron el 29 del mismo mes delante de un cabo formado por dos montañas puntiagudas. En nombre de la ciudad holandesa de Horn, en donde se había organizado el viaje, los expedicionarios dieron a ese promontorio que parecía ser el término austral de la América, el nombre de Horn, convertido más tarde por corrupción en Hornos. En consejo de capitanes y pilotos celebrado el 12 de febrero de 1616, se acordó que el estrecho que les había dado paso se llamara de Le Maire, para honrar así al jefe que los había guiado por ese camino.

Schouten y Le Maire se dirigieron después a los mares del Asia, en donde no faltaron motivos para que las autoridades holandesas de las Indias Orientales ordenaran la confiscación de su nave; para regresar a Holanda los dos capitanes y sus compañeros se embarcaron entonces en la escuadrilla de Spilberg. Le Maire falleció a los pocos días, y solamente Schouten pudo llegar por fin a su patria el 1º de julio de 1617, después de un viaje de dos años; en el cual, él y sus compañeros habían dado una vuelta al mundo y hallado un camino nuevo que parecía no ofrecer los peligros y dilaciones del Estrecho de Magallanes para pasar al océano Pacífico.

Este descubrimiento fue saludado en todas partes como un suceso que honraba a la naciente marina de Holanda, lo que importaba un gran progreso en las ciencias geográficas y abría así otra nueva ruta al comercio del mundo.

Expedición de los García Nodal.- A la sorpresa y estupor que la noticia del descubrimiento aludido en el acápite anterior causó en la corte de España, sucedióse inmediatamente el envío de la expedición dirigida por los hermanos Bartolomé y José García Nodal, cuyo objeto fue certificar la veracidad del descubrimiento en referencia y recoger las informaciones relativas a la navegación del nuevo paso.

Los García Nodal fueron singularmente afortunados en el desempeño de su empresa, y el buen éxito de esa expedición alentó al gobierno español para enviar por vía del cabo de Hornos un refuerzo de tropas que se preparaba para Chile. Embarcóse este, en una escuadrilla de tres naves que equipó como contratista Francisco de Mandujano, a quien acompañaban como capitanes de los buques, el maestre de campo Iñigo de Ayala y el piloto Gonzalo García Nodal. A fines de octubre de 1622, salió la escuadrilla del puerto de San Lúcar de Barrameda, haciendo un viaje feliz y relativamente rápido hasta el río de la Plata, a donde llegó a mediados de enero de 1623. Tratóse en este punto de que la tropa continuase viaje a Chile por vía terrestre; pero Ayala y García Nodal tenían tanta confianza en las ventajas del estrecho de Le Maire y del cabo de Hornos, que su opinión prevaleció sobre la de los demás y, en consecuencia, la flotilla prosiguió su viaje al S.

A la altura del Estrecho de Magallanes una violenta tempestad dispersó las naves, de las cuales, las al mando de Ayala y García Nodal, no se volvió a tener jamás noticia; solamente el buque almirante, que mandaba en persona Mandujano, salvó de aquella catástrofe y, perseguido sin cesar por los vientos del SW regresó a Buenos Aires, a fines de marzo. El desastroso resultado de esta expedición retrajo al gobierno español, de utilizar otra vez la ruta del cabo de Hornos, la que quedaba, sin embargo, expedita y franca para los enemigos de España.

Expedición de L'Hermite.- El advenimiento de Felipe IV al trono español coincidió con la tregua

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

de doce años que su padre había celebrado con Holanda. Sin querer reconocer como un hecho consumado la independencia de esta República, el mal aconsejado monarca precipitó a su país en una nueva guerra, a la que la pequeña Holanda respondió valientemente.

Esta República, bajo un régimen de libertad, había desarrollado en aquella época un gran poder naval y contaba a la vez, con grandes recursos y con marinos tan intrépidos como inteligentes. Premunido de estos elementos y creyendo el príncipe Enrique de Nassau que la ruina de España sería inevitable si se le arrebataba alguna de sus ricas colonias de América, o si se conseguía por lo menos privarla de los tesoros que le producían, preparó, entre otras expediciones, una destinada contra el virreinato del Perú.

A principios de 1623, la escuadra estuvo lista para hacerse a la mar. Componíase de once naves, algunas de ellas de gran porte, armadas de 294 cañones, con 1.039 hombres de tripulación y 600 soldados. Diose su mando y el título de almirante a Jacobo L'Hermite, marino experimentado e inteligente, y a quien acompañaba como vicealmirante Hugo Schapenham, nombres que la geografía del archipiélago fueguino ha conservado en algunas de sus islas y bahías.

La escuadrilla partió de Gorea (Holanda) el 29 de abril de 1623, y demorada en el océano Atlántico por diversos accidentes, solamente el 2 de febrero del año siguiente penetraba en el estrecho de Le Maire para pasar al Pacífico. Durante un mes entero, en que los vientos contrarios no les permitían avanzar, aquellos marinos exploraban cuidadosamente las costas australes de Tierra del Fuego y archipiélagos vecinos, levantaron cartas hidrográficas verdaderamente notables de toda esta región y recogieron muchas noticias acerca de las costumbres de los salvajes que las poblaban. A principios de marzo de 1624, cuando los vientos les fueron favorables, los holandeses prosiguieron su derrota al N, yendo a recalar a las islas Juan Fernández, de donde se dirigieron a El Callao que se proponían atacar.

Los acontecimientos subsiguientes de esta expedición no tienen cabida en el cuadro que vamos bosquejando; bastará únicamente consignar que L'Hermite, enfermo desde tiempo atrás, murió frente a aquel puerto el 2 de junio de 1624, sucediéndole en el mando Schapenham, quien se dirigió con la escuadra al Asia.

Viaje de Enrique Brouwer.- El resultado de la expedición de L'Hermite que, en parte, fue desgraciada, retrajo durante algún tiempo a los holandeses de repetir la empresa; pero esa inacción no podía durar, toda vez que persistía la guerra entre España y Holanda, y que los geógrafos y marinos de este último país continuaban creyendo en la posibilidad de arrebatar al otro sus posesiones en la costa occidental de América, o por lo menos, de fundar allí algunos establecimientos que sirvieran de base para futuras operaciones.

Esta idea se arraigó con mayor tenacidad en un viejo navegante y soldado, Enrique Brouwer, hombre que gozaba de gran reputación por su reconocido valor, recto proceder y notable integridad; y a quien su espíritu inquieto y aventurero no permitía vivir sino ocupado de buscar los medios de servir a su patria, haciendo el mayor daño posible a sus enemigos, los españoles.

Habiendo concebido Brouwer el proyecto de expedicionar sobre Chile, lo consultó con la Compañía de las Indias Orientales, de la cual era miembro, y se ofreció él mismo para llevar a cabo esa empresa. Aprobadas sus ideas, se le confió el mando de tres buques con los cuales salió de Texel el 6 de noviembre de 1624, dirigiéndose primeramente al Brasil y enseguida a la región austral del continente, la que debía reconocer y explorar a su paso por el Pacífico.

A principios de marzo de 1643 se hallaban los expedicionarios a la altura del Estrecho de Magallanes; pero, buscando la derrota seguida por Le Maire y Schouten en 1616, pasaron un poco más al S y rodeando por el oriente la isla de los Estados, la reconocieron como tal y no como parte de un continente austral, como suponían los geógrafos de esa época. Al penetrar en las aguas del cabo de Hornos, los expedicionarios se vieron asaltados por furiosas tormentas que dispersaron las naves; arrastradas algunas por los vientos del N llegaron hasta la latitud 62° S, en donde los holandeses sufrieron toda clase de vicisitudes: un frío penetrante y continuando, lluvias, granizo y nieve, en medio de un mar cubierto de témpanos; su entereza de espíritu, sin embargo, no se quebrantó, y el 7 de abril del año mencionado, a favor

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

de un viento bonancible, prosiguieron su viaje hacia las costas de Chile.

Expediciones de Anson y Pizarro.- La guerra entre Inglaterra y España había estallado en octubre de 1739. Inglaterra preparó las naves de su poderosa escuadra para lanzarlas en todas direcciones y, al efecto, una división de buques de guerra, al mando del Capitán Jorge Anson, fue destinada a las costas occidentales de América.

Componíase la división de seis buques de diversos portes, armados con 236 cañones, de dos transportes provistos de víveres para una larga campaña y mercaderías por valor de 15.000 libras esterlinas. Las tripulaciones y tropas de esas naves alcanzaban un total de 1.980 hombres. Anson izó su gallardete a bordo del "Centurión", hermoso navío de 60 cañones, y saludado por los demás buques con los honores de comodoro, zarpó del puerto de Portsmouth el 18 de septiembre de 1740.

El gobierno español, convenientemente informado de estos aprestos, ordenó a su vez, equipar una escuadra de cinco navíos armados con 308 cañones y tripulados por 2.600 hombres, aparte de un regimiento de infantería destinado a guarnecer los puertos occidentales de América. Esta escuadra, bajo el mando del teniente general Alfonso Pizarro, debía impedir a Anson pasar al Atlántico Sur, y en caso de no lograrlo, seguirlo al Pacífico.

Las escuadras enemigas estuvieron a punto de encontrarse en dos ocasiones: la primera cerca de las islas Maderas, y la segunda en la costa S del Brasil.

Con corta diferencia de días y sin mayores contratiempos pasaron al estrecho de Le Maire, primero los ingleses y enseguida los españoles. Pero se acercaban a los mares australes en la proximidad del equinoccio de otoño, en que frecuentemente se levantan allí las más desastrosas tempestades, las que se presentaron a los ingleses desde el 19 de marzo de 1741.

"Desde entonces hasta el 6 de junio —escribe uno de los historiadores de esta expedición— *tuvimos con cortos intervalos las más terribles y pavorosas tempestades que es posible concebir. El mar presentaba el aspecto de altas montañas, sin que los períodos de calma alcanzasen a tranquilizar las aguas. El "Centurión" no era nada sobre las olas desencadenadas que lo arrastraban y sacudían como si hubiera sido un pequeño esquife".*

"Los peligros que tuvimos que experimentar los tres meses siguientes —dice otro historiador de ese viaje— *sobrepujan, quizás, a todo lo que se ha experimentado en ninguna expedición naval. Después de la primera borrasca, tuvimos continuamente un tiempo tempestuoso que sorprendió a los marinos más experimentados, y que los hizo confesar que todo lo que hasta entonces habían llamado temporal, era nada en comparación de este. Las olas se levantaban tan altas y cortas que no se ve nada semejante en ningún mar conocido, y no sin razón temblábamos a su vista, porque una sola que hubiera roto sobre nuestro buque nos habría echado a pique".*

Aquellas horribles tempestades dispersaron la escuadra inglesa: dos de sus buques, considerablemente estropeados, no llegaron a doblar el cabo y regresaron a Río de Janeiro para reparar sus averías; otro, la "Wager" se hizo pedazos en una isla de la costa occidental de la Patagonia, en donde encalló, y sus tripulantes, salvados de la muerte en el momento del naufragio, tuvieron que pasar por penalidades y aventuras que exceden a todo lo más terrible que pueda concebir la imaginación.

El "Centurión", mandado personalmente por Anson, arrastrado por las tempestades y las corrientes, describió en su marcha un verdadero laberinto de vueltas y revueltas, capaces de hacer perder toda idea de rumbo a marinos menos experimentados; consiguió, sin embargo, llegar a la isla de Juan Fernández, en donde fueron reuniéndose sucesivamente a la capitana, las demás naves salvadas, con las cuales, una vez reparadas y repuestas las tripulaciones, emprendió Anson una de las más memorables campañas de corso de que la historia conserva recuerdo.

La escuadra española, a las órdenes de Pizarro, tuvo una suerte mucho más desastrosa que la inglesa. Apenas había pasado el estrecho de Le Maire y hallándose próximo a doblar el cabo de Hornos, fue asaltado por los temporales, que la dispersaron completamente: la fragata "Hermisne" desapareció sin que jamás se supiera de ella; otra, la "Guipúzcoa", haciendo agua por todas partes

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

arrojó al mar sus cañones para aligerarse de peso, y después de sufrimientos inauditos y de haber perdido 250 hombres por el hambre logró, por fin, llegar a la costa del Brasil. Ninguna de las demás naves consiguió doblar el cabo de Hornos; el hambre, el excesivo trabajo y las penalidades de meses enteros de tempestad asolaron sus tripulaciones; el descontento y la desesperación produjeron conatos de motín que fue necesario reprimir con ejecuciones capitales. Por fin, desde mediados de mayo de 1741, empezaron a llegar las naves españolas al río de la Plata, en el estado más desastroso y en la imposibilidad más absoluta de volver a salir a la mar sin hacer antes en ellas considerables y largas reparaciones.

Las expediciones simultáneas de Anson y Pizarro merecen recordarse más bien por sus descalabros y reveses inauditos, que por lo que contribuyeron al progreso de la geografía náutica de la región fueguina.

Expedición de James Cook.- Al empuje del resurgimiento intelectual que se operó en el siglo XVIII, y al calor de las nuevas ideas de humanidad, de libertad, de estudio y ciencia que los filósofos y sabios extendían en Europa, las expediciones marítimas lejanas adquirieron un decidido carácter científico, que jamás habían tenido desde la época del descubrimiento de América. Las expediciones de Narborough, de Byron, de Wallis y Carteret de Bougainville, fueron las primeras que de ese género envió Europa a las costas de Chile; y aunque los resultados obtenidos no fueron tan absolutamente satisfactorios como se esperaba, sin embargo, no decayó el entusiasmo entre sus inspiradores.

A principios de 1768, antes de que los capitanes Wallis y Carteret hubieran regresado a Inglaterra, ya se preparaba otra expedición destinada especialmente a observar en algunas islas del Gran Océano, el paso del planeta Venus por el disco del Sol, que debía tener lugar el 3 de julio de 1769.

La Sociedad Real de Londres, promotora de esa empresa, pudo contar con todo el apoyo de la corona; y el 26 de agosto de 1768 zarpaba de Plymouth la comisión científica encargada de esos estudios, en un buque perfectamente preparado para ese objeto. Era jefe de la expedición el teniente James Cook —más tarde capitán— marino dotado de una notable inteligencia y de un gran carácter; lo acompañaban astrónomos, naturalistas, dibujantes, etc.

En los primeros días de enero de 1769, los expedicionarios avistaron las costas de Tierra del Fuego. El 14 del mismo mes penetraron en el estrecho de Le Maire y desde ese mismo día Cook y sus compañeros dieron principio a sus trabajos de exploración, estudiando la configuración de las islas, sondando el mar, recogiendo plantas de todas clases, y atrayendo la atención de los salvajes con amistosos agasajos para observar de cerca su carácter y sus costumbres. Levantaron una buena carta de Tierra del Fuego, vecina al estrecho de Le Maire, y recogieron importantes y curiosas observaciones sobre el país, sus producciones y sus habitantes.

Doblando por fin el cabo de Hornos, continuaron al través de la Oceanía, efectuando así uno de los viajes más portentosos y útiles para el progreso de la ciencia y de la geografía. Cook y sus compañeros estuvieron de regreso en Inglaterra en junio de 1771.

El magnífico resultado de esta expedición alentó a la Sociedad Real de Londres y al gobierno inglés para organizar y enviar una segunda expedición de estudio, que se confió nuevamente a Cook. Componíanla dos naves, en las que se embarcaron astrónomos y naturalistas distinguidos: el destino de la expedición era dar vuelta al globo navegando en sentido inverso al que se había seguido en el viaje anterior, es decir, de occidente a oriente, pero acercándose cuanto fuera posible al polo austral, a cuyo efecto debía llevarse la derrota por la más alta latitud que fuese dado alcanzar. Esta escuadrilla partió de Plymouth el 15 de julio de 1772.

No cabe en esta reseña citar, ni aun abreviadamente, todos los incidentes de este segundo y portentoso viaje; baste solamente decir que Cook recorrió toda la parte S del Gran Océano, en medio de los enormes témpanos desprendidos de los mares polares, y que el 17 de diciembre de 1774 se halló con un grupo de islas e islotes a la vista. *"La tierra que estaba delante de nosotros* —dice Cook— *no podía ser otra que la costa occidental de Tierra del Fuego, cerca de la boca W del Estrecho de Magallanes".* Así era efectivamente, y recorriendo esa costa y des-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

embarcando frecuentemente en ella para ampliar sus observaciones, Cook llegó a doblar el cabo de Hornos y visitó la isla de los Estados; y prosiguiendo su derrota en el Atlántico llegó por fin, a Inglaterra el 13 de julio de 1775.

"Jamás ciencia alguna —dice Dumont d'Urville— *fue llevada por los trabajos de un solo hombre a tan alto grado de perfección como la geografía náutica, por los del capitán Cook"*; y en realidad, refiriéndose únicamente a sus estudios en las costas australes de Chile, sus observaciones sobre esos lugares llevan el sello de superioridad intelectual que distingue todos sus trabajos y los de sus laboriosos y sabios compañeros.

Las cartas levantadas por los marinos de esas dos expediciones, se distinguen por un estudio inteligente y escrupuloso que parece casi inconcebible cuando se conoce la corta residencia que allí hicieron; así como la claridad y penetración desplegadas por Cook en la descripción de los lugares que visitó, *"le harán figurar eternamente* –dice Dumont d'Urville– *a la cabeza de los navegantes y exploradores de todos los tiempos y de todas las naciones, puesto que nadie como él prestó tan grandes servicios a la navegación".*

Expedición de Malaspina.- Mientras la comisión de la "Santa María de la Cabeza" exploraba el Estrecho de Magallanes, alistábase en España, con fines igualmente científicos, otra expedición que se confió a un oficial italiano de reconocido mérito que se hallaba al servicio de aquella nación, don Alejandro Malaspina.

Preparáronse dos buenas corbetas, denominadas "Descubierta" y "Atrevida", a las que se proveyó con esmero de víveres, ropas, instrumentos y cuanto se juzgó necesario para el mejor éxito del viaje. Al lado del jefe mencionado tomó lugar una comisión de astrónomos, ingenieros hidrógrafos, naturalistas, dibujantes, etc., y se impartió órdenes a los gobiernos de América para que se diera a los exploradores toda clase de auxilios, informes y noticias.

La expedición de Malaspina duró más de cinco años y en este tiempo se exploraron diversas regiones del Gran Océano; dos veces tocaron en las tierras australes de Chile, a la ida y al regreso del Pacífico, reconociéndose y estudiando sucesivamente la costa de Tierra del Fuego en el estrecho Le Maire y la isla de los Estados.

Estos trabajos como todos los de tan importante campaña, corrieron una suerte singular. Apenas ordenada la publicación de la relación del viaje, mapas y cartas que debían ilustrarla y completarla, se inició contra Malaspina, por una intriga de corte, un misterioso proceso que produjo su prisión en un castillo por ocho años y enseguida su destierro de España; iniciada la publicación, esta fue suspendida, ordenándose que el nombre del desventurado marino y la historia de la expedición científica que dirigiera, quedasen sepultados en el silencio y en el olvido.

La saña de los palaciegos llegó hasta el extremo de obtener que los mapas hidrográficos de las costas americanas, preparados durante la expedición y mandados grabar para el uso de los navegantes, se publicaran solamente con el nombre de las corbetas "Descubierta" y "Atrevida" en que se habían hecho los estudios.

Parker King, Stokes y Fitz-Roy.- La independencia de Chile abrió los puertos del país al comercio universal, e interesada Inglaterra en facilitarlo por medio de los estudios hidrográficos —que crean rutas seguras a la navegación— dispuso se organizara una importante comisión que debía efectuarlos en la región austral del territorio, sin las trabas y dificultades que se experimentaban durante el coloniaje.

Aprestáronse a ese efecto dos buques cuyos nombres son sobradamente conocidos: la "Adventure" de 330 toneladas y la "Beagle" de 225; el mando respectivo de ellos fue confiado a los capitanes Philips Parker King y Pringles Stokes, siendo el primero el jefe de la expedición.

Las exploraciones y levantamientos debían extenderse desde el cabo San Antonio, en el límite S del río de la Plata, hasta Chiloé, incluyendo el estrecho de Magallanes y rodeando el extremo del continente por el cabo de Hornos.

Los buques nombrados salieron de Plymouth el 22 de mayo de 1826, y a fines de noviembre se les unió la goleta "Adelaida", en compañía de la cual iniciaron sus trabajos en la costa oriental de la Patagonia, prosiguiéndolos con incansable tenacidad durante cuatro años, tiempo en que dieron término a una gran parte del programa que se les había señalado. En el curso de estos trabajos, en 1828,

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

murió el capitán Stokes, entrando a reemplazarlo accidentalmente en el mando de la "Beagle" el teniente Skyring, a quien sustituyó en propiedad —al cabo de seis meses— el capitán Robert Fitz-Roy. Los buques expedicionarios regresaron a Inglaterra en agosto de 1830.

Toda la ardua tarea que se dieron los oficiales ingleses no fue bastante, sin embargo, para dar cumplido término al vasto programa que se les había designado; para subsanar esas deficiencias, el Almirantazgo británico dispuso que la "Beagle" que salió en un segundo viaje científico en torno del globo, se detuviera en la región magallánica el tiempo necesario para el fin expresado. El jefe de la expedición y comandante del buque fue Fitz-Roy, el mismo del viaje anterior, y entre el escogido personal que le acompañaba, se contaba al ilustre naturalista Charles Darwin.

La "Beagle" salió esta vez de Inglaterra el 27 de diciembre de 1831, y en compañía de la "Adventure" que se le unió más tarde, permaneció en las costas oriental y austral de América hasta mediados de 1834, tiempo durante el cual ejecutó importantísimos levantamientos que completaron los de la expedición anterior; regresó por fin a Inglaterra por los mares de Asia en octubre de 1836.

Las cartas y planos levantados por los ingleses en esas expediciones son bien conocidos, pues, fueron los de uso general en los buques de los principales países marítimos, y sus informaciones se han perfeccionado más y más con los trabajos subsiguientes chilenos, ingleses, franceses, etc.

Trabajos de la "Romanche".- Los trabajos de mayor magnitud, posteriores a los ingleses recién mencionados son, sin duda, los de la comisión francesa de la "Romanche", organizada con el objeto de realizar en la región fueguina, durante un año, una serie de estudios sobre magnetismo y meteorología.

Tenían origen estos estudios en un acuerdo del Congreso Científico Internacional de Hamburgo, en donde quedó resuelto que era necesario llevarlos a cabo simultáneamente con instrumentos y bajo reglas idénticas en catorce estaciones, repartidas en diversas partes del globo y cercanas cuanto se pudiera a la zona polar; tocaron a Francia las observaciones en el extremo austral de Chile.

Designóse, pues, una comisión de hábiles oficiales de marina, quienes al mando del comandante Martial zarparon de Cherburgo en la "Romanche" el 17 de julio de 1882, llegando a la bahía Orange —asiento principal de sus trabajos— el 6 de septiembre siguiente.

Desde ese día y sin un momento de interrupción durante un año entero, los oficiales franceses continuaron sus observaciones sobre meteorología y magnetismo, fauna, flora, geología y mineralogía, etnografía y costumbres de los fueguinos, mientras que la "Romanche" hacía el levantamiento hidrográfico con sus correspondientes sondajes de todo el archipiélago comprendido al S del Canal Beagle hasta el cabo de Hornos, alcanzando por el W a bahía Cook y paso Darwin.

Las observaciones estuvieron terminadas oficialmente el 1º de septiembre de 1883, y poco después zarpó la "Romanche" de regreso a su patria, adonde llegó el 11 de noviembre siguiente.

Trabajos del Crucero "Presidente Pinto".- En 1901, al mando sucesivo de los comandantes Aguirre y Gómez, este buque de la Armada verificó el trazado de algunos tramos de costa de los canales Magdalena y Cockburn, y ejecutó el levantamiento hidrográfico de la región, desde la península Brecknock hasta la bahía Tres Brazos.

Levantamiento de la Cañonera "Magallanes".- El buque mencionado, al mando del comandante don Baldomero Pacheco, efectuó el año 1903 el levantamiento del puerto Soffia en el canal Cockburn y el del paso de los Timbales en el paso Darwin.

Trabajos del Crucero "Ministro Zenteno".- Este buque de la Armada, al mando del comandante Marchant, efectuó en 1919 el levantamiento de la bahía Oglander, comprendida entre la costa oriental de la isla Picton y las islas Nueva y Lennox. Rectificó el trazado de la costa de la isla Nueva entre la punta Waller y la caleta Orejas de Burro, cuya orientación en las antiguas cartas inglesas difería como en 74°; la costa occidental de la misma isla se hallaba corrida como 2' 29" al W, y la costa oriental en 6' 32", debido a que

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

la isla tenía mayor ancho de E a W que el que se le asignaba.

Se verificó, asimismo, la posición asignada en las antiguas cartas inglesas para las islas Lennox y Picton con la situación de las mismas determinadas por este levantamiento; encontrándose que Lennox estaba corrida 40" al N y 1' 30" al W, aproximadamente; y para Picton se encontró una diferencia de 36" en latitud y 41" en longitud, dejando instalado un monolito en latitud 55° 19' 32",9 S y longitud 66° 32' 39",2 W en caleta Carlos de la isla Nueva.

Tales son las expediciones, viajes y trabajos hidrográficos más importantes efectuados en el pasado, en los canales adyacentes a la Tierra del Fuego.

10

Trabajos de carácter hidrográfico encomendados posteriormente a buques de la Armada.- En los últimos 50 años se ha dado especial dedicación al sondaje y a la rectificación y complementación de la cartografía de la zona. Para tal efecto se han destacado buques a diversos lugares para efectuar los trabajos hidrográficos necesarios y las observaciones pertinentes. En igual forma y por rutina, todos los buques que navegan esas aguas, informan al Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile las novedades observadas junto con los antecedentes que hacen posible su utilización posterior.

Por tal motivo sería largo enumerar, con citación de nombres y lugares, todos los trabajos efectuados hasta el presente.



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 en 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: 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''

Área: SENOS Y PUERTOS EN LA RIBERA S CANAL COCKBURN

Carta SHOA Nº 12400 Esc. 1 : 165.000 1ª Edición, 1996.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Puerto Imprevisto	1	54º 29' 28,00''	71º 45' 18,00''
a ribera N	2	54º 29' 00,00''	71º 45' 10,00''
del seno Chasco	3	54º 29' 18,00''	71º 43' 14,00''
	4	54º 30' 54,00''	71º 38' 36,00''
	5	54º 30' 42,00''	71º 38' 16,00''
	6	54º 28' 24,00''	71º 43' 57,00''
	7	54º 28' 31,00''	71º 46' 37,00''
	8	54º 25' 37,00''	71º 54' 29,00''
	9	54º 23' 45,00''	71º 49' 14,00''
	10	54º 21' 55,00''	71º 35' 38,00''
	11	54º 21' 41,00''	71º 27' 21,00''
	12	54º 21' 40,00''	71º 26' 48,00''
	13	54º 22' 05,00''	71º 17' 59,00''
	14	54º 22' 30,00''	71º 15' 08,00''
	15	54º 25' 51,00''	71º 06' 38,00''
	16	54º 26' 26,00''	71º 00' 00,00''
	17	54º 27' 03,00''	71º 00' 00,00''
Canales	1	54º 27' 00,00''	71º 56' 32,00''
Magdalena,	2	54º 26' 13,00''	71º 56' 32,00''
Cockburn y	3	54º 25' 49,00''	71º 55' 18,00''
Adyacentes	4	54º 29' 14,00''	71º 46' 48,00''
	5	54º 29' 32,00''	71º 46' 19,00''
	6	54º 30' 19,00''	71º 46' 09,00''
	7	54º 31' 26,00''	71º 44' 14,00''
	8	54º 31' 08,00''	71º 43' 35,00''
	9	54º 29' 55,00''	71º 45' 19,00''
	10	54º 32' 48,00''	71º 42' 18,00''
	11	54º 32' 54,00''	71º 43' 09,00''

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Área: SENOS Y PUERTOS EN LA COSTA N DE LA ISLA CAPITÁN ARACENA (ESTRECHO DE MAGALLANES)
Carta SHOA Nº 11300 Esc. 1 : 100.000 1ª Edición, 2002.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Punta Hetterley	1	53º 56' 32,40''	71º 32' 03,80''
	2	53º 56' 32,40''	71º 26' 34,40''
	3	53º 57' 41,00''	71º 25' 27,90''
	4	53º 59' 38,70''	71º 24' 55,90''
Ribera W	1	54º 02' 24,00''	71º 23' 51,30''
península	2	54º 02' 13,40''	71º 22' 31,70''
Greenough	3	53º 58' 01,00''	71º 23' 49,80''
	4	53º 58' 01,00''	71º 22' 12,30''
SE	1	53º 59' 51,50''	71º 16' 29,50''
península	2	54º 00' 55,00''	71º 11' 33,90''
Greenough	3	54º 04' 30,90''	71º 10' 17,80''
	4	54º 04' 13,50''	71º 06' 51,50''
	5	54º 03' 31,20''	71º 04' 36,80''

Área: CANAL BEAGLE
Carta SHOA Nº 17 Esc. 1 : 80.000 2ª Edición, Dic. 1982.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Caleta Pantalón	1	54º 55' 41,53''	67º 30' 53,33''
	2	54º 55' 23,07''	67º 28' 31,11''

Área: ESTERO CÓRDOVA Y E DE GOLFO XAULTEGUA
Carta SHOA Nº 11200 Esc. 1 : 100.000 1ª Edición, Dic. 1995.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Estero Córdova	1	53º 06' 28,00''	73º 35' 59,00''
	2	53º 06' 28,00''	73º 32' 44,00''
	3	53º 09' 53,00''	73º 31' 26,00''
	4	53º 10' 45,00''	73º 31' 31,00''
	5	53º 10' 45,00''	73º 30' 53,00''
	6	53º 15' 48,00''	73º 29' 58,00''
	7	53º 15' 48,00''	73º 30' 48,00''
Bahía Buckle	1	53º 05' 16,00''	72º 55' 02,00''
	2	53º 03' 08,00''	72º 55' 02,00''
Punta Spoerer a	1	53º 09' 12,00''	72º 44' 21,00''
estuario Gómez	2	53º 08' 21,00''	72º 46' 07,00''
Carreño	3	53º 10' 12,00''	72º 52' 12,00''
	4	53º 07' 32,00''	72º 57' 59,00''
	5	53º 06' 53,00''	72º 57' 17,00''
Punta Frontón a	1	53º 11' 18,00''	72º 51' 04,00''
punta Lauca	2	53º 10' 39,00''	72º 52' 04,00''
(Estero	3	53º 09' 51,00''	72º 48' 02,00''
Retroceso)			
Ensenada Colo	1	53º 10' 34,00''	72º 00' 06,00''
Colo a punta	2	53º 08' 50,00''	72º 58' 06,00''
Enfilación	3	53º 13' 44,00''	72º 46' 25,00''
(Estero	4	53º 15' 28,00''	72º 42' 41,00''
Pérez de Arce)			

Área: ESTERO CÓRDOVA (COSTA NE DE ISLA DESOLACIÓN)
Carta SHOA Nº 11212 Esc. 1 : 10.000 2ª Edición, 1966.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Caleta Baker	1	53º 10' 24,68''	73º 30' 02,68''
	2	53º 10' 24,18''	73º 29' 50,80''
	3	53º 10' 14,87''	73º 29' 38,09''
	4	53º 10' 17,60''	73º 29' 55,46''
Radio de Borneo	A	53º 10' 19,60''	73º 29' 44,16''
0,1 cable.			

Área: CANAL UNIÓN A PUERTO NATALES
Carta SHOA Nº 10600 Esc. 1 : 100.000 1ª Edición, Oct. 1997.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Seno Erezcano	1	51º 28' 38,87''	73º 07' 28,64''
	2	51º 29' 22,00''	73º 03' 20,40''
	3	51º 30' 39,56''	72º 59' 58,40''
Ribera N	1	51º 41' 15,93''	72º 32' 37,14''
seno Última	2	51º 41' 30,50''	72º 32' 42,50''
Esperanza,	3	51º 41' 27,90''	72º 33' 01,30''
estero	4	51º 40' 04,40''	72º 37' 53,70''
Eberhardt	5	51º 39' 36,86''	72º 39' 39,90''
y canal	6	51º 39' 45,49''	72º 40' 10,98''
Señoret	7	51º 37' 15,00''	72º 41' 41,00''
	8	51º 34' 27,50''	72º 44' 58,70''
	9	51º 34' 14,90''	72º 45' 56,80''
	10	51º 33' 45,11''	72º 45' 56,80''
Al SE de	1	51º 42' 22,05''	72º 30' 31,87''
puerto Bories	2	51º 42' 01,40''	72º 31' 18,90''
	3	51º 41' 48,50''	72º 31' 21,00''

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Al W de punta Rodríguez	1	51º 38’ 52,50’’	72º 43’ 03,28’’
	2	51º 40’ 41,80’’	72º 40’ 36,00’’
	3	51º 40’ 45,70’’	72º 38’ 43,65’’
Ribera W canal Señoret	1	51º 40’ 50,00’’	72º 38’ 21,80’’
	2	51º 41’ 47,40’’	72º 34’ 29,40’’
	3	51º 42’ 47,10’’	72º 31’ 29,40’’
	4	51º 43’ 24,60’’	72º 31’ 27,60’’
	5	51º 43’ 35,40’’	72º 31’ 26,90’’
	6	51º 44’ 12,80’’	72º 31’ 08,00’’
	7	51º 44’ 40,30’’	72º 31’ 35,60’’
	8	51º 45’ 01,60’’	72º 30’ 52,10’’
	9	51º 45’ 37,70’’	72º 30’ 16,40’’
	10	51º 48’ 26,30’’	72º 31’ 42,90’’
	11	51º 48’ 55,94’’	72º 36’ 33,33’’
Radio de Borneo 1,0 cable.	A	51º 43’ 30,20’’	72º 31’ 31,40’’
Costa al S de puerto Natales	1	51º 46’ 10,30’’	72º 28’ 12,00’’
	2	51º 46’ 16,50’’	72º 28’ 12,00’’
	3	51º 46’ 16,50’’	72º 28’ 47,00’’
	4	51º 44’ 16,50’’	72º 29’ 59,24’’
Al S de puerto Demaistre	1	51º 47’ 22,30’’	72º 28’ 13,52’’
	2	51º 46’ 21,00’’	72º 29’ 24,30’’
	3	51º 46’ 21,00’’	72º 27’ 07,19’’
Bahía Coruña	1	51º 49’ 14,19’’	72º 41’ 12,58’’
	2	51º 49’ 42,12’’	72º 43’ 08,70’’
Isla Humberto a isla Donoso	1	51º 50’ 02,70’’	72º 43’ 25,18’’
	2	51º 50’ 07,90’’	72º 43’ 27,15’’
	3	51º 50’ 10,31’’	72º 44’ 21,25’’
	4	51º 46’ 19,50’’	72º 57’ 53,52’’
Ribera N estero Worseley (Al W de península Antonio Varas)	1	51º 45’ 15,50’’	72º 58’ 27,30’’
	2	51º 42’ 50,28’’	73º 02’ 27,77’’
Ribera NW estero Worseley (Al W península Antonio Varas)	1	51º 40’ 52,87’’	73º 04’ 46,27’’
	2	51º 41’ 57,15’’	73º 06’ 21,73’’
Estero Borcosky	1	51º 48’ 12,78’’	73º 01’ 26,33’’
	2	51º 48’ 18,78’’	73º 02’ 32,00’’
Ribera W estero Resi	1	51º 50’ 07,67’’	73º 02’ 53,17’’
	2	51º 51’ 45,00’’	73º 04’ 16,50’’
	3	51º 52’ 10,77’’	73º 06’ 37,83’’
SE de punta Corazas (Paso Dositeo)	1	51º 47’ 54,89’’	72º 58’ 33,38’’
	2	51º 48’ 48,20’’	72º 56’ 33,30’’
	3	51º 49’ 31,32’’	72º 56’ 33,32’’
Bahía Cameron (Costa NE isla Diego Portales)	1	51º 53’ 46,97’’	72º 52’ 58,12’’
	2	51º 55’ 16,90’’	72º 53’ 06,70’’
	3	51º 58’ 44,10’’	72º 57’ 06,10’’
Punta Obstrucción	1	51º 56’ 16,58’’	72º 48’ 18,77’’
	2	51º 56’ 50,81’’	72º 46’ 07,66’’
Bahía Convenio (Estero Obstrucción)	1	51º 59’ 52,00’’	72º 43’ 34,70’’
	2	52º 06’ 17,15’’	72º 38’ 53,86’’
Ribera W estero Obstrucción	1	52º 07’ 06,69’’	72º 37’ 05,86’’
	2	52º 09’ 45,30’’	72º 34’ 13,70’’
	3	52º 11’ 16,90’’	72º 33’ 21,50’’
	4	52º 11’ 38,90’’	72º 33’ 14,90’’
	5	52º 11’ 24,50’’	72º 32’ 08,40’’
	6	52º 13’ 11,60’’	72º 30’ 43,90’’
	7	52º 15’ 52,45’’	72º 34’ 17,22’’
Radio de Borneo 1,90 cables.	A	52º 11’ 28,20’’	72º 33’ 21,00’’
Ribera E estero Obstrucción	1	52º 15’ 36,93’’	72º 31’ 02,11’’
	2	52º 13’ 00,50’’	72º 29’ 32,50’’
	3	52º 07’ 04,00’’	72º 36’ 10,30’’
	4	52º 06’ 55,34’’	72º 35’ 46,46’’
Ribera E de estero Poca Esperanza	1	52º 15’ 53,20’’	72º 53’ 01,57’’
	2	52º 15’ 53,20’’	72º 53’ 51,37’’
	3	52º 15’ 53,20’’	72º 54’ 12,96’’
	4	52º 15’ 53,20’’	72º 55’ 34,60’’
	5	52º 14’ 57,10’’	72º 55’ 34,60’’
	6	52º 13’ 31,00’’	72º 55’ 16,20’’
	7	52º 14’ 05,00’’	72º 54’ 02,00’’
	8	52º 13’ 54,10’’	72º 53’ 48,80’’
	9	52º 13’ 16,60’’	72º 55’ 10,50’’
	10	52º 11’ 57,40’’	72º 56’ 05,40’’
	11	52º 10’ 24,10’’	72º 59’ 06,40’’
	12	52º 05’ 33,00’’	72º 59’ 07,00’’
	13	52º 03’ 32,90’’	72º 58’ 26,60’’

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

E-4 (3005) ÁREAS DE ACUICULTURA

	14	52º 05' 48,50''	72º 58' 26,60''
	15	52º 05' 48,50''	72º 57' 50,30''
Ribera W de	1	52º 03' 33,60''	73º 00' 07,62''
estero Poca	2	52º 03' 33,60''	72º 59' 26,74''
Esperanza	3	52º 08' 55,10''	73º 00' 16,33''
	4	52º 10' 24,60''	73º 04' 20,37''
	5	52º 12' 00,80''	73º 05' 29,35''
	6	52º 12' 10,10''	73º 04' 55,02''
	7	52º 10' 33,90''	73º 03' 46,06''
	8	52º 10' 30,20''	72º 59' 53,86''
	9	52º 11' 39,46''	72º 57' 35,13''
	10	52º 11' 43,21''	72º 57' 26,78''
	11	52º 12' 26,20''	72º 56' 16,82''
	12	52º 13' 24,30''	72º 55' 30,74''
	13	52º 14' 56,60''	72º 55' 53,80''
	14	52º 15' 53,20''	72º 55' 53,80''
	15	52º 15' 53,20''	72º 55' 49,53''
Estero de las	1	51º 44' 47,58''	73º 18' 59,47''
Montañas (1)	2	51º 40' 19,76''	73º 21' 58,95''
Estero de las	1	51º 52' 28,00''	73º 17' 24,49''
Montañas (2)	2	51º 52' 28,00''	73º 17' 45,50''
	3	51º 47' 27,30''	73º 18' 08,00''
	4	51º 47' 27,30''	73º 17' 51,40''
Estero de las	1	51º 56' 19,50''	73º 16' 08,33''
Montañas (3)	2	51º 54' 56,57''	73º 17' 05,09''
Estero de las	1	52º 03' 17,10''	73º 14' 56,47''
Montañas (4)	2	52º 03' 17,10''	73º 15' 30,90''
	3	52º 01' 13,80''	73º 16' 05,40''
	4	51º 57' 30,18''	73º 15' 51,53''
Estero de las	1	51º 50' 50,31''	73º 18' 15,99''
Montañas (5)	2	51º 50' 07,51''	73º 18' 13,01''
Estero de las	1	51º 58' 57,90''	73º 17' 06,10''
Montañas (6)	2	51º 58' 57,90''	73º 16' 56,80''
	3	52º 00' 00,00''	73º 16' 49,30''
	4	52º 00' 00,00''	73º 16' 59,72''
Estero de las	1	52º 04' 13,40''	73º 16' 01,58''
Montañas (7)	2	52º 04' 13,40''	73º 15' 36,80''
	3	52º 05' 42,90''	73º 15' 11,50''
	4	52º 05' 42,90''	73º 15' 40,37''

Ensenada	1	52º 11' 48,54''	73º 22' 58,63''
Ancón Sin	2	52º 11' 56,80''	73º 17' 53,30''
Salida	3	52º 11' 14,50''	73º 15' 11,90''
	4	52º 09' 42,09''	73º 14' 14,06''
Seno Taraba	1	51º 51' 06,00''	73º 32' 46,25''
	2	51º 50' 32,60''	73º 32' 30,80''
	3	51º 52' 17,50''	73º 30' 46,70''
	4	51º 55' 03,20''	73º 29' 44,70''
	5	51º 58' 59,10''	73º 26' 20,00''
	6	51º 58' 29,30''	73º 25' 52,80''
	7	51º 55' 07,20''	73º 28' 49,10''
	8	51º 51' 56,40''	73º 29' 48,00''
	9	51º 49' 32,50''	73º 32' 26,10''
	10	51º 48' 32,59''	73º 32' 16,69''
Bahía	1	51º 55' 17,87''	72º 34' 19,45''
Desengaño	2	51º 50' 10,40''	72º 30' 36,92''
Bahía	1	51º 54' 56,08''	72º 36' 02,88''
Lastarria	2	51º 56' 36,50''	72º 36' 05,90''
	3	51º 56' 40,50''	72º 35' 18,20''
	4	51º 56' 07,61''	72º 35' 04,57''
Radio de Borneo A 2,50 cables.		51º 56' 36,80''	72º 35' 41,70''
Bahía	1	52º 01' 49,28''	72º 56' 15,41''
Ladrillero	2	52º 01' 50,40''	72º 55' 22,80''
	3	52º 03' 36,40''	72º 55' 01,70''
	4	52º 04' 35,60''	72º 55' 07,70''
	5	52º 04' 36,90''	72º 54' 45,20''
	6	52º 01' 31,01''	72º 54' 08,33''
Radio de Borneo A 1,16 cables.		52º 04' 36,00''	72º 54' 56,40''

Área: PUERTO PINTO

Carta SHOA Nº 10643 Esc. 1 : 5.000 3ª Edición, 1963.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
	1	51º 55' 11,00''	72º 57' 14,96''
	2	51º 55' 11,00''	72º 57' 11,65''
	3	51º 55' 34,05''	72º 57' 03,05''
	4	51º 55' 33,40''	72º 56' 43,90''
	5	51º 55' 11,00''	72º 56' 47,52''
	6	51º 55' 11,00''	72º 56' 31,75''
	7	51º 55' 16,27''	72º 56' 31,75''

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Radio de Borneo 1,0 cable.	A	51º 55' 32,74''	72º 56' 53,53''

Área: PUERTO FONTAINE

Carta SHOA Nº 10643 Esc. 1 : 10.000 3ª Edición, 1963.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
	1	52º 04' 40,40''	73º 25' 25,30''
	2	52º 05' 10,40''	73º 25' 25,30''
	3	52º 05' 10,40''	73º 25' 37,76''
	4	52º 04' 27,45''	73º 26' 06,27''
	5	52º 04' 29,41''	73º 26' 23,53''
	6	52º 05' 10,40''	73º 26' 40,00''
	7	52º 05' 10,40''	73º 26' 55,60''
	8	52º 04' 42,10''	73º 26' 55,60''
Radio de Borneo 1,0 cable.	A	52º 04' 30,74''	73º 26' 14,38''

Área: PUERTO CURTZE

Carta SHOA Nº 10730 Esc. 1 : 15.000 3ª Edición, 1968.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Puerto Curtze	1	52º 47' 19,00''	71º 23' 55,90''
	2	52º 48' 13,90''	71º 23' 59,90''
	3	52º 48' 18,13''	71º 23' 45,85''
	4	52º 48' 14,73''	71º 23' 27,31''
Radio de Borneo 0,80 cable.	A	52º 48' 15,36''	71º 23' 52,34''
N de punta Rivera	1	52º 47' 33,95''	71º 22' 50,90''
	2	52º 47' 09,40''	71º 23' 01,20''
	3	52º 47' 09,40''	71º 22' 42,60''

Área: BAHÍA INÚTIL

Carta SHOA Nº 12500 Esc. 1 : 200.000 2ª Edición, Sept. 1998.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Bahía Inútil	1	53º 44' 45,00''	70º 07' 38,00''
	2	53º 39' 08,00''	70º 09' 15,00''
	3	53º 30' 15,00''	69º 22' 15,00''
	4	53º 22' 50,00''	69º 24' 45,00''
	5	53º 31' 35,00''	70º 11' 30,00''
	6	53º 28' 55,00''	70º 12' 16,00''
S de cabo Nose	1	53º 51' 07,00''	70º 09' 08,00''
	2	53º 51' 07,00''	70º 10' 14,00''
	3	53º 49' 25,00''	70º 10' 58,00''
	4	53º 46' 10,00''	70º 10' 30,00''
	5	53º 44' 45,00''	70º 07' 37,00''
S de punta Yartou	1	54º 07' 06,00''	69º 57' 25,00''
	2	54º 07' 06,00''	70º 00' 00,00''
	3	54º 05' 54,00''	70º 03' 25,00''
	4	54º 04' 48,00''	70º 03' 42,00''
	5	54º 04' 27,00''	70º 04' 16,00''
	6	54º 04' 05,00''	70º 05' 12,00''
	7	54º 03' 13,00''	70º 03' 50,00''
	8	54º 00' 00,00''	70º 05' 30,00''
	9	53º 57' 30,00''	70º 07' 07,00''
	10	53º 56' 28,00''	70º 08' 25,00''
	11	53º 53' 58,00''	70º 08' 40,00''
	12	53º 53' 58,00''	70º 07' 58,00''

Área: SENOS Y BAHÍAS AL SE DE ISLA DAWSON

Carta SHOA Nº 12500 Esc. 1 : 200.000 2ª Edición, Sept. 1998.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Seno Martínez	1	54º 21' 24,00''	70º 34' 12,00''
	2	54º 25' 20,00''	70º 39' 14,00''
	3	54º 29' 44,00''	70º 41' 19,00''
	4	54º 32' 00,00''	70º 43' 51,00''
	5	54º 31' 49,00''	70º 42' 00,00''
	6	54º 27' 21,00''	70º 38' 52,00''

Área: CANAL BEAGLE

Carta SHOA Nº 17 Esc. 1 : 80.000 2ª Edición, Dic. 1982.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Caleta Mejillones	1	54º 53' 46,40''	68º 01' 57,00''
	2	54º 53' 26,40''	68º 01' 57,00''
	3	54º 53' 26,40''	67º 59' 08,70''
W de la isla Barlovento	1	54º 55' 32,08''	67º 22' 00,00''
	2	54º 55' 19,40''	67º 22' 00,00''
	3	54º 55' 05,30''	67º 18' 52,90''
	4	54º 55' 13,60''	67º 19' 18,70''
	5	54º 55' 24,90''	67º 19' 38,70''
Islas Holger	1	54º 55' 30,80''	67º 17' 10,50''
	2	54º 56' 09,20''	67º 14' 25,50''
	3	54º 56' 09,20''	67º 14' 06,66''
	4	54º 56' 26,60''	67º 13' 05,33''
	5	54º 56' 46,00''	67º 13' 03,11''
NE de isla Navarino	1	54º 57' 49,56''	67º 10' 55,00''
	2	54º 57' 47,20''	67º 10' 32,00''
	3	54º 58' 24,20''	67º 09' 21,60''
	4	55º 02' 32,08''	67º 05' 51,20''

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

E-6 (3005) ÁREAS DE ACUICULTURA

NE de puerto	1	55º 02' 44,80''	67º 05' 35,00''	3	54º 55' 52,20''	67º 42' 37,50''
Toro (Costa E	2	55º 03' 43,53''	67º 04' 12,30''	4	54º 55' 52,20''	67º 40' 10,65''
isla Navarino)	3	55º 04' 07,82''	67º 04' 23,90''	5	54º 56' 27,05''	67º 39' 55,70''

Área: BAHÍA VIRGINIA, CALETAS SILVA Y RÓBALO
Carta SHOA Nº 13141 Esc. 1 : 10.000 1ª Edición, Dic. 2001.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
	1	54º 55' 52,20''	67º 43' 32,40''
	2	54º 55' 52,20''	67º 42' 42,00''

10



INFORMACIONES GEOGRÁFICAS SOBRE LA REGIÓN, TIERRA DEL FUEGO, CANALES E ISLAS ADYACENTES

1.- Situación.- Este grupo de islas ocupa la extremidad austral del continente americano, entre los paralelos 52° 28' y 56° 34' de latitud S y los meridianos 63° 44' y 74° 45' de longitud W. Se extiende al S y al E del Estrecho de Magallanes, entre los océanos Pacífico y Atlántico, dentro del perímetro que determinan las puntas Anegada y Catalina de la costa N de Tierra del Fuego; el cabo San Juan, extremidad oriental de la isla de los Estados; el cabo de Hornos extremo S de las islas Hermite; y el cabo Deseado, en la extremidad occidental de la isla Desolación.

Dentro de esos límites se encuentra agrupada una infinidad de islas grandes y pequeñas que, en conjunto, forman una complicadísima red de canales, bahías y profundos senos, casi siempre dominados por empinadas montañas que las nieves perpetuas coronan a menudo, en las regiones occidental y austral.

2.- División de las islas.- Atendiendo a la extensión y curso de los canales que las cruzan, se las puede considerar divididas en tres porciones principales, que son las siguientes:

a) La Tierra del Fuego o isla Grande se extiende al N del Canal Beagle, brazo Noroeste del Canal Beagle, paso Darwin, canales Pomar, Ballenero y Brecknock, al sur del canal Cockburn y al oriente del canal Magdalena.

b) Las islas del Occidente son las que se encuentran al occidente de los canales Magdalena y Cockburn.

c) Las islas del Sur son las que se extienden al S del Canal Beagle, brazo Noroeste del Canal Beagle, canales Pomar, Ballenero y Brecknock.

La Tierra del Fuego constituye, por sí sola, la más extensa de las porciones enumeradas y la isla mayor de todo el grupo de islas; afecta la forma de un gran triángulo, cuya altura mide 140 millas sobre el meridiano de la punta Anegada por 240 de base, la que se extiende desde la extremidad occidental de la península Brecknock hasta el cabo San Diego.

En el grupo del occidente, las islas principales son: Desolación, Santa Inés, Clarence y Capitán Aracena, las cuales se prolongan en una extensión de 160 millas, formando la margen S del Estrecho de Magallanes.

En los grupos del sur son numerosas las islas de gran extensión: London, Stewart, Londonderry, Gordon, Hoste y Navarino, las dos últimas, miden en conjunto 100 millas de W a E, por 40 de N a S.

Finalmente, cabe mencionar a las pequeñas islas Diego Ramírez ubicadas a 60 millas al SW del cabo de Hornos.

Una línea divisoria trazada en conformidad con la cláusula 3ra del Tratado de Límites de 1881, que se prolonga de N a S desde el cabo Espíritu Santo en el Estrecho de Magallanes, siguiendo la dirección del meridiano 68° 36' 38" 5' de longitud W, hasta la ribera N del Canal Beagle, divide la Tierra del Fuego. La parte occidental es de dominio de la República de Chile y la parte oriental es de dominio de la República Argentina.

3.- Geología.- Por la constitución del suelo, la Tierra del Fuego parece pertenecer al período terciario; existen grandes masas de rocas estratificadas a que se asocian areniscas algunas veces laminadas, todas cubiertas con una capa de dos a seis

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

metros de cascajos o guijarros angulosos; hay también extensos mantos de arena de color azul oscuro compuesta principalmente de magnetita; y por último, se encuentran algunos rubíes. En la Tierra del Fuego no se ha hallado otro metal que el oro.

Algunos cordones prominentes o líneas de elevación del terreno, que se observan ahora a cierta distancia de la orilla del mar, principalmente en la vecindad del cabo Domingo, en donde se internan tierra adentro siguiendo las orillas del valle del Cullén y en la parte S de la bahía San Sebastián, dan muestras inequívocas de la acción de las olas en época no remota.

Los bloques erráticos son muy abundantes en toda la Tierra del Fuego y comúnmente se componen de granito, sienita y gneis, con algunas venas de cuarzo y, aunque en general están localizados en las llanuras, se les encuentra también a 100 o más metros sobre el mar.

Las islas, desde el punto de vista geológico, constituyen la continuación del extremo meridional de América. Las montañas de dichas islas, separadas por los grandes cataclismos que formaron las depresiones que llenó después el mar, pertenecen al sistema andino; las llanuras ofrecen gran analogía con las estepas de la Patagonia.

La formación volcánica es predominante sobre todo en las islas Clarence y Londonderry; abunda la piedra pómez en la primera y en la isla Picton. En varias localidades se ven colinas de basalto, y en todas partes se encuentran rocas ígneas, y también algún granito y en mayor abundancia, el cuarzo.

Se han hallado indicios de plomo, y en la zona del SE se ha comprobado la existencia de la hulla.

Según datos del ingeniero Scheltze, que Mr. Peltze consigna en el Boletín de la Sociedad de Geografía de Bruselas (año 1889), hay parajes en que la formación geológica demuestra la existencia de abundantes minerales, sobre todo de cobre, antimonio y bismuto, principalmente en la parte del W, en lo que aquel califica de país minero del porvenir.

4.- Orografía y relieve.- Bajo el punto de vista de su orografía y relieve, la Tierra del Fuego y demás islas pueden considerarse divididas 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, desde el cabo Deseado hasta la isla Dawson, las islas australes hasta el cabo de Hornos y la Tierra del Fuego situada al S de la gran depresión constituida por el seno Almirantazgo, el lago Fagnano y demás tierras bajas que siguen al oriente hasta el océano; la segunda, la zona pampeana, comprende la parte de Tierra del Fuego que queda al N del límite indicado.

Los caracteres de una y otra sección, están sobradamente manifiestos: en la primera, las montañas, a menudo de gran elevación y cubiertas de nieves perpetuas, se extienden por toda la zona referida 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 de la gran cordillera de los Andes, deprimida o sumergida. Su distribución es la más complicada, y en medio de un sistema orográfico semejante, llanuras verdaderamente dignas de este nombre no existen; pero sí, 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 que las nieves o los hielos desprendieron de las alturas, y de restos vegetales, están generalmente ocupados por arroyos o torrentes, lagunas o pantanos.

La región pampeana se extiende, como se ha dicho, al N del seno Almirantazgo y de la cuenca hidrográfica del lago Fagnano; poco definida en su principio a causa de los bosques que cubren esa región, es más acentuada al N de la sierra Carmen Sylva, la cual corre a través de Tierra del Fuego desde el cabo Nose hasta el cabo San Sebastián. Desde esta línea hacia el N las tierras adquieren un marcado carácter de uniformidad, que las cadenas de colinas denominadas sierras del Boquerón y Balmaceda, no alcanzan a desvirtuar. La vegetación arbórea disminuye gradualmente, sustituyéndola la herbácea tan útil a la ganadería; los arroyos y torrentes de la región cordillerana son reemplazados por ríos de largo curso y moderada corriente, aunque en general de escaso caudal; la vida animal tiene sus re-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

presentantes en los órdenes de los mamíferos y de las aves; y por sobre todas estas particularidades está el clima, cuya relativa benignidad forma el más acentuado contraste con el de la región insular o cordillerana. Esta comarca disfruta, en realidad, de una atmósfera más seca y de un cielo libre a menudo de nubes, pero también de una temperatura menos constante que la de las regiones occidental y meridional, caracterizadas en su conjunto por un clima marítimo y uniforme, sin estaciones bien definidas. La zona pampeana de Tierra del Fuego parece ser deudora de sus ventajas climatológicas, a las montañas de la región cordillerana occidental, al abrigo de las cuales se encuentran y que parecen detener y condensar el vapor de agua arrebatado al océano por los vientos dominantes del SW.

En lo hondo de los valles y en los desfiladeros, abundan los lagos, las lagunas y los pantanos, trazas remotas de los glaciares que en la época cuaternaria cubrían las tierras fueguinas. Algunos de estos lagos tienen vastas proporciones; los dos más notables son: lago Roca, al N de la bahía Lapataia y lago Fagnano —el más grande de la Tierra del Fuego— pues mide como 50 millas de longitud en dirección E-W. A corta distancia al N del lago Fagnano, se encuentran los lagos Yeuhin y Cheepelmuth, mucho menos extensos que el anterior.

Las costas de la región insular o cordillerana son agrias y roqueñas, escarpadas y cubiertas a menudo de una vegetación enmarañada y fragosa; no hay playas propiamente tales, sino que son formadas de lajas o rocas desmenuzadas, lo que se observa principalmente en la desembocadura de algún torrente; y las aguas son, en general, profundas aun a corta distancia de la tierra.

Otro es el aspecto de las costas en la región pampeana, en la cual, a causa de su relieve relativamente bajo, los accidentes del terreno son menos pronunciados y numerosos que en la región anterior. La costa oriental de Tierra del Fuego presenta curvas muy regulares; los golfos y bahías son de escaso saco, inseguros y poco numerosos. El perfil de las tierras es relativamente uniforme, sin grandes elevaciones; y la línea de la ribera está constituida a menudo por barrancos verticales, en cuyo pie baten las aguas en pleamar; en bajamar quedan en descubierto extensas playas de arena. Por las varias líneas de colinas y mesetas que van desde la costa levantándose hacia el interior, como otras tantas gradas, se puede conocer hasta la evidencia que el levantamiento se ha verificado con grandes interrupciones de reposo, durante los cuales el mar se fue paulatinamente retirando de las tierras que antes ocupaba.

Las numerosas conchas terciarias que se encuentran mezcladas en esta gran capa aluvional, demuestran el largo período en que esos vastísimos bancos debieron estar sumergidos en las aguas del mar.

Mientras en la región cordillerana o insular los cursos de agua son numerosísimos, de rápida corriente y corta extensión, es decir, de carácter netamente correntoso, los ríos de la zona pampeana son de largo curso, de corriente moderada o débil y de exiguo caudal. 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.

No hay ríos de gran importancia; cabe recordar, sin embargo, los siguientes: el Azopardo y el Lapataia que nacen, respectivamente, de los lagos Fagnano y Roca; el Olivia que desemboca en las cercanías de Ushuaia; el Larsiparshak que desagua próximo a puerto Harberton; y el río Grande, el más caudaloso y de mayor curso de Tierra del Fuego. En este último desembocan algunos afluentes importantes, como el Moneta, el Menéndez y el Candelaria.

Estos cursos de agua son suficientes, sin embargo, junto con los gigantescos ventisqueros que descienden de las montañas y con la fuerte evaporación causada por una activa ventilación, para devolver a la atmósfera y al océano la inmensa cantidad de agua que bajo la forma de lluvia, granizo y nieve, cae en esta región casi constantemente durante todo el año.

5.- Cordilleras meridionales de Tierra del Fuego. - La gigantesca cordillera de los Andes queda bruscamente truncada en su extremo austral por el Estrecho de Magallanes que, como enorme tajo producido por un cataclismo de remotas épocas, separa el continente sudamericano de las islas del occidente y de Tierra del Fuego.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Pasado aquel estrecho, vuelve la cordillera a tomar su carácter montañoso, encontrándose en las islas grandes del occidente (Desolación, Santa Inés, Clarence, Aracena) numerosas cadenas de cerros revestidos en parte de ventisqueros y con elevaciones poco superiores a mil metros.

En el punto de la vertiente occidental de Tierra del Fuego, toma la cordillera de los Andes su verdadero aspecto de mole gigantesca, con un complejo grupo de montañas como de 1.500 metros de altura media; señalándose, sin embargo, entre ellas algunos picos hasta de 2.300 y 2.400 metros de elevación.

Ese importante sistema de montañas, denominado la cordillera Darwin, forma una cadena continua casi sin interrupción de W a E; ocupa una extensión como de 130 km, desde el monte Sarmiento al monte Bove; y está limitado al N por el seno Almirantazgo y al S por el Canal Beagle. Las dos vertientes de la cordillera nombrada tienen muy distinto aspecto: la vertiente septentrional bañada por las aguas del seno Almirantazgo, está cortada por largos y estrechos esteros —o brazos de mar— que penetran hasta el corazón de la cordillera y forman pintorescos fiordos, donde terminan numerosos glaciares; la vertiente que desciende al canal Beagle, por el contrario, es muy escarpada y abrupta y no cuenta con grandes ensenadas.

Las otras cadenas de montañas que se dirigen al W de las de Darwin, hasta cerca del monte Sarmiento, aparecen truncadas en dos secciones desde el descubrimiento del seno de Agostini, el cual corre por 18 millas paralelo a ellas, de W a E, precisamente donde se creía existir el eje granítico de la gran Cordillera. El descubrimiento casi simultáneo del seno Almirante Martínez, aisló completamente el monte Sarmiento de la alta Cordillera, constituyéndose como un macizo aparte.

Las montañas que se elevan junto a las aguas del seno Almirantazgo —las cuales se suponía que formaban una larga cadena casi paralela a la de Darwin— no son sino grupos aislados de montes, o mejor dicho, ramificaciones y contrafuertes que se desprenden de la cordillera Darwin.

Al E de los picos Francés y Bove, las montañas bajan nuevamente; y a pesar de mantenerse muy complejas en su sistema, se extienden compactas y uniformes hacia el oriente con los nombres de cordillera de Alvear y Valdivieso, flanquedas al N por la cuenca hidrográfica del lago Fagnano y al S por el Canal Beagle.

Estas cadenas de montes bajan notablemente al E de puerto Harberton, y van transformándose en sierras y mesetas de 1.000 a 500 metros de elevación, que se levantan acá y allá en el interior de Tierra del Fuego y a lo largo del litoral hasta el estrecho de Le Maire.

Notamos entre las primeras, las sierras de Sorando, Irigoyen y Lucio López, y entre las segundas, a los montes Tres Hermanos y la meseta de Orozco.

6.- Ventisqueros.- Es por demás característica en la cordillera de Tierra del Fuego, la existencia de estos ventisqueros que descienden hasta el mar mismo, teniendo presente la baja latitud donde se encuentran y la poca elevación de las montañas en que se originan. Este hecho es tanto más digno de notarse si se considera que en toda la costa occidental de la Patagonia, que se extiende al N como por 600 millas, hay inmensos ríos de hielo que bañan sus extremidades en las aguas del mar.

El extraordinario desarrollo de estos ventisqueros depende, en general, del límite muy bajo de las nieves (900 m.), y del clima esencialmente húmedo que domina en la región de la Cordillera, favorecido por las corrientes atmosféricas y marinas.

Es indiscutible que para la formación y desarrollo de los ventisqueros, son necesarias nieves tan abundantes que no pueda fundirlas todas el calor de verano; esto es, precisamente, lo que sucede en la vertiente occidental de Tierra del Fuego y de los Andes Patagónicos, donde con la baja temperatura cooperan abundantísimas precipitaciones atmosféricas, elemento indispensable para la formación de los ventisqueros.

Los más extensos y hermosos ventisqueros de Tierra del Fuego son los siguientes: el Marinelli, al fondo de la bahía Ainsworth (seno Almirantazgo); el Schiaparelli, al W del monte Sarmiento (canal Magdalena); el Romanche, el Alemania y el Italia, hacia el interior de la costa N del Brazo Noroeste.

7.- Flora y fauna.- Los bosques de Tierra del Fuego ofrecen poca variedad; solamente se conocen cinco o seis especies de árboles grandes, de ellas

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

tres de hayas, dos ejemplares de una especie de magnolia y un género de ciprés completamente indígena. El haya que más abunda es la llamada "*Fagus antarctica*".

Se encuentra también otro árbol muy alto, con hojas largas como la del laurel, tronco recto y corteza lisa; los ingleses lo llaman "Winteria aromática". Estas especies conservan la hoja en invierno, pero el follaje de los bosques no se presenta nunca tan espeso como en las latitudes menores.

Las maderas no son de muy buena calidad. Se cuentan unas veinticinco variedades de arbustos; el más común es el llamado leñadura, de hoja perpetua, y que constituye el manjar predilecto del ganado y las llamas. En la parte arenosa de las llanuras crece la avena silvestre, el ganga y algunas otras familias.

En cuanto a la fauna, las especies más numerosas son las aves, de las que hay unas 90 o 100 especies, entre ellas algunas variedades de ocas, gansos, cisnes, albatros, pingüinos cuervos marinos, palomas, perdices, becadas, gallos silvestres y gorriones. Suele verse alguno que otro cóndor, el ñandú y dos especies de águilas. El animal mayor es el guanaco (o llama salvaje), caza preferida de los indígenas en su tiempo; hay también un gran zorro llamado estenomis y dos especies de ratas.

Entre los anfibios figuran focas y nutrias; la ballena suele aparecer en los estrechos. No hay serpientes ni carniceros. Los perros proceden de cruzamientos entre perros de distintas razas, abandonados por las tripulaciones de los buques náufragos.

Se han importado de otras zonas los animales domésticos, tales como: caballos, toros, carneros, cabros, etc., los que se aclimatan con facilidad.

8.- Indígenas.- El territorio magallánico estuvo poblado durante varios siglos por aborígenes recolectores, cazadores y pescadores. Los antropólogos han distinguido en ese conjunto humano cuatro grupos étnicos: los tehuelches meridionales o patagones, que vivían en las llanuras del sector continental próximos al Estrecho de Magallanes; los onas, que poblaron la isla Tierra del Fuego; los yamanas o yaganes, que habitaban la costa meridional de Tierra del Fuego y las islas próximas al Canal Beagle; y los alacalufes, que se desplazaban en marítimo nomadismo por el Estrecho de Magallanes hasta el golfo de Penas.

En la actualidad, los indígenas del extremo austral constituyen una ínfima minoría. Hoy habría que decir que han desaparecido casi completamente. Las razones de esa desaparición han sido señaladas por varios estudiosos, entre ellos el mestizaje, la influencia negativa del hombre blanco, las enfermedades e incluso la muerte violenta. Este último factor, al parecer, es más aplicable al caso particular de los onas, quienes expulsados y masacrados por los primeros colonos de Tierra del Fuego, están hoy extinguidos. Sea porque no pudieron asimilarse a la nueva economía ganadera que se hizo presente en la isla desde fines del siglo XIX, o por los otros factores señalados, lo cierto es que actualmente han desaparecido como grupo étnico, fenómeno que no puede dejar de llamar la atención si se considera que a fines del siglo pasado el total del grupo ona ascendía a unos 2.000 individuos.

Por su parte, los alacalufes y yaganes han sido diezmados especialmente por las enfermedades y parte de los que han sobrevivido han sufrido los efectos de la emigración y la transculturación.

9.- Climatología.- A la doble división de las islas de Tierra del Fuego, bajo el punto de vista orográfico, corresponde perfectamente al de su clima y fenómenos atmosféricos.

Mientras en la región cordillerana reina casi de continuo el mal tiempo, cae copiosamente la lluvia y el cielo está contínuamente nublado, en la región pampeana la atmósfera es más seca y fría, más sereno el cielo, sopla el viento con mayor violencia y la temperatura es menos estable que la de la región del SW.

Las condiciones generales del clima en la zona que se considera es de carácter marítimo y, en consecuencia, la temperatura dentro de todo el año es más o menos pareja, ni muy fría en invierno, ni calurosa en verano, y el paso de las estaciones no se caracteriza por un cambio pronunciado de las condiciones climáticas.

Tierra del Fuego, las islas y el área oceánica adyacente, queda dentro de la zona de los vientos predominantes del W, que soplan en forma continua y casi sin interrupción. Dentro de los canales cuando estos son de costas altas, el viento sopla

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

en dirección de su eje, aumentando su intensidad en los canales que tienen dirección E-W, donde el viento se encajona y en ocasiones sopla con mayor violencia que en mar abierto, o disminuyendo su violencia en los que corren en dirección N-S.

Hace ya tiempo se describía siempre la Tierra del Fuego como una región de grandes y continuos fríos, de niebla y lluvias y cortísimo verano. Esto no era efectivo y aunque hace bastante frío en el interior de Tierra del Fuego en los seis meses de invierno, porque entonces nieva con abundancia y soplan los vientos australes, en las islas y en la costa del Atlántico y del Estrecho de Magallanes, el frío no es tan intenso ni continuo.

Según el misionero Bridges, que residió más de veinticinco años en aquellas comarcas, en las regiones húmedas al W de Tierra del Fuego hiela rara vez; en la parte central y oriental el cielo está casi siempre nublado, lo mismo que en las costas meridionales; de junio a septiembre la temperatura baja mucho, aunque sin haber pasado nunca de 11° bajo cero. En verano llega el termómetro a marcar 24° centígrados. El clima puede calificarse, en general, como de muy variable, y en un mismo día suelen haber grandes diferencias de temperatura.

10.- Caracteres generales del tiempo.- La división que se ha establecido antes para la región austral, situada al S y al E del estrecho, en una zona cordillerana y otra pampeana, atendiendo a su orografía y relieve, coincide justamente con la división que cabría hacer en ella considerando su clima y el régimen general de los fenómenos atmosféricos que allí se producen.

Se puede decir que el régimen dominante en la zona cordillerana es el del mal tiempo bajo todas sus formas, con la particularidad de producirse con mayor intensidad en primavera que en invierno.

La época de más frecuentes y violentas tempestades, es la de primavera, pudiendo señalarse el mes de septiembre como el peor de esa estación. Las calmas son entonces más escasas que en cualquiera época del año, y raro será que los vientos duros o huracanados no se hagan sentir a intervalos mayores de cuatro días. En esa época, por otra parte, los días son largos y la temperatura está un poco más elevada que en invierno, lo cual no impide, sin embargo, que la nieve se mantenga sobre el suelo durante algún tiempo, exactamente como en los meses más fríos del año.

A medida que el Sol se aleja hacia el hemisferio boreal, los movimientos atmosféricos son menos intensos y menos frecuentes; pasado marzo, mes que a menudo es muy agitado, se hace sensible una calma relativa y los vientos del W aflojan en dureza; aparecen igualmente las primaveras heladas, al mismo tiempo que la nieve, la cual descendiendo poco a poco de las cumbres más elevadas ocupa las faldas de las montañas.

Abril, mayo y junio son los meses en que se experimenta el mejor tiempo, llegando a sentir brisas cálidas y secas del 1er cuadrante. En esa época, se gozará aún de algunos días perfectamente despejados, durante los cuales el Sol brilla radiante en una atmósfera limpia de nubes; pero ello sucede raras veces, pues lo común y frecuente es un cielo plomizo y entoldado, a través del cual un Sol pálido y descolorido esparce sobre estas comarcas —cuando la atmósfera está en calma— un tinte de la más triste monotonía, circunstancia que, por otra parte, precede o sigue a una tempestad.

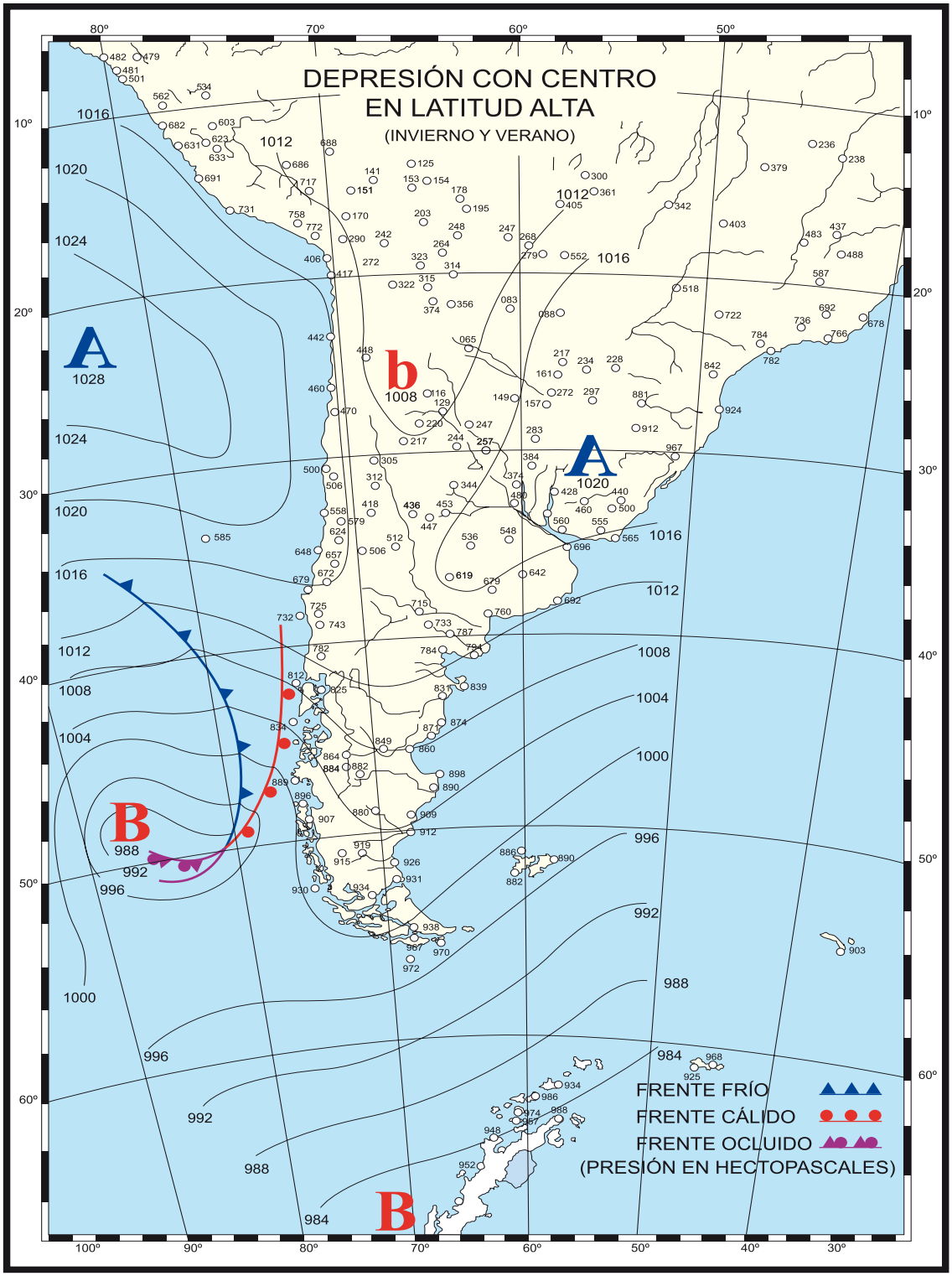
Pero la escena no tarda en cambiar de aspecto, tan pronto como el viento se desencadena; a la quietud sucede el movimiento, y las aguas tranquilas, se alzan en olas inmensas y espumosas, objeto de temor y admiración para el navegante. El ruido del viento, el ruido del mar embravecido, el cielo brumoso y bajo, en el cual se deslizan con rapidez algunos oleajes; los continuos chubascos de lluvia, nieve, granizo y cristales de hielo, mezclado todo con el polvo acuoso que el viento desprende de la cresta de las olas, son los elementos que constituyen el cuadro al cual la región del cabo de Hornos es deudora de su siniestra nombradía.

El período de bonanza se prolonga hasta fines de julio, época en que el tiempo comienza a hacerse inestable, y a rolar progresivamente los vientos del 4to al 3er cuadrantes, con lluvias, nieve y granizo abundantes. Este movimiento de giro se acentúa durante los meses restantes del año; y la intensidad del viento se hace igualmente cada día mayor hasta alcanzar su máximo que tiene lugar, como se ha dicho, en los meses de primavera.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

(3005) F-7

DEPRESIONES QUE AFECTAN EL EXTREMO SUR DEL PAÍS



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

Generalizando aún más las nociones que se acaban de exponer, se puede decir que la época más cruda del año en esta región, es la comprendida desde septiembre a marzo, y la más benigna desde marzo a septiembre, esto es, de equinoccio a equinoccio.

La referida inversión de las estaciones en cuanto concierne a las perturbaciones atmosféricas, una temperatura relativamente templada y que varía entre límites poco alejados, una atmósfera próxima a menudo a su punto de saturación, una precipitación permanente del agua bajo todas sus formas, un cielo en general cubierto y vientos duros y repentinos que soplan particularmente en la estación de verano; tales son los caracteres generales del clima de esta región que, en suma, es más desagradable que penoso.

11.- Vientos.- Todos los exploradores e hidrógrafos que han estudiado la zona austral, están de acuerdo en establecer que la primavera es la época de las más violentas tempestades, al paso que en invierno se experimenta una calma relativa.

En efecto, la velocidad media del viento en la primera estación es mayor que en la segunda, y su dirección principal y dominante durante el año es de los cuadrantes 3er y 4to En invierno, sin embargo, el régimen de los vientos experimenta una modificación bastante sensible, haciéndose sentir a menudo brisas cálidas y secas del primer cuadrante, a las cuales debe atribuirse la relativa benignidad del clima que se experimenta en la estación referida.

En Tierra del Fuego, en las islas y en la zona del Pacífico Sur que las enfrenta, las estadísticas de observaciones meteorológicas, tanto de los buques como de las estaciones terrestres, muestran una prevalencia pronunciada de los vientos de dirección W, que alcanza a un 75 %.

En general, los vientos soplan sobre el mar con mayor intensidad que sobre las islas y canales adyacentes a Tierra del Fuego, con la posible excepción de algunos sectores de estos canales, donde, al igual que en ciertas áreas del Estrecho de Magallanes, el viento se encajona entre altos cerros y adquiere una violencia superior a la de los espacios abiertos.

La intensidad del viento es también mayor sobre las costas del occidente que sobre las del oriente, que quedan a sotavento del continente, y donde las tierras ofrecen cierto grado de protección.

De acuerdo con las condiciones climáticas que corresponden a cada estación, en el Pacífico Sur se observa un aumento de la intensidad del viento en el invierno, la que disminuye en el verano. Sin embargo, no sucede lo mismo en las aguas costeras de la zona que se considera, ni en los canales e islas adyacentes a Tierra del Fuego, donde disminuye la intensidad del viento en el invierno y verano, y tiene un considerable aumento en primavera y otoño. Estas diferencias son especialmente notables para los meses de junio, que es el de menos viento del año, y septiembre y octubre, que son los de vientos de mayor intensidad.

En el área oceánica comprendida entre los 55° y 60° S y 70° y 75° W, la velocidad media más alta del viento, se registra en el mes de septiembre, con 26 nudos, y la más baja en junio, con 18 nudos.

En el sector NE de Tierra del Fuego, en el Estrecho de Magallanes oriental, se observan las mismas características con respecto a los vientos, que tienen una marcada mínima en invierno, en el mes de junio, y un aumento considerable en primavera y verano.

Por lo que hace al régimen diurno de las variaciones de la intensidad, puede establecerse que sopla el viento con una fuerza moderada y constante durante las horas de la noche, refresca gradualmente desde la salida del Sol hasta la mitad de la tarde, y amaina enseguida con bastante rapidez hasta las primeras horas de la noche.

Junto con estas resultantes generales sobre la variación anual o diurna del viento, queda también establecido que su dirección preponderante es la del W, sin que ello signifique ni que el viento no pueda soplar de los cuadrantes orientales ni que su intensidad sea despreciable.

12.- Zonas de bajas presiones y tempestades del Pacífico Sureste en las vecindades del cabo de Hornos.- Las condiciones meteorológicas que rigen el estado de la atmósfera en la región del Pacífico SE en las vecindades del cabo de Hornos, y la utilidad del barómetro para indicar los cambios de tiempo que se aproximan, han sido tema de mucha discusión.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Las investigaciones efectuadas han demostrado que aquellas condiciones son más simples de lo que se suponía.

Las áreas de baja presión, algunas de ellas de notable profundidad, hacen su aparición al S y al W de Tierra del Fuego; la dirección de su marcha o movimiento de traslación es hacia el E, hasta alcanzar el meridiano del cabo de Hornos, después de lo cual hay en dichas áreas una tendencia a dirigirse y desaparecer hacia el NE, cuyo efecto sea probablemente debido a la influencia de la alta cordillera de los Andes. El centro o seno de la más baja presión está, probablemente, no muy distante del paralelo de los 60° S.

Las circunstancias de tiempo que acompañan a las grandes oscilaciones barométricas, descritas en términos generales, son las siguientes:

La atmósfera completamente libre de nubes, buena luz, brisas variables del cuadrante oriental; el barómetro, tal vez, ligeramente por encima de la presión media, pero mostrando una tendencia a bajar, y acelerando luego su descenso hasta alcanzar la proporción de 0,5 mm por hora. El tiempo continúa bueno, a veces hasta por varias horas después que el descenso del barómetro se haya hecho bien apreciable, y hasta que la columna se detenga de 2,5 mm a 5 mm más abajo de la presión media.

Más o menos en este momento, el cielo se cubre por el NW con un espeso banco de cirrus grisáceas; las cuales, elevándose inmediatamente desde el horizonte y descendiendo desde la parte alta de la atmósfera, cubren el cielo con un velo nebuloso, a través del cual aparece el sol mustio y pálido.

El mercurio desciende rápidamente alcanzando, a veces, la proporción de 12,5 mm por hora; se levantan al mismo tiempo ligeras brisas del N al NW, las que aumentan paulatinamente de intensidad y pueden durar por varias horas. El descenso del barómetro continúa hasta que el mercurio llega a un punto por debajo de 737 mm, momento en que aquel cesa de bajar y la tempestad se descarga con toda su violencia. Comienza casi simultáneamente la subida del barómetro y esta continúa hasta el fin de los chubascos, los cuales casi siempre terminan del SW. Las fluctuaciones del barómetro durante la subida son, a veces, extremadamente rápidas y van acompañadas por chubascos de gran violencia.

Las áreas de alta presión hacen su aparición durante el invierno. Esas altas presiones son, a veces, simples prolongaciones del área principal de la zona de altas presiones que cubren el Pacífico meridional desde los trópicos hasta los 40° S; otras veces, son áreas locales de alta presión que se forman rápidamente, y desaparecen de igual manera. Dentro de tales áreas se han registrado presiones hasta de 780 mm (30,7”). Observaciones simultáneas de estas zonas de alta presión, demuestran que su centro puede encontrarse tan al S, como por los 60° de latitud meridional; duran ordinariamente de 24 a 36 horas, y van acompañadas por vientos suaves con tiempo claro y nublado.

Hacia afuera y al S del cabo de Hornos, el barómetro llega a su punto más bajo con los vientos del NW, y al más alto con los del SE. Si desciende a 737 mm (29,00”) o 731 mm (28,80”), puede esperarse una tempestad del SW, la cual no comenzará sino cuando el mercurio haya cesado de bajar.

Durante las tempestades que son tan frecuentes en la vecindad del cabo de Hornos, el 90 por ciento de los vientos sopla entre el NW y el SW. Precede comúnmente a los temporales, un intervalo de 4 a 15 horas de calma o brisas ligeras, las últimas de las cuales aumentan súbitamente de intensidad sin transición apreciable.

A los indicios precursores que se han indicado, conviene añadir como signos seguros de próximo mal tiempo, un aumento irregular de la tensión del vapor de agua, lluvia menuda y continua, un cielo uniformemente gris, a través del cual se divisa algunas veces el sol de color sombrío y rojizo. Desde una o dos horas antes de la primera racha, se ven correr rápidamente unos cuantos celajes pequeños y muy bajos y, en fin, si el observador se encuentra cerca de la costa, podrá notar también la bruma que coronando de pronto la cima de las montañas, desciende luego después con regularidad por las faldas occidentales para deslizarse enseguida con rapidez hacia el E por las gargantas y valles abiertos al Pacífico.

De una manera general los meses más peligrosos son enero, febrero y marzo; en cambio, la época más favorable es la comprendida desde mediados de abril hasta el solsticio de junio, o aun hasta mediados de julio.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Las reglas anteriormente expuestas no son absolutas, bajo ningún punto de vista, sino que representan las relaciones probables entre los términos medios de los diferentes factores meteorológicos; así, por ejemplo, la subida del barómetro durante un temporal del SW —como ya se ha dicho—se halla expuesta a ser interrumpida por fluctuaciones de 2,5 mm. (0,1") a 5 mm. (0,2"). Durante el movimiento de recuperación de esas fluctuaciones, el viento retrocede generalmente, es decir, ronda en sentido contrario. Se puede decir que la particularidad característica del barómetro en esta región, es que nunca se encuentra estacionaria, sino que está continuamente oscilando hacia arriba y hacia abajo, con una rapidez desconocida en parte alguna de cualquier océano.

El tiempo más común en estas latitudes es un viento fresco entre el NW y SW con un cielo nebuloso y cubierto. A una clara salida de sol con hermosa mañana le sigue, generalmente, como a mediodía, un cielo gris y sombrío, descendiendo los cirrus altos desde el NW. Las noches claras con atmósfera despejada, particularmente de 4 a 8 de la mañana, son más frecuentes que los días claros.

13.- Presión atmosférica.- Las observaciones del barómetro practicadas durante un año en la bahía Orange, ha dado a la temperatura de 0° centígrados y reducidas al nivel medio del mar, las presiones medias siguientes:

Septiembre a marzo (primavera y verano) 994,3 hPa (745,8 mm); marzo a septiembre (otoño e invierno) 998,2 hPa (748,7 mm); media anual, 996,3 hPa (747,3 mm).

Estos datos hacen ver que la columna mercurial queda en general dos o tres milímetros más baja durante el primer período que en el segundo; de la misma manera que las máximas y mínimas medias mensuales de los seis meses de verano son inferiores en cuatro milímetros, aproximadamente, a las máximas y mínimas correspondientes a los seis meses de invierno. Por último, ha sido también durante el verano (febrero) cuando se ha observado la menor presión barométrica 963,4 hPa (722,6 mm), mientras que la más alta 1.023,7 hPa (767,8 mm) ha sido observada en invierno (mayo).

Un movimiento de 3 a 4 décimas de milímetro por hora de la columna mercurial, no tiene nada de anómalo en la región que nos ocupa, ni tampoco debe alarmar un movimiento que no sea francamente superior a 8 décimas o a un milímetro por hora. Con bastante frecuencia los movimientos del barómetro alcanzan a una amplitud de 1,5 milímetros, pero, en tales casos casi siempre acompañan o preceden a violentas perturbaciones atmosféricas. No es raro tampoco que la columna barométrica dé un salto de unos dos milímetros al primer empuje de una borrasca repentina.

En general, puede considerarse que las condiciones atmosféricas son normales cuando el barómetro se mantiene entre 982,6 y 1.009,3 hPa (737 y 757 mm), recordando que la altura media es de 995,9 hPa (747 mm) y que la media anual de las oscilaciones es de 10 milímetros a cada lado de ese punto. El barómetro está alto cuando la presión es superior a 1.009,3 hPa (757 mm) y, por el contrario, está bajo cuando la presión es inferior a 982,6 hPa (737 mm).

Las alturas de 1026,6 y 960 hPa (770 y 720 mm) pueden considerarse como los puntos extremos entre los cuales, con muy raras excepciones, se mueve el vértice de la columna barométrica. Para la aplicación de los números que anteceden, es bueno recordar que las alturas barométricas y los puntos extremos de oscilación del mercurio, son más elevados en invierno que en verano en unos 2 o 3 milímetros.

En cuanto a la previsión del tiempo y anuncio anticipado de las perturbaciones atmosféricas, se puede asegurar que el barómetro puede predecir en estos parajes con una anticipación muy suficiente, la aproximación de las borrascas y del buen tiempo.

De una manera general se puede decir que las oscilaciones de barómetro se verifican en los parajes que nos ocupa, de la siguiente manera:

Con vientos del E, NE y N, el barómetro baja;

Con vientos del NW, deja de bajar y empieza a subir;

Con vientos del W, SW y S, el barómetro sube;

Con vientos del SE, deja de subir y empieza a bajar.

Brillando el Sol en medio de un cielo despejado y soplando brisas débiles del E al NE, el barómetro a menudo bastante alto, pero con una débil tendencia a bajar, acentúa por fin su movimiento de descenso que llega pronto a medio milímetro por

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

hora; frecuentemente el tiempo sigue aún bueno durante varias horas y a veces hasta después que la altura del barómetro ha descendido 2 o 3 milímetros por debajo de la media.

En el cielo del NW empieza entonces a formarse un banco de cirrus grisáceos que se elevan del horizonte, a la vez que parecen descender de las regiones más altas de la atmósfera, y que concluyen por cubrir enteramente el cielo con un velo de vapores blanquecinos, a través del cual se ve el Sol muy pálido y descolorido.

El descenso de la columna mercurial se acelera hasta pasar de 1 milímetro por hora, y entonces se levantan brisas del N al NW, o bien la calma se prolonga aún durante varias horas. Desde que la presión se encuentra comprendida entre 986,6 y 973,3 hPa (740 y 730 mm.), y aun antes, debe el navegante considerarse dentro del radio de acción de un torbellino atmosférico que llega del WNW; y una parte del cual, la del NE, se halla en ese momento como detenida por la barrera de islas y montañas de la región. Por las faldas occidentales de estas, se verá descender espesas masas de vapor que se acumularon en las cumbres cuando el cielo empezó a cubrirse. Este es el momento crítico, y el estallido de la borrasca debe esperarse en el momento mismo en que se detiene el descenso del barómetro. Con el primer rafagal, que sopla del W, se inicia también el movimiento de ascenso, que no se interrumpe ya hasta el final de la tormenta.

En general, se debe temer la aproximación de una tempestad cuando el barómetro llegue a marcar 979,9 hPa (735 mm), y se debe estar preparado para recibirla.

No se debe deducir de lo expuesto que el descenso del barómetro haya de coincidir siempre con el mal tiempo, ni que este haya necesariamente de cambiar con el movimiento en ascenso del mercurio.

14.- Temperatura.- El clima de la región occidental y meridional de Tierra del Fuego, islas y canales adyacentes, es de tipo marítimo, y se caracteriza por la constancia de su temperatura, la cual en el transcurso de un año de condiciones normales, varía entre límites muy próximos. Así, con una media anual de 5,3 °C, la divergencia entre la media del verano y la del invierno alcanza a 4,5 °C; y la diferencia entre las medias mensuales extremas, determinada de 8,7 °C para febrero y 2,1 °C para junio, es muy poco superior a 6,5 °C. Este carácter de uniformidad en la temperatura se mantiene aún tomando en consideración las particularidades cuya causa reside en los sistemas orográficos de la región y que hacen que unas zonas queden más expuestas que otras a las influencias atmosféricas.

La más alta temperatura observada en la bahía Orange ha sido de +23 °C, en el mes de febrero, y la más baja de –7 °C en el mes de agosto. En puerto Navarino, del canal Beagle, que es una zona relativamente alejada de las influencias del océano Pacífico Sur, esas temperaturas son +29 °C y –21 °C. Pero aun cuando el termómetro pueda llegar a marcar varias veces en el curso de un año temperaturas tan distantes, no se debe, sin embargo, considerar como límites normales de su oscilación sino las temperaturas de +16 °C y –6 °C.

El período más cálido del año suele ser el de los últimos días del mes de enero y primeros de febrero; y las más grandes heladas se producen más a menudo a fines de julio y principios de agosto, no obstante experimentarse con frecuencia en el mes de junio la menor temperatura media del año. Pero, cualquiera que sean estas diferencias anuales de la temperatura, el verano y el invierno se asemejan bastante desde el punto de vista de las heladas y escarchas, las cuales se experimentan en cualquier época del año; y así, no es raro ver el termómetro durante varios días en la época misma del solsticio de diciembre, mantenerse en el punto del hielo, a la vez que una capa de nieve cubre el suelo.

Las heladas coinciden lo más a menudo con brisas que soplan del SW al SSE, pasando por el S; pero tan pronto como el viento pasa a los cuadrantes 1er o 4º, comienza inmediatamente el deshielo. Las heladas blancas, que se observan todo el año, son más frecuentes a fines de abril y principios de mayo, época de hermosas noches estrelladas, durante las cuales la atmósfera está en general muy tranquila.

Los vientos más fríos son los que soplan de la parte del horizonte comprendida entre el SSW y el SE; por el contrario, los vientos más cálidos son los que vienen del NE al NNW, esto es, del continente. En igualdad de circunstancias,

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

la temperatura normal parece estar en relación con los vientos que soplan entre el WNW y el WSW.

La temperatura media del agua de mar es de +7,5 °C, habiéndose observado la máxima de +16 °C en el mes de febrero y la mínima de +3 °C en los meses de abril y julio. El mar no se hiela jamás sino es dentro del algunas bahías y caletas muy abrigadas y estrechas, y en las cuales las aguas de los torrentes que en ellas se vacian, quitan casi toda su salinidad a la mar; se cubre entonces de una delgada capa de hielo que la primera marejada despedaza.

15.- Estado de humedad del aire.- La atmósfera en la Tierra del Fuego e islas, a excepción de su parte NE (región pampeana), se encuentra a menudo en un estado muy próximo a su punto de saturación, siendo 80 % la media higrométrica anual y quedando las mensuales comprendidas entre 70 y 75 %, en verano y en invierno aumenta a 85 y 90 %. En el Canal Beagle, desde el canal Murray hacia el E, la humedad relativa es menos elevada que en las costas occidentales de las islas del W, más expuestas, naturalmente, a los vientos húmedos del 4to cuadrante.

El higrómetro, por sus variaciones, anuncia con 2 a 3 horas de anticipación y con bastante exactitud, la dirección probable del viento que va a establecerse. Así, por ejemplo, si durante un período de calma la humedad aumenta a la vez que la temperatura se eleva, se puede estar seguro que el viento soplará de la dirección del W al NW; pero, si creciendo la temperatura, desciende el grado de humedad hasta quedar comprendido entre los 40 y 55 centésimas de la saturación total, debe esperarse, entonces, vientos del NE al NNW. Estos vientos secos y cálidos, hacen a menudo descender el higrómetro hasta los límites de 30 a 40 % de humedad relativa, los que corresponden a los menores estados higrométricos.

Por fin, el termómetro en baja y el higrómetro algunos grados por debajo de la media general, son indicios de vientos polares, los que soplarán entre el WSW y el SSE.

16.- Fenómenos acuosos. Evaporación.- La precipitación del agua en forma de lluvia, nieve, granizo y cristales de hielo, es muy abundante en toda la región insular y cordillerana de Tierra del Fuego, pudiéndose decir que esta precipitación no se interrumpe durante todo el año, sea invierno o verano.

El agua caída anualmente en la región de las islas del W, es de unos 2.000 mm, decreciendo esa altura a medida que se avanza hacia el E; de tal modo que en el comienzo del Canal Beagle no llega a 1.000 mm, y en la parte NE de la Tierra del Fuego es inferior a 500 mm.

Aunque todas las épocas del año son igualmente lluviosas puede, sin embargo, hacerse una corta salvedad para los meses en que reinan los vientos del 1er o 2º cuadrantes; se experimentan, entonces, períodos de dos o tres días en que no cae una gota de agua, coincidiendo estos casos con calmas o brisas del SE al NNW pasando por el E.

De los 2.000 mm de agua que caen en la región de las islas del W, puede estimarse en una cuarta parte, esto es, unos 500 mm, la caída es en forma de nieve o granizo, precipitación que, en esa forma, tendría unos 3.500 mm de altura; esta es la cantidad de agua caída al nivel del mar.

Hacia los 1.000 metros de elevación, altura que debe considerarse como el límite medio de las nieves perpetuas en estas latitudes, el espesor de la nieve caída en un año pasa seguramente de los 10 metros; disminuyendo la elevación disminuye también el espesor de aquella; y en los 500 metros de elevación, la nieve se mantiene durante el invierno, pero se borra en el verano.

Entre este último límite (los 500 metros de elevación) y la orilla del mar, dominan las lluvias; las que se alternan tanto en invierno como en verano con la nieve y el granizo, los cuales quedan solamente algunos días en el suelo.

El granizo, que acompaña a los fuertes chubascos durante todo el año, es particularmente frecuente en verano y, más que preceder, coincide con los períodos de perturbaciones. El granizo de verano es más grueso que el de invierno.

El inmenso volumen de agua de las precipitaciones anteriores, vuelve a la atmósfera y al océano por tres vías diferentes: la evaporación, las aguas corrientes y los ventisqueros.

La evaporación, por lo pronto, devuelve anualmente a la atmósfera una capa de agua cuyo es-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

pesor puede estimarse en unos 65 centímetros, verificado el fenómeno en condiciones normales de clima y en las zonas expuestas a los vientos dominantes.

Se ve, pues, merced a una enérgica ventilación, que la evaporación es muy activa, no obstante un aire saturado a menudo de humedad; en verano, bastan algunos días sin lluvia para secar los numerosos charcos y pantanos de la comarca, sin que este hecho pueda atribuirse a infiltraciones del agua en las capas profundas del suelo, a causa de la naturaleza compacta de este.

Después de la evaporación que restituye a la atmósfera, como se ha visto una gran parte del agua caída, y después de los numerosos arroyos y torrentes de caudal más o menos abundante que se vacian directamente en el océano, el tercer modo de regreso al mar de las aguas lo representan los ventisqueros.

Objetos de admiración para quien explora la región cordillerana de Tierra del Fuego e islas, los ventisqueros han jugado y juegan un rol capital en el conjunto de transformaciones que ha experimentado y experimenta esta comarca en el transcurso del actual período geológico.

Bajo la acción poderosa de esos inmensos ríos de hielo que desde lo alto de las montañas se escurren hasta el mar, las cumbres se deprimen y los golfos se rellenan; por todas partes, en las islas más elevadas vecinas al Pacífico, en los brazos Noroeste y Sudoeste del Canal Beagle, en los canales Cockburn y Magdalena, las rocas estriadas, las inmensas morainas que cubren los valles, las cumbres desnudas y redondeadas, atestiguan la acción de antiguos ventisqueros de dimensiones mayores aun que los actuales, últimos vestigios estos del mar de hielo que cubría en una época geológica relativamente cercana toda la extremidad austral del continente americano.

17.- Nubes, nieblas y cerrazones.- En la región de Tierra del Fuego, canales e islas adyacentes, el cielo se halla generalmente cubierto y por lo común su color es gris, dejando traslucir un Sol pálido e indeciso; la nubosidad media puede estimarse en los 6/8 de cielo cubierto, siendo el verano más nebuloso que el invierno en la proporción de 1/8 aproximadamente.

Hay más nubosidad en el día que en la noche. A menudo amanece despejado, aumentando la nubosidad hasta que a medio día el cielo está cubierto de stratus cumulus. Esto sucede por lo general en verano.

Los vientos del N al NW traen velos de alto strato que cubren totalmente el cielo. En cambio el SW despeja y se caracteriza por altocumulus y cirrus; los vientos del W vienen acompañados por stratocumulus.

En la región pampeana de Tierra del Fuego, de clima más seco, el cielo es mucho más claro; en la estación de verano sobre todo, se experimentan a menudo magníficos días de brillante luz y purísimo cielo.

Los malos tiempos se anuncian en general por un cielo sombrío y amenazante en el sector de donde va a soplar el viento. La marcha de las nubes bajas indica con algunas horas de anticipación la dirección en que va a soplar el viento, y 2 a 3 horas antes de la primera racha, estando aún la atmósfera tranquila, se divisan a veces unos cuantos copos de nubes deslizándose muy bajos y rápidos hacia el horizonte comprendido entre el SE y el NE. En estos casos, sobre todo si el barómetro está bajo, debe esperarse que de un momento a otro empiece el viento, y que a la calma anterior siga, casi sin transición, un temporal.

Es raro que las bajas presiones y tempestades estén acompañadas de relámpagos y truenos, los cuales, cuando se producen, coinciden siempre con fuertes chubascos del 3er cuadrante, que arrastran grandes masas de nubes cargadas de electricidad, que desprenden espesas mangas de granizo.

En ciertos días de invierno, reinando vientos frescos del N, algunos cumulus inmóviles, blancos, de contornos muy precisos y definidos, situados a 20 o 25 grados encima del horizonte de donde viene el viento, dejan aparecer en los espacios que los separan un fondo de cielo de color azul pálido, de tinte muy delicado y uniforme; acompaña a este estado del cielo una temperatura relativamente elevada y un aire muy seco.

A lo largo de las costas occidentales de las islas del W y en los golfos y bahías abiertos hacia el W, se experimentan, a veces, neblinas más o menos densas; pero son raras en el mismo cabo de Hornos y región oriental de la isla Navarino, a menos

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

de soplar vientos entablados del E, lo que es una excepción al régimen general.

Las nieblas son más frecuentes a fines de verano y principio de otoño y se producen generalmente con las siguientes condiciones:

a) Presión más bien alta, alrededor de 1.013 hPa.

b) Vientos suaves del NE.

c) Temperatura más bien baja, que sube de repente.

Este último elemento deberá ser observado atentamente cuando existan las dos primeras condiciones, pues permitirá predecir la niebla con una hora por lo menos de anticipación.

Sin embargo, son mucho más frecuentes las cerrazones, o sea, el oscurecimiento del horizonte y restricción del alcance visual a causa de la abundancia de la lluvia o del granizo en algunos chubascos de verano y de la nieve, en los de invierno. Pero, en general rara será la vez, en verano, en que la visibilidad se reduzca a menos de 1 milla, y en que ese estado persista por más de algunos minutos, disipándose el meteoro con rapidez proporcional a la velocidad del viento.

Las cerrazones de nieve, particularmente frecuentes en invierno, son mucho más temibles que las anteriores, pues, a la vez que son tan densas que no es exagerado decir que la vista no penetra más allá de la eslora del buque; son también mucho más durables y persistentes. Un buque sorprendido dentro de los canales por una manga de nieve, cayendo esta vertical y en copos tupidos, está inevitablemente obligado a parar, situación más o menos peligrosa según las circunstancias.

Cuando la cerrazón lo permite se debe siempre, pues, ganar un puerto, teniendo en consideración —como ya se ha dicho— que el fenómeno puede prolongarse por largas horas.

Un fenómeno de espejismo bastante común en los canales e islas de esta región, es el que las tierras bajas y objetos a flor de agua, y aun islotes y rocas que se hallan debajo del horizonte, aparezcan levantados, deformados o invertidos. Este fenómeno se produce en días de calma y estando la temperatura medianamente elevada; lo acompaña una atmósfera muy transparente y en el horizonte se ven algunos cumulus.

18.- Turbonadas y chubascos.- Estos fenómenos, a los cuales también se les denomina williwaws, y rachas de las montañas, se experimentan en esta región con igual intensidad y frecuencia que en las zonas de la región cordillerana austral de Chile. Es dentro de los puertos, ensenadas y canales estrechos que rodean montañas elevadas, donde su acción es más claramente perceptible; descienden de las quebradas o valles y corren a lo largo de un canal, produciendo gran ruido, mezcla del ramaje sacudido y de los silbidos del viento en las aristas de las rocas. Los acompaña, a menudo, 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 de mar pequeñas trombas de espuma y agua pulverizada que, llevadas por el viento corren con vertiginosa rapidez.

Bajo la presión de este choque, el barómetro oscila uno o dos milímetros, como si una onda de presión pasara sobre la superficie de la cubeta; la racha dura 4 a 10 segundos, y la calma se restablece tan rápidamente como se había interrumpido.

Las naves que un chubasco toma por el través, se inclinan a su empuje, y si están fondeadas dan fuertes estrepadas a las cadenas, o bornean y giran rozándolas contra el fondo, todo lo cual produce continuas alarmas y sobresaltos.

19.- Temporales.- Durante los temporales tan frecuentes en los mares vecinos al cabo de Hornos, los vientos soplan 9 veces entre 10, de la parte del horizonte comprendida entre el NW y el SSW; lo que equivale a decir que los otros puntos del horizonte ofrecen pocas probabilidades de tempestad, siendo preciso esperarlas siempre de los cuadrantes occidentales.

Se consideran en esta categoría los vientos de fuerza 4 o superior de la escala Beaufort.

El porcentaje de temporales es mayor sobre el océano que sobre los canales, y en especial en la zona comprendida entre los 55° y 60° de latitud S, y 70° a 75° de longitud W, donde según las estadísticas, se encuentra posiblemente el lugar más tormentoso de todo el globo terráqueo.

La proporción de temporales por época del año es la misma que la de los vientos, produciéndose un máximo en primavera y otoño, en especial en el mes de septiembre, y una mínima en verano e invierno.

Los temporales se anuncian comúnmente por un cielo sombrío que se observa en el lado de don-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

de va a soplar el viento; y las nubes, de tinte muy oscuro, presentan sus bordes desgarrados, indicio cierto de un próximo mal tiempo. La marcha de las nubes inferiores indica a menudo, con algunas horas de anticipación, la dirección a la que va a girar el viento; y dos o tres horas antes del primer rafagal de la borrasca, estando aun la atmósfera tranquila se divisan, a veces, unos cuantos copos de nubes deslizarse muy bajos y rápidos hacia el horizonte comprendido entre el SE y el NE. El navegante, en estos casos, debe esmerar su atención, sobre todo si el barómetro está bajo, pues de un momento a otro puede hacer irrupción un rafagal y a la calma reinante sustituirla, casi sin transición, una borrasca.

En las vecindades del cabo de Hornos los vientos duros del 4to cuadrante se anuncian, de ordinario, por un descenso regular del barómetro, el que se produce reinando calma o brisas ligeras y variables, las que soplan desde cuatro hasta quince horas antes del primer rafagal de mal tiempo; el cual, lo más a menudo, se precipita de la dirección del WNW, del W o del WSW. De esta suerte, sin transición sensible cambia de un tiempo sereno a un fuerte ventarrón, y en esto reside precisamente el mayor peligro.

A los indicios precursores que se ha indicado, conviene añadir aun como signos seguros de próximo mal tiempo, un aumento irregular de la tensión del vapor de agua, lluvia menuda y continua, y un cielo uniformemente gris, a través del cual se divisa algunas veces el sol de un color sombrío y rojizo.

Desde una o dos horas antes de la primera racha, se ven correr rápidamente unos cuantos celajes pequeños y muy bajos; y en fin, si el observador se encuentra cerca de la costa, podrá notar también la bruma que coronando de pronto la cima de las montañas, desciende después con regularidad por las faldas occidentales, para deslizarse en seguida con rapidez hacia el E por las gargantas y valles abiertos al Pacífico.

Establecido el temporal como se ha dicho, y sea su dirección del WNW o del WSW comienza, por lo general, la presión a subir con marcada rapidez; si este movimiento es continuo y regular, indica condiciones normales de mal tiempo, es decir, que en tal caso el viento del WNW o del W habrá de rolar al WSW, al SW o al SSW, soplando entonces con mayor fuerza que antes. Con este viento la temperatura desciende notablemente, el cielo se limpia bien pronto de nubes, y en pocas horas la atmósfera esta enteramente despejada, si no la oscurecen de vez en cuando algunos chubascos de lluvia, nieve o granizo. De esta manera transcurren varios días, concluyendo el viento por amainar gradualmente hasta calmar del todo.

Esta es la marcha general del fenómeno; pero, no faltan ocasiones en que llegando a su fin la borrasca y habiendo rolado el viento hasta el SW o el SSW —como se ha dicho— retrocede nuevamente con rapidez hacia el NW o NNW y una nueva tempestad sigue de cerca a la primera; de este modo los temporales se suceden a cortos intervalos no mediando entre ellos más que un espacio muy restringido a las brisas normales.

En invierno ocurre algunas veces que el movimiento rotatorio del viento no se detiene en el 3er cuadrante, sino que continúa por el S hasta el cuadrante del NE; se produce entonces una serie de días de buen tiempo, que se prolonga hasta que se hacen sentir otra vez los fuertes rafagales del NNE al NNW, simultáneos con un nuevo descenso de la presión, humedad muy baja y una temperatura relativamente elevada. Acelerándose la bajada de presión, el viento pasa definitivamente al 4to cuadrante, para seguir después su movimiento rotatorio hasta el SW, como antes se ha explicado.

La duración de los temporales es muy variable; sin embargo, se puede decir que por lo general comienzan en la primera mitad de la noche, o al amanecer, para concluir a la caída de la tarde o a principios de la noche siguiente. Cuando en la tarde, en lugar de disminuir la brisa refresca a la vez que el barómetro se detiene en un movimiento ascensional o tiende a bajar, debe temerse una tempestad violenta para fines de la noche y día siguiente. De la misma manera, si el viento retrocede al NW por la noche, habiendo soplado rafagoso del W durante el día, debe estimarse ese hecho como indicio probable de mal tiempo para el día siguiente, a no ser que, como suele suceder, vuelva el barómetro a subir, caso en que se podrá esperar un tiempo manejable o aun bastante bueno.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Los vientos del SE son raros en la región del cabo de Hornos; a lo más ocurre que durante los períodos más fríos del invierno, se entablen brisas medianamente fuertes de esa parte del horizonte.

El cuadrante del NE no ofrece, tampoco muchos casos de vientos violentos; sin embargo, durante el otoño se sienten brisas frescas con rachas irregulares y pesadas. Un higrómetro en descenso, un termómetro en ascenso y un sol descolorido apenas visible, tras un velo uniforme de vapores grisáceos, son los signos precursores de los vientos de esta parte del horizonte, a los cuales rara vez acompaña lluvia. Estos vientos, en general, aflojan y mueren en su punto de origen o saltan bruscamente al W o al SW, direcciones en que el cielo se muestra oscuro y amenazador; un voluminoso nimbus acompaña a la primera racha del W.

Es raro que las tempestades y borrascas sean acompañadas de relámpagos y truenos, los cuales, cuando se producen, coinciden siempre con fuertes chubascos del 3er cuadrante que arrastran grandes masas de nubes negras, de las cuales se desprenden espesas mangas de granizo.

20.- Corrientes oceánicas.- La gran corriente del Pacífico Austral que corre de occidente a oriente, siguiendo aproximadamente como eje el paralelo de los 50° de latitud S, al encontrar la barrera formada por el extremo sur del continente, se divide en dos ramas que toman direcciones diversas.

La primera rama se dirige al N y con el nombre de corriente de Humboldt va a imprimir al clima de las costas de Chile y el Perú su carácter peculiar. La segunda rama de aquella corriente se dirige al SE contorneando la costa occidental y toma el nombre de corriente del cabo de Hornos; dobla enseguida la extremidad del continente pasando por entre el cabo de Hornos y las islas Diego Ramírez, y se extiende, por fin en una dirección NE hacia el estrecho de Le Maire y la isla de los Estados, separándose del cuerpo principal de la corriente antártica del océano Pacífico Sur, que sigue un rumbo E continuando hacia el océano Atlántico Sur.

Más adelante, la corriente del cabo de Hornos se confunde con la corriente de las islas Malvinas ~~(Falkland Islands).~~

La intensidad de la corriente del cabo de Hornos es variable, dependiendo de una gran proporción de la fuerza del viento reinante, y su velocidad aproximada puede estimarse entre 0,5 a 1 nudo.

21.- Corrientes en los canales.- La corriente dentro de los canales, sigue la dirección general del viento reinante, y tira constantemente de W a E. La influencia de la marea es secundaria y solamente se hace sentir su acción aumentando o disminuyendo la intensidad de la corriente de W a E.

Únicamente en la parte oriental del Canal Beagle y en días de calma, la corriente de flujo es lo suficientemente fuerte como para anular la corriente general de W a E, pero no para vencerla. Las corrientes son más intensas en las cercanías de la costa y particularmente ahí donde hay cabos o islas destacadas, alcanzando su mayor fuerza cuando soplan vientos del W, así como con los del E su velocidad disminuye hasta hacerse casi insensible.

Las corrientes que existen a lo largo y cerca de la costa occidental, entre los cabos Deseado y de Hornos son muy irregulares, o por lo menos, no se ha podido comprobar hasta ahora regularidad alguna en ellas, a causa de la dificultad para llevar a cabo observaciones suficientemente satisfactorias. Se ha notado algunas veces que, coincidiendo la creciente con un fuerte viento, la corriente alcanza hasta dos o más nudos; en otras ocasiones es tan débil que es difícil observarla.

Se hace sentir a veces una fuerte corriente a lo largo de la costa exterior del grupo de las islas Hermite y al través de la bahía San Francisco, la cual separa la isla Hornos de las del resto del grupo. La velocidad de esta corriente varía desde 0,5 a 2 nudos, según el viento reinante; y en la bahía mencionada cambia de dirección con la marea.

En el canal comprendido entre el Falso Cabo de Hornos y el cabo West de la isla Hermite, existe una corriente que tira hacia la bahía Nassau y más aun hacia el seno Franklin; su velocidad es de 2 nudos con marea creciente, y como de 0,5 nudo con la vaciante. Tomando esta corriente en consideración, se debe dar al cabo West un buen resguardo.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Durante el tiempo empleado en la exploración de esta costa, no se comprobó jamás que las corrientes se dirigieran al W, ya fuese la marea creciente o vaciante y cualquiera la dirección del viento. Pero dentro de los canales, se ha comprobado la existencia de corrientes importantes; cuyo régimen está determinado, naturalmente, por la dirección, ancho y profundidad de los canales en que corren.

22.- Corrientes de las costas sur occidental de Sudamérica.- Las corrientes que se encuentran hacia afuera de las costas W y S de la América Meridional, comprenden la corriente antártica del océano Pacífico y la circulación que se forma alrededor del área de alta presión barométrica permanente, la cual está situada en la parte oriental del océano Pacífico Sur.

La corriente de Humboldt, que forma el lado oriental de aquella circulación, fluye hacia el N bañando las costas de Chile y Perú. En la vecindad del golfo de Guayaquil, la masa principal de la corriente peruana se vacía dentro de la corriente Ecuatorial del Sur, la cual corre hacia el W a lo largo del lado N del área de alta presión anteriormente aludida.

La corriente antártica del océano Pacífico se vacía, a su vez, en la región de los vientos permanentes del W, por el lado S del área de alta presión, en dirección aproximada del E y hacia la costa de Chile, desde la isla Chiloé para el sur. Una parte de las aguas de esta corriente, se dirige al N y penetra en las aguas de la corriente de Humboldt, completando así el lado oriental de la circulación. La corriente de Humboldt es una corriente fría y, por tanto, modifica en forma benigna el clima de las costas de Chile y Perú. La masa de esta corriente y probablemente la mayor parte de la baja temperatura, provienen del movimiento ascensional de las aguas subsuperficiales efectuado por los alisios del SE; los cuales actúan, impulsando las aguas superficiales hacia afuera de la costa.

En la vecindad del golfo de Penas, las corrientes cerca de la costa tiran principalmente al E y, por lo tanto, directamente hacia la costa y hacia adentro de los canales. Más al S, la dirección de la corriente cerca de la costa se inclina más al SE, produciendo otra corriente que tira a lo largo de la costa y hacia la boca occidental del Estrecho de Magallanes, y la que contornea enseguida el cabo de Hornos. Esta corriente se une, por lo tanto, al cuerpo principal de la corriente antártica del océano Pacífico, la cual, pasando entre el cabo de Hornos y las islas Shetland del Sur, continúa hacia el Atlántico Sur.

La corriente que da vuelta al cabo de Hornos y las que vienen de los diferentes canales situados entre el Estrecho de Magallanes y el cabo nombrado, por venir de una fuente más septentrional, temperan el clima en invierno, y la temperatura del agua de mar en los canales desciende rara vez por debajo de 4°.

Ya a principios del siglo XX, la expedición del "Discovery" en las regiones antárticas demostró que al flujo hacia el E de la corriente que atraviesa el paso Drake, se le incorpora una corriente hacia el NE procedente del mar de Bellingshausen. Esta masa de agua viene de la parte más meridional de la corriente antártica correspondiente al océano Pacífico, y cuya masa de agua al encontrar la costa occidental de la Tierra de O'Higgins, se desvía hacia el N.

El flujo hacia el E por el paso Drake, de la corriente hacia el océano Atlántico Sur, es continuo desde la superficie hasta el fondo. Se ha demostrado también, que la corriente superficial hacia el SE —que tira a lo largo de la costa occidental de Sudamérica— va acompañada por un flujo en la misma dirección por debajo de la superficie.

23.- Corriente del cabo de Hornos.- La corriente que pasa por el S de las islas situadas al S de Tierra del Fuego, es conocida con el nombre de corriente del cabo de Hornos, y tira en dirección general hacia el E hasta el meridiano de las islas Diego Ramírez. Desde este punto, dicha corriente toma una dirección más inclinada al NE, hacia el estrecho de Le Maire y la isla de los Estados, apartándose así del cuerpo principal de la corriente antártica del océano Pacífico; la cual, conservando un rumbo más cargado al E, continúa hacia el océano Atlántico Sur. La corriente del cabo de Hornos pasa, finalmente, a unirse con la corriente de las islas Malvinas ~~(Falkland Island)~~.

La intensidad de la corriente del cabo de Hornos, que pasa por el S de las islas situadas al sur de Tierra del Fuego, es variable, y tira hacia todos los rumbos del compás; se han experimentado aun

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

direcciones hacia el W. Estas particularidades se aplican asimismo al cuerpo principal de la corriente antártica del Pacífico Sur.

De cincuenta y tres velocidades de corriente observadas en la corriente del cabo de Hornos y en la corriente antártica del océano Pacífico, entre las latitudes de 55° S y 57° S, y las longitudes 64° W y 67° W, principalmente durante los años 1910 y 1927, unas seis tenían intensidades que sopreпasaban de 22 millas por día.

Con excepción de la corriente observada por "El Paraguayo", todas esas fuertes velocidades ocurrieron entre el cabo de Hornos y la isla de los Estados. En diciembre de 1914, el buque de guerra inglés "Cornwall" experimentó en la misma región, una corriente hacia el NE de 2 nudos de intensidad, con tiempo en calma y ligeras ventolinas.

En mayo de 1829, desde el cabo de Hornos a la isla de los Estados, la "Chanticleer" determinó la dirección e intensidad de la corriente, siendo la primera al 053°, y la segunda de 54 millas en 23 horas.

Hay aquí, por consiguiente, mayores probabilidades de encontrar en esta zona corrientes más fuertes que en el mar abierto de cualquier otra parte de la región situada al S de las islas adyacentes a la Tierra del Fuego.

En el viaje efectuado por la "Chanticleer" desde la isla de los Estados al cabo de Hornos, en diciembre de 1828, durante un período de 5 días, la dirección de la corriente fue al 080° y su intensidad de 11,5 millas en 24 horas.

Durante el viaje de la "Chanticleer" entre el cabo de Hornos y las islas Shetland del Sur, en enero de 1829, durante 6 días, la dirección de la corriente fue hacia el 115º y su intensidad de 11 millas al día. Al encontrarse dicha corriente con los vientos del NE, en el paralelo de los 60° S, se observó que su velocidad hacia el E quedaba reducida como a la mitad de la experimentada anteriormente. En el viaje de vuelta del mismo buque, desde las Shetland del Sur al cabo de Hornos, en el mes de marzo, durante un período de 16 días la dirección de la corriente fue al 049° y su intensidad de 21 millas por día.

24.- Marea.- La onda de marea que avanza desde el océano Pacífico, contornea el cabo de Hornos y se dirige hacia el Atlántico en el espacio comprendido entre las islas Malvinas y el continente.

En los canales Brecknock, Ballenero, paso Darwin, brazo Noroeste del canal Beagle y en el canal Beagle, la onda de marea corre de W a E, penetrando a ellos por todas las bocas de canales y bahías que comunican con el océano. En la boca oriental del canal Beagle, la onda de marea penetra por el E y corre hasta el paso Mackinlay, donde choca con la que viene del W.

En las costas orientales de Tierra del Fuego, la marea marcha en general de oriente a occidente; la corriente de flujo corre a lo largo de las costas N y S de la isla de los Estados, produciendo una fuerte revesa costera que hace difícil para las embarcaciones menores o de poco porte la navegación de esa zona y cruzar la entrada de las bahías.

Para darse cuenta de la agitación que ordinariamente se observa en el mar en la vecindad de la isla de los Estados, es necesario considerar que en esas zonas y principalmente en el estrecho de Le Maire, es en donde se verifica el encuentro de la corriente de flujo que viene del E, con la corriente del cabo de Hornos, que llega por los canales, y rodeando el cabo, pues, hay buenas razones para creer que las corrientes que proceden del canal Beagle y demás que siguen al S no son extrañas a la producción del fenómeno; el cual se observa aun con tiempos moderados y cuando los temporales del W no se han hecho sentir en forma predominante.

A la altura de la punta oriental de la isla de los Estados, se producen fuertes escarceos con marea vaciante, y muy principalmente cuando el viento sopla en sentido contrario a la corriente; en tales casos la navegación de esas zonas se hace peligrosa aun para buques de cierto porte y, en consecuencia, se recomienda que se dé a la referida punta un resguardo no inferior a 10 millas; en general, no se descuidará jamás el examen del estado de la marea, pues, la creciente, por su parte, tiende a arrastrar con fuerza sobre la isla nombrada.

En el estrecho de Le Maire la para de la marea se produce en el momento mismo o muy cerca de la hora de la plea o bajamar en la bahía Buen Suceso. La corriente de flujo se inicia en la dirección del N, cerca de una hora después de la bajamar, y la de reflujo hacia el S, igual tiempo después de la pleamar; a medio canal la velocidad es 1 a 3 millas por hora, y de 2 a 4 en la vecindad del cabo San Diego.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Las corrientes son bastante regulares y muy útiles a la derrota si se las aprovecha oportunamente.

Desde el cabo antes mencionado hasta la entrada del estrecho de Magallanes, el flujo tira a lo largo de la costa, hacia el NW, y su velocidad es de 1 a 3 nudos; el reflujo corre en sentido contrario, pero su fuerza es mucho menor; las mareas son mucho más sensibles en el extremo de esta línea que en la parte intermediaria.

25- Canales.- Los principales canales que se forman entre las grandes islas del occidente, son los canales Abra, Bárbara, Acwalisnan, Magdalena y Cockburn. Los canales Abra, Bárbara y Acwalisnan son en general poco conocidos.

Los canales Magdalena y Cockburn corren, el uno como continuación del otro, por el occidente de Tierra del Fuego, separando esta de las islas Capitán Aracena y Clarence. Forman aquellos canales la vía más usual para dirigirse desde el estrecho de Magallanes a las islas del S, pues, el canal Bárbara que separa a la isla Clarence de la Santa Inés, es poco traficado, a causa de que estando menos explorado es considerado, sin embargo, como de mayores dificultades y peligros.

Entre la Tierra del Fuego y las islas de los grupos del Sur, corre de occidente a oriente, casi en línea recta y sobre una extensión de cerca de 200 millas, la profunda hondonada constituida por el canal Brecknock, bahía Desolada, canal Ballenero, canal O'Brien, paso Darwin, brazo Noroeste del canal Beagle y el canal Beagle.

A esta gran arteria concurren todos los demás senos, bahías y canales que cruzan la zona de las islas del sur y que establecen la comunicación entre los canales nombrados con las aguas del océano Pacífico Sur, tales son: el canal Ocasión; el paso Pratt; la extensa bahía Desolada; el paso Adventure, que comunica el canal Ballenero con el océano por entre las islas Londonderry y Stewart; el brazo Sudoeste del canal Beagle que corre por entre las islas Gordon y Hoste, y que conduce a la bahía Cook; y por fin, el canal Murray que separa las islas Hoste y Navarino. El seno Año Nuevo, sembrado de islas de todas dimensiones, se abre al S de la montañosa isla Hoste, cuyos contornos recorta irregularmente, imprimiéndole así a esa isla el aspecto caprichoso que se observa en las cartas. Entre la costa oriental de la isla Navarino y las islas Picton, Nueva y Lennox, y hacia el S del canal Beagle, se forma la extensa bahía Oglander.

26.- Sondajes y tenederos.- Dentro de los grandes senos y brazos de mar que se forman al abrigo de algunas islas situadas al oriente del cabo de Hornos, las aguas son ordinariamente más profundas que en la parte de afuera, y no es raro observar al entrar a alguna bahía o abra que el ecosonda, que poco antes acusaba profundidades de 40 a 80 metros, aumenta rápidamente a 100 o 200 metros tan pronto como se ha rebasado la línea de la boca. Pero, en general, al oriente del cabo nombrado las aguas son menos profundas que al occidente, de la misma manera que las tierras son también más bajas.

En la costa oriental de Tierra del Fuego, a distancias comprendidas entre 10 y 20 millas de tierra, la profundidad del agua varía entre 45 y 80 metros, salvo frente al estrecho Le Maire, donde es mayor de 100 metros. La calidad del fondo es casi siempre de arena fina blanca, o salpicada de puntos oscuros.

Se puede decir que en toda la zona de que se trata, el fondo está formado por los materiales desprendidos por el incesante trabajo de erosión que las aguas ejercen en las tierras blandas de la costa, cuyas aguas y sedimentos son constantemente arrastrados mar adentro. Hay mucho menos riesgo en aproximarse a esta costa que el que se supone, en atención a que es alta y escarpada, con sus contornos generales bien determinados y situados, con el sondaje que se ha expresado, y sin bancos ni bajos desconocidos; los peligros propiamente tales se hallan cerca de la costa.

Hay una marcada diferencia en la calidad del fondo entre los canales de la parte occidental de las islas australes y los de la parte oriental, diferencia correlativa, naturalmente, a la diversa formación geológica a que pertenecen las tierras de una y otra región; mientras que en la primera el fondo es con frecuencia de fango, o de conchuela y piedrezuela, en la segunda lo es, por lo general, de arena fina o gruesa; pudiéndose aun señalar una zona intermedia en donde el fondo es de cascajos.

El tenedero es de fango en los puertos en que desemboca alguna quebrada y en donde la pro-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

fundidad es relativamente grande; en los de poco fondo, el tenedero es generalmente de arena y guijarros, o de conchuelas y piedrezuela. En este último caso, la capa blanda es siempre de poco espesor y descansa sobre un lecho de rocas, cuyas puntas asoman al través de ella; en tales surgideros las anclas no agarran bien, circunstancia que se debe prevenir fondeando siempre con marcha atrás, con el fin de tesar suficientemente la cadena.

27.- Sargazos.- Con tiempo despejado un buque podrá generalmente aproximarse a la costa sin peligro, pues, las aguas son profundas y raro será hallar una roca que no esté señalada por sargazos. Es así, pues, que manteniendo buena vigilancia por medio de vigías apostados por alto, se podrá en la mayoría de los casos descubrir la proximidad de cualquier peligro y librarse de él. Como regla invariable, no se deberá pasar jamás a través de los sargazos; y si fuese inevitable hacerlo, se efectuará antes un sondaje con botes.

Manteniéndose un buque claro de los sargazos podrá, en general, considerarse en buena derrota, pero, pudiendo esa regla fallar por otras causas que la expresada, no queda eximido de la necesidad de prestar atención al ecosonda. No obstante que esas algas crecen en algunas ocasiones en profundidades de 50 o 60 metros, y aunque a menudo se puede pasar por su vecindad sin encontrar menos de ocho o diez metros de agua, su presencia debe ser siempre mirada como signo de peligro y jamás un buque deberá arriesgarse a pasar sobre ellas sin un reconocimiento previo.

Es conveniente, sin embargo, hacer notar que a veces hay sargazos que no están adheridos al fondo, pudiendo notarse esa circunstancia, en que flotan amontonados, de muy diversa manera que los sargazos fijos, cuyas ramas, cuando las corrientes son muy moderadas, se extienden en líneas paralelas con ligeros aleteos de las hojas.

28.- Témpanos.- La diferencia de temperatura entre las aguas de la vecindad del cabo de Hornos y las que siguen más al S, y el clima relativamente templado de esta región, parece justificar la hipótesis según la cual la corriente del cabo de Hornos es más bien el término de una corriente que procede del W. De esa manera explicaría el hecho de que los témpanos sean raros en el cabo de Hornos, y relativamente abundantes en el Atlántico austral, región más distante de la influencia de aquella corriente.

No es común, pues, encontrar témpanos en la vecindad del cabo de Hornos y costas de las islas próximas, cuyas aguas parecen tener una temperatura unos 2 °C más elevada que la de la región situada un centenar de millas más al S. Sin embargo, los témpanos aparecen ocasionalmente en la latitud del cabo y aun mucho más al N en aguas a lo largo de la costa patagónica oriental; así, se les ha visto a corta distancia al SE de las islas Ildefonso, al E de la isla de los Estados, y al S y al E de las islas Malvinas ~~(Falkland Islands)~~.

La línea que marca el límite medio a que llegan hacia el N estos hielos flotantes, partiría de las islas Diego Ramírez, y dirigiéndose hacia el NE pasaría por el E de las islas Malvinas ~~(Falkland Islands)~~, hasta llegar a cortar sucesivamente los paralelos de 47° y 40° en las longitudes respectivas de 50° y 35° W.

Las dimensiones de los témpanos son, a veces, verdaderamente colosales; se ha observado algunos que medían de 25 a 30 millas de largo y cuya altura era superior a 100 metros.

Ocurre también que se les encuentra en grupos, cubriendo entonces extensiones de 100 a 300 millas, siendo su número más o menos crecido; su aparición, en estos casos, parece ser el efecto de un invierno polar benigno, circunstancia favorable al deshielo.

El peligro que ofrecen los témpanos es tanto más de temer cuanto que nada anuncia su proximidad. Se han hecho cuidadosas observaciones termométricas en el aire y en el agua, a barlovento de los témpanos, pero jamás se ha llegado a notar un cambio apreciable de la temperatura de esos elementos, que anunciara la proximidad de los hielos flotantes; en observaciones a sotavento de los mismos, el termómetro de aire ha descendido algunas veces unos pocos grados, en otras no se ha observado variación alguna. Estas particularidades llevan a establecer que una temperatura constante y la falta de variación del termómetro, no son signos de la ausencia de hielos flotantes y que, en consecuencia, la única manera de precaverse de ellos es ejerciendo la más atenta vigilancia.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

DERROTERO DE LA COSTA DE CHILE

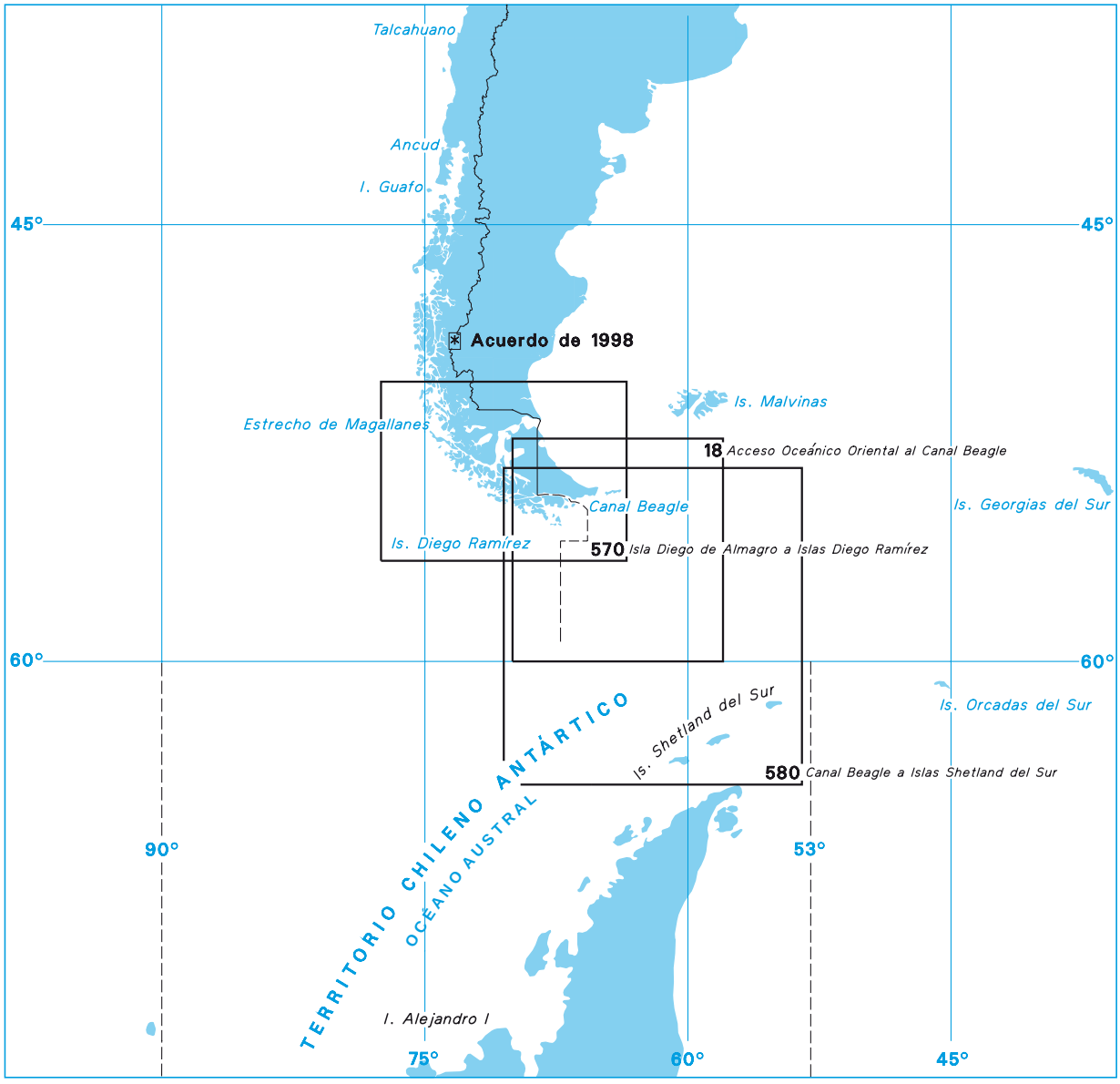
VOLUMEN V

TIERRA DEL FUEGO Y CANALES E ISLAS ADYACENTES

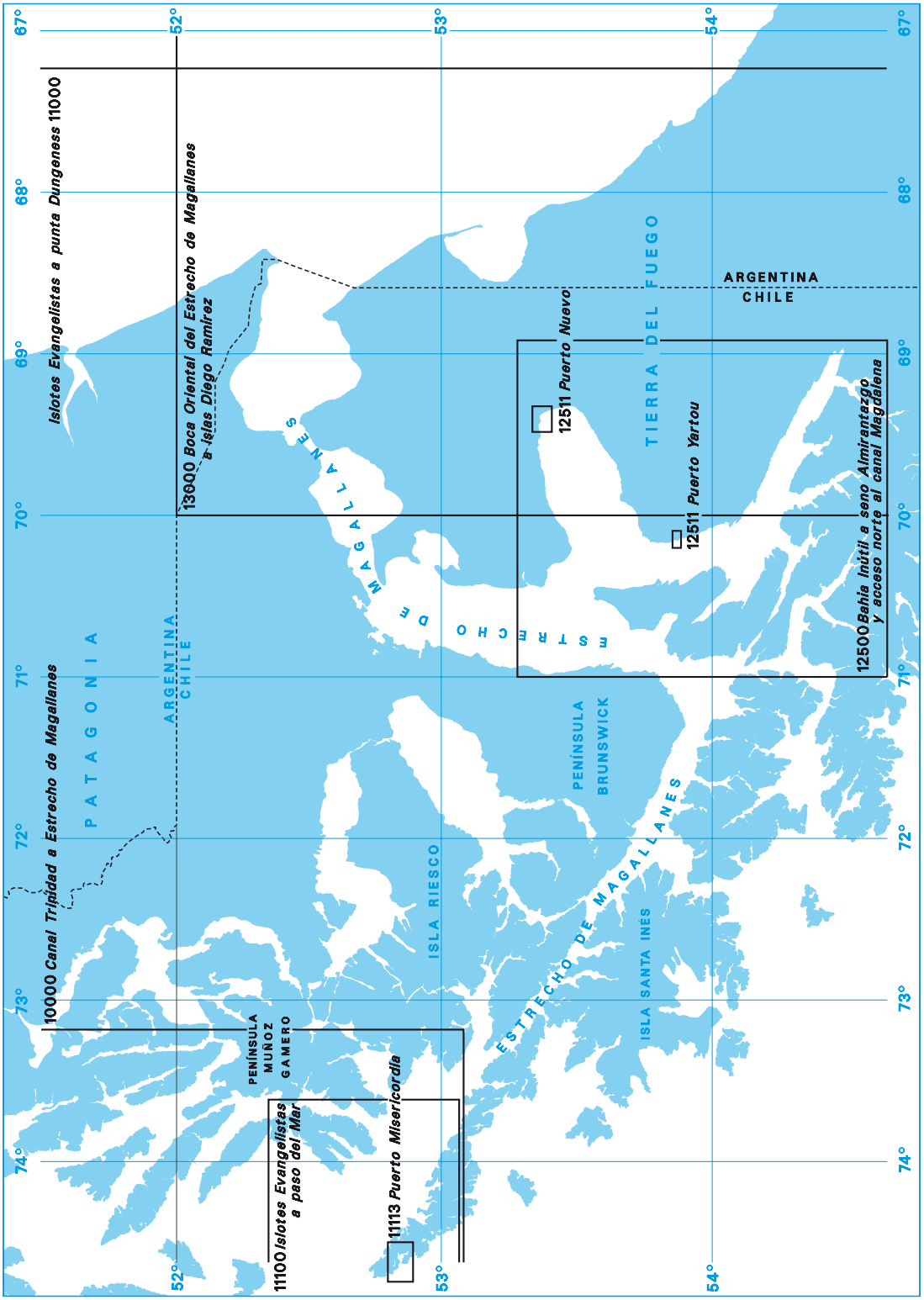
ÁREAS DE COBERTURA DE LAS CARTAS COMPRENDIDAS EN ESTE DERROTERO

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

(3005) G-1

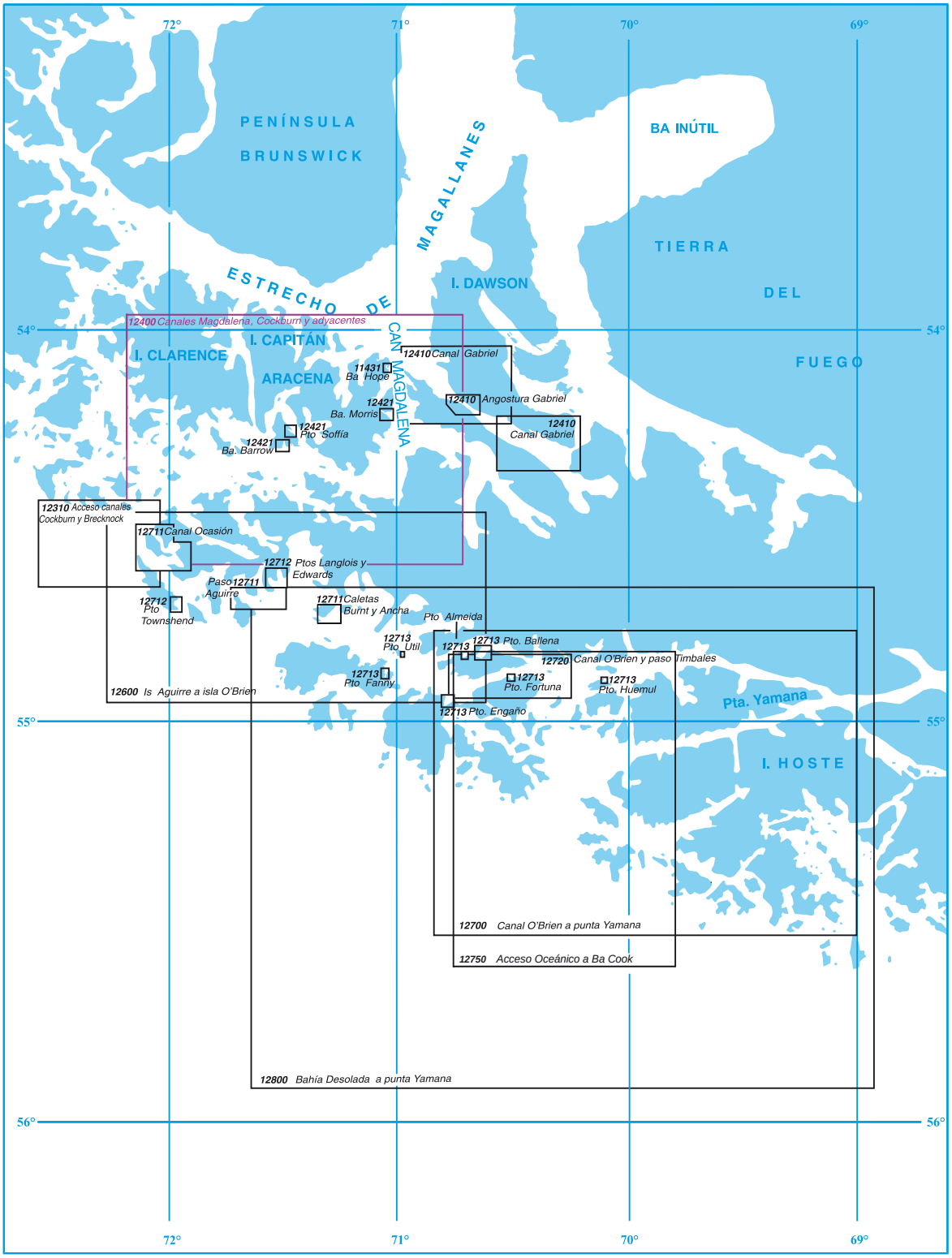

Talcahuano
Ancud
I. Guafo
45°
45°
Acuerdo de 1998
Is. Malvinas
Estrecho de Magallanes
18 Acceso Oceánico Oriental al Canal Beagle
Canal Beagle
Is. Georgias del Sur
Is. Diego Ramírez
570 Isla Diego de Almagro a Islas Diego Ramírez
60°
60°
Is. Orcadas del Sur
Is. Shetland del Sur
580 Canal Beagle a Islas Shetland del Sur
TERRITORIO CHILENO ANTÁRTICO
OCÉANO AUSTRAL
90°
53°
I. Alejandro I
75°
60°
45°

G-2 (3005)



USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

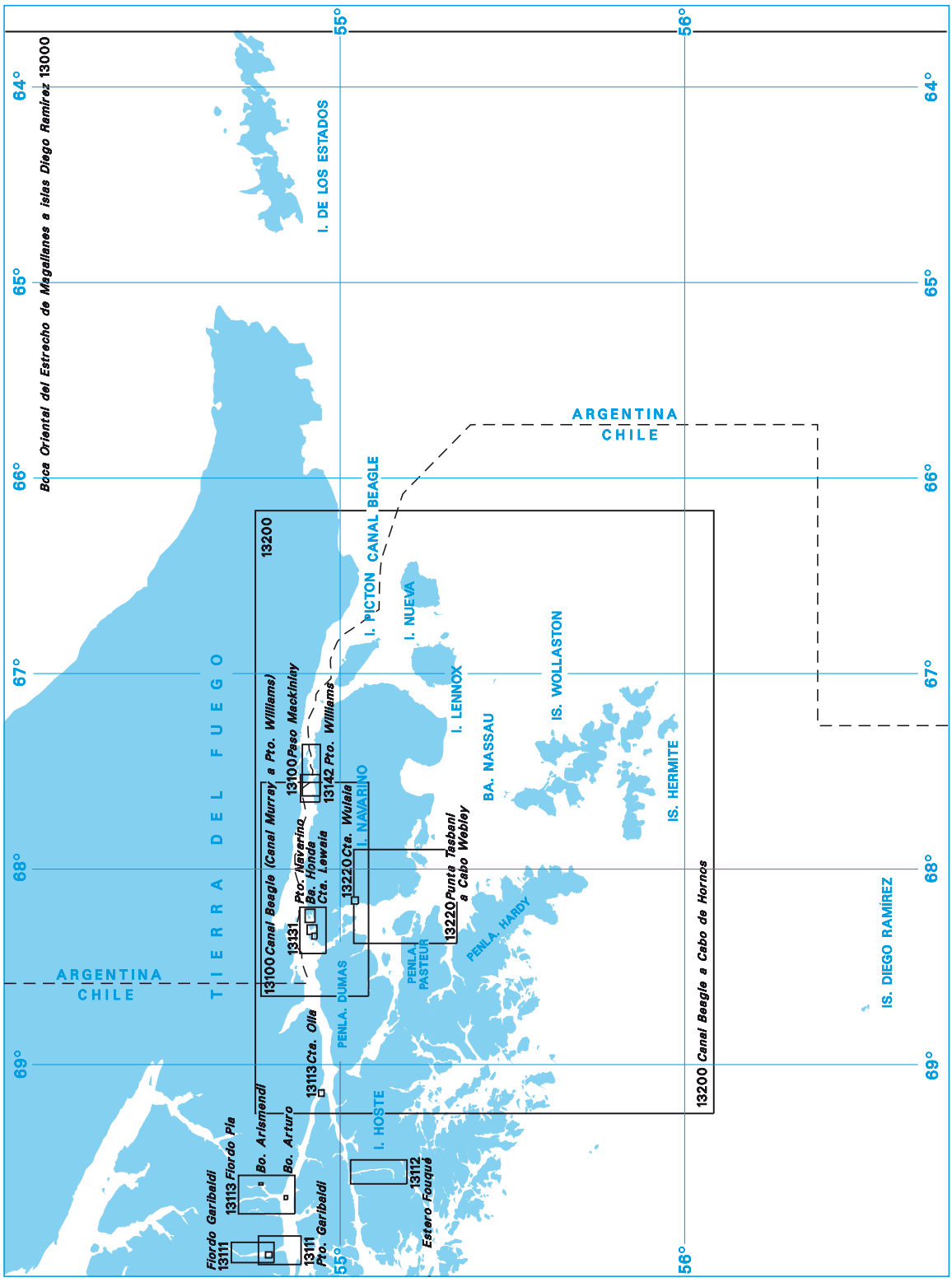
(3005) G-3



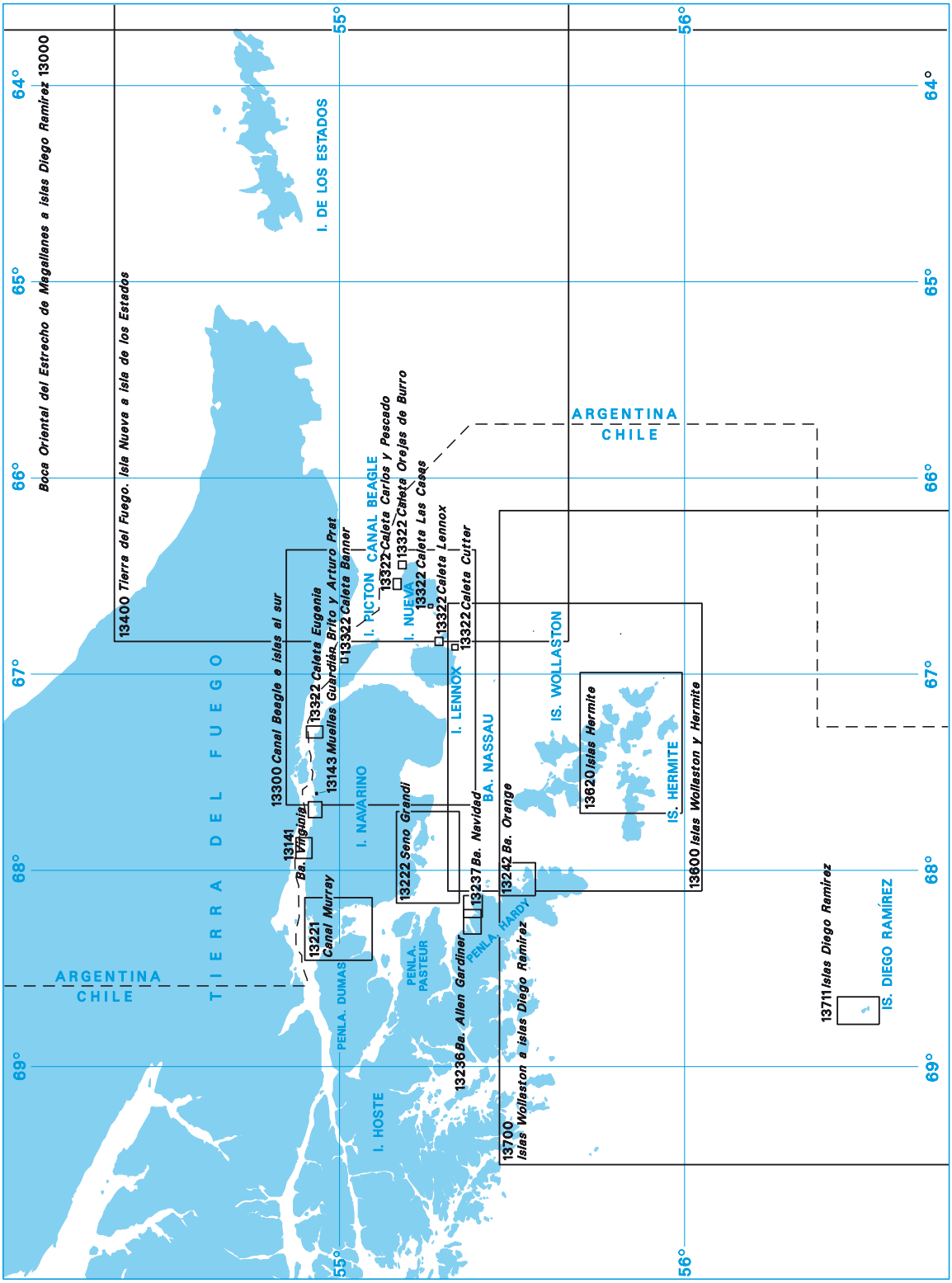
Cambio Nº 1, noviembre 2015.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

G-4 (3005)



USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE


13000 Boca Oriental del Estrecho de Magallanes a islas Diego Ramírez
13400 Tierra del Fuego. Isla Nueva a isla de los Estados
I. DE LOS ESTADOS
ARGENTINA
CHILE
TIERRA DEL FUEGO
13300 Canal Beagle e islas al sur
13322 Caleta Eugenia
13143 Muelles Guardián Brito y Arturo Prat
13322 Caleta Banner
I. PICTON
CANAL BEAGLE
13322 Caleta Carlos y Pescado
13322 Caleta Las Casas
13322 Caleta Orejas de Burro
I. NUEVA
13322 Caleta Lennox
13322 Caleta Cutter
I. LENNOX
I. NAVARINO
13141 Ba. Virginia
13221 Canal Murray
13222 Seno Grandi
BA. NASSAU
13237 Ba. Navidad
13242 Ba. Orange
IS. WOLLASTON
13620 Islas Hermite
IS. HERMITE
13600 Islas Wollaston y Hermite
PENLA. DUMAS
PENLA. PASTEUR
PENLA. HARDY
13236 Ba. Allen Gardiner
13700 Islas Wollaston a Islas Diego Ramírez
I. HOSTE
13711 Islas Diego Ramírez
IS. DIEGO RAMÍREZ
64°
65°
66°
67°
68°
69°
55°
56°

CARTAS NÁUTICAS CON DÁTUM LOCAL

NO EMPLEAR ESTAS CARTAS NÁUTICAS PARA SITUARSE

POR LOS SISTEMAS DE NAVEGACIÓN SATELITAL.

SOLAMENTE UTILIZAR LOS MÉTODOS TRADICIONALES DE NAVEGACIÓN:

DEMARCACIÓN, DISTANCIA DE RADAR Y/O COMBINADO.

Nº	NOMBRE	ESCALA	DÁTUM	EDICIÓN
11113	**PUERTO LOBEROS, CALETAS MATAURA Y BUEN REFUGIO**	25.000	LOCAL	1966
11115	**PUERTOS EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES**		LOCAL	1958
	Bahía Sholl	15.000		
	Puerto Churruca	20.000		
	Puerto Misericordia	30.000		
	Bahía Tuesday	20.000		
	Bahía Trujillo	40.000		
11212	**FONDEADEROS EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES**		LOCAL	1945
	Canal Sylvia, Paso del Mar	20.000		
	Canal Cripples, Paso del Mar	25.000		
	Puerto Angosto, Paso Largo	10.000		
	Caleta Baker, Estero Córdova	10.000		
	Caleta Sylvia, Paso del Mar	10.000		
11221	**FONDEADEROS EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES**		LOCAL	1945
	Puerto Marsh (Paso Largo)	20.000		
	Bahía Havergal (Seno Nevado)	15.000		
	Bahías Swallow y Condesa (Paso Largo)	10.000		
	Puerto Field (Paso Largo)	10.000		
11231	**PUERTOS EN EL CANAL JERÓNIMO**		LOCAL	1943
	Caleta Real	10.000		
	Puerto Henry	25.000		
	Caleta Seal	10.000		
	Estero y Puerto Cóndor con Lago de la Botella	25.000		
11232	**PUERTO CUTTER**	10.000	LOCAL	1973

H-2 (3005) CARTAS NÁUTICAS CON DÁTUM LOCAL

Nº	NOMBRE	ESCALA	DÁTUM	EDICIÓN
11311	**FONDEADEROS EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES**		LOCAL	1957
	Caleta Notch	15.000		
	Bahía Borja	10.000		
	Bahía Tilly	10.000		
	Bahía Mussel	25.000		
11312	**FONDEADEROS EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES**		LOCAL	1963
	Bahía Cordes y Caleta San Miguel	30.000		
	Bahía Fortescue y Caleta Gallant	10.000		
	Estero Rocalloso, Paso Largo	10.000		
	Caleta Playa Parda, Paso Largo	10.000		
11431	**FONDEADEROS EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES**		LOCAL	1956
	Bahía del Águila	8.000		
	Puerto Valdés	30.000		
	Puerto San Juan de la Posesión	15.000		
	Puerto Hope	10.000		
	Bahía San Nicolás	15.000		
11441	**BAHÍAS WILLES, HARRIS Y FOX**	20.000	LOCAL	1973
11442	**BAHÍA WILLES**	10.000	LOCAL	1973
11443	**BAHÍA HARRIS**	5.000	LOCAL	1973
11444	**BAHÍA FOX**	10.000	LOCAL	1973
11511	**PUERTO ZENTENO**	20.000	LOCAL	1946
11700	**SENOS OTWAY, SKYRING Y PUERTOS ADYACENTES**		LOCAL	2001
	Senos Otway y Skyring	260.000		
	Golfo Xaultegua - Puerto Bobillier	20.000		
	Golfo Xaultegua - Puerto Guzmán	20.000		
	Canal Gajardo - Puerto Gómez	10.000		
11721	**PUERTOS EN EL SENO SKYRING**		LOCAL	1966
	Caleta Mina Elena	5.000		
	Puerto Williams	20.000		
	Caleta Las Minas	10.000		
	Puerto Altamirano	20.000		
11730	**CANAL FITZ ROY**	40.000	LOCAL	1954
	Puerto Curtze	15.000		
11811	**PUERTOS EN EL SENO OTWAY**		LOCAL	1943
	Puerto Pomar	10.000		
	Caleta Valderrama	5.000		
	Puerto Ward	10.000		
	Caleta Ocasión	10.000		
	Caleta Toro	10.000		
~~12400~~	~~**CANALES MAGDALENA, COCKBURN Y ADYACENTES**~~	~~165.000~~	~~LOCAL~~	~~1996~~

Cambio Nº 1, noviembre 2015.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Nº	NOMBRE	ESCALA	DÁTUM	EDICIÓN
12421	**PUERTOS EN EL CANAL MAGDALENA Y COCKBURN**		LOCAL	1958
	Bahía Morris	20.000		
	Puerto Soffía	10.000		
	Caleta Barrow	8.000		
12500	**BAHÍA INÚTIL A SENO ALMIRANTAZGO Y ACCESO NORTE AL CANAL MAGDALENA**	200.000	LOCAL	1998
12511	**PUERTOS EN BAHÍA INÚTIL Y CANAL WHITESIDE**		LOCAL	1946
	Puerto Nuevo	30.000		
	Puerto Yartou	20.000		
12600	**ISLA AGUIRRE A ISLA O'BRIEN**	100.000	LOCAL	1996
12700	**CANAL O'BRIEN A PUNTA YAMANA**	100.000	LOCAL	1973
12712	**PUERTOS LANGLOIS, EDWARDS Y TOWNSHEND**		LOCAL	1958
	Puertos Langlois y Edwards	15.000		
	Puerto Townshend	15.000		
12713	**PUERTOS EN LOS CANALES BALLENERO - POMAR Y O'BRIEN**		LOCAL	1960
	Puerto Almeida, Isla O'Brien	20.000		
	Puerto Fanny, Canal Ballenero	30.000		
	Puerto Huemul, Isla Darwin	15.000		
	Puerto Fortuna, Isla Londonderry	15.000		
	Puerto Útil, Grupo del Medio	15.000		
	Puerto Engaño, Isla Londonderry	10.000		
	Puerto Ballenas, Isla O'Brien	20.000		
12800	**BAHÍA DESOLADA A PUNTA YAMANA**	200.000	LOCAL	1954
13200	**CANAL BEAGLE A CABO DE HORNOS**	200.000	LOCAL	1960
13220	**PUNTA TASBANI A CABO WEBLEY**	50.000	LOCAL	1980
	Caleta Wulaia	10.000		
13221	**CANAL MURRAY**	30.000	LOCAL	1959
13222	**SENO GRANDI**	40.000	LOCAL	1969
13236	**BAHÍA ALLEN GARDINER**	8.000	LOCAL	1971
13237	**BAHÍA NAVIDAD**	8.000	LOCAL	1971
13242	**BAHÍA ORANGE**	30.000	LOCAL	1967
13322	**CALETAS EN ISLAS NAVARINO, PICTON LENNOX Y NUEVA**		LOCAL	2001
	Caleta Lennox	10.000		
	Caleta Orejas de Burro	10.000		
	Caletas Carlos y Pescado	10.000		
	Puerto Eugenia	25.000		
	Caleta Las Casas	7.000		
	Caleta Cutter	10.000		
	Caleta Banner	9.000		

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

H-4 (3005) CARTAS NÁUTICAS CON DÁTUM LOCAL

Nº	NOMBRE	ESCALA	DÁTUM	EDICIÓN
13700	**ISLAS WOLLASTON A ISLAS DIEGO RAMÍREZ**	200.000	LOCAL	1970
13711	**ISLAS DIEGO RAMÍREZ**	12.000	LOCAL	1971

RÉGIMEN DE NAVEGACIÓN PARA BUQUES ARGENTINOS ENTRE EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y PUERTOS ARGENTINOS EN EL CANAL BEAGLE Y VICEVERSA, DE ACUERDO AL TRATADO DE PAZ Y AMISTAD ENTRE LOS GOBIERNOS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y LA REPÚBLICA DE CHILE, SUSCRITO CON FECHA 29 DE NOVIEMBRE DE 1984

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 las siguientes rutas: 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 W 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 S y 70° 57',9 de longitud W y el meridiano 68° 36' 38,5 de longitud W 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 1º, 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 prácticas 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. To-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

dos los buques navegarán con luces encendidas y enarbolando su pabellón.

ARTICULO 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.

ARTICULO 7º

El número de buques de guerra argentinos que naveguen simultáneamente en la ruta descrita en el Artículo 1º no podrá exceder de tres. Los buques no podrán llevar unidades de desembarco a bordo.

NAVEGACIÓN ENTRE PUERTOS ARGENTINOS EN EL CANAL BEAGLE Y LA ANTÁRTICA, Y VICEVERSA; O ENTRE PUERTOS ARGENTINOS EN EL CANAL BEAGLE Y LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA ARGENTINA ADYACENTE AL LÍMITE MARÍTIMO ENTRE LA REPÚBLICA DE CHILE Y LA REPÚBLICA ARGENTINA, Y VICEVERSA

ARTÍCULO 8º

Para el tráfico marítimo entre puertos argentinos en el canal Beagle y la Antártica, y viceversa; o entre puertos argentinos en el canal Beagle y la Zona Económica Exclusiva argentina adyacente al límite marítimo entre la República de Chile y la República Argentina, y viceversa, los buques argentinos gozarán de facilidades de navegación para el paso a través de aguas interiores chilenas exclusivamente por la siguiente ruta:

Pasos Picton y Richmond siguiendo luego, a partir del punto fijado portas coordenadas 55° 21',0 de latitud S y 66° 41',0 de longitud W, la dirección general del arco comprendida entre el 090° y 180° geográficos verdaderos, para salir al mar territorial chileno; o cruzando el mar territorial chileno en dirección general del arco comprendido entre el 270° y 000° geográficos verdaderos, y continuando por los pasos Richmond y Picton.

El paso se realizará sin piloto chileno ni aviso.

ARTÍCULO 9º

Se aplicarán al paso por la ruta indicada en el artículo anterior, las disposiciones contenidas en los Artículos 3º, 4º y 5º del presente Anexo.

NAVEGACIÓN HACIA Y DESDE EL NORTE POR EL ESTRECHO DE LE MAIRE

ARTÍCULO 10º

Para el tráfico marítimo hacia y desde el N por el estrecho de Le Maire, los buques chilenos gozarán de facilidades de navegación para el paso por dicho estrecho, sin piloto argentino ni aviso.

Se aplicarán al paso por esta ruta mutatis mutandis, las disposiciones contenidas en los Artículos 3º, 4º y 5º del presente Anexo.

RÉGIMEN DE NAVEGACIÓN, PRACTICAJE Y PILOTAJE EN EL CANAL BEAGLE

ARTÍCULO 11º

En el canal Beagle, a ambos lados del límite existente entre el meridiano 68° 36' 38",5 de longitud W y el meridiano 66° 25,0 de longitud W, se establece el régimen de navegación, practicaje y pilotaje que se define en los artículos siguientes.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

ARTÍCULO 12º

Las Partes acuerdan libertad de navegación para los buques chilenos y argentinos en el tramo indicado en el artículo anterior.

En el tramo indicado los buques mercantes de terceras banderas gozarán del derecho de paso con sujeción a las reglas que se establecen en el presente Anexo.

ARTÍCULO 13º

Los buques de guerra de terceras banderas que se dirijan a un puerto de una de las Partes situado dentro del tramo indicado en el Artículo 11º del presente Anexo, deberán contar con la previa autorización de dicha Parte. Ésta informará a la otra del arribo o zarpe de un buque de guerra extranjero.

ARTÍCULO 14º

Las Partes se obligan recíprocamente a desarrollar, en el tramo indicado en el Artículo 11º del presente Anexo, en las zonas que están bajo sus respectivas jurisdicciones, las ayudas a la navegación y a coordinar entre sí tales ayudas a fin de facilitar la navegación y garantizar su seguridad.

Las derrotas usuales de navegación se mantendrán permanentemente despejadas de todo obstáculo o actividad que pueda afectar la navegación.

Las Partes convendrán sistemas de ordenamiento de tráfico para la seguridad de la navegación en las áreas geográficas de difícil paso.

ARTÍCULO 15º

Los buques chilenos y argentinos no están obligados a tomar piloto en el tramo indicado en el Artículo 11º del presente Anexo.

Los buques de terceras banderas que naveguen desde o hacia un puerto situado en dicho tramo, deberán cumplir el Reglamento de Pilotaje y Practicaje del país del puerto de zarpe o de destino.

Cuando dichos buques naveguen entre puertos de una y otra Parte cumplirán el Reglamento de Pilotaje de la Parte del puerto de zarpe y el Reglamento de Practicaje de la Parte del puerto de arribo.

ARTÍCULO 16º

Las Partes aplicarán sus propias reglamentaciones en materia de practicaje en los puertos ubicados en sus respectivas jurisdicciones. Los buques que utilicen piloto izarán la bandera del país cuyo reglamento estén aplicando.

Todo buque que utilice los servicios de pilotaje y practicaje deberá pagar los derechos correspondientes a ese servicio y todo otro gravamen que exista a este respecto en la reglamentación de la Parte que efectúe el pilotaje y practicaje.

Las Partes brindarán a los pilotos y prácticos las máximas facilidades en el cumplimiento de su misión. Dichos pilotos o prácticos podrán desembarcar libremente en los puertos de una u otra Parte. Las Partes procurarán establecer normas concordantes y uniformes para el pilotaje.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

CAPÍTULO XII

DESDE EL CABO DESEADO HASTA LA BAHÍA COOK

PRIMERA PARTE

ÁREA OCEÁNICA AL SW DEL ESTRECHO DE MAGALLANES Y CANALES SECUNDARIOS
COSTA SW DE ISLA DESOLACIÓN - DEL CABO DESEADO A LA BAHÍA OTWAY
COSTA SW DEL ARCHIPIÉLAGO SANTA INÉS - DE LA BAHÍA OTWAY A LA BAHÍA STOKES
ÁREA AL S DEL ARCHIPIÉLAGO SANTA INÉS - DE LA BAHÍA STOKES
AL ACCESO SW DEL CANAL COCKBURN

COSTA SW ISLA DESOLACIÓN
Desde el cabo Deseado a la bahía Otway

Generalidades.- El presente Volumen del Derrotero de la Costa de Chile se inicia en este Capítulo con la descripción geográfica de la costa exterior oceánica o SW de la isla Desolación. La reseña de su costa N, se detalla en el Derrotero de la Costa de Chile, Volumen IV, Capítulo XI, Estrecho de Magallanes y aguas adyacentes.

Como la costa de este dilatado tramo es desolada e inhóspita y se encuentra enfrentada por islas, islotes y arrecifes que hacen sumamente peligrosa e inconveniente su aproximación, así como no hay carta confiable que pueda guiar a las naves con seguridad en esta región, no debe el navegante arriesgarse por ella sino de día claro, con esmerada vigilancia y tomando todas las precauciones del caso.

La hidrografía de esta zona, así como la de una gran parte de la costa de las islas que siguen hacia el SE del cabo Pilar y hasta la entrada SW del canal Cockburn, no han sido cabalmente reconocidas, circunstancia a la que se deben los escasos detalles que registran las cartas y la insuficiencia de las informaciones consignadas en esta parte del Capítulo.

Marea y corrientes.- Por afuera de la costa exterior de las islas situadas entre el cabo Pilar y el cabo de Hornos, no concurren verdaderas corrientes de marea; sino, más bien, una constante y suave corriente hacia el SE, que tira desde el cabo Pilar hacia el cabo de Hornos. Esta corriente se acelera con la marea creciente y se retarda durante la vaciante.

Isla Desolación. Costa SW u oceánica.- Situada en el extremo NW del archipiélago cuyo lado N da forma a la costa S de la boca occidental del Estrecho de Magallanes. Es de gran tamaño, con unas 70 millas de longitud en sentido general WNW-ESE, presenta sus costas desmembradas por gran cantidad 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.

La costa SW de la isla Desolación, en su periferia que da hacia el océano, destaca numerosas islas, islotes y rocas; muchas de estas últimas no se encuentran suficientemente reconocidas; lo que obliga a darles siempre suficiente resguardo.

Cabo Pilar.- Situado al SE y a unas 24 millas de los islotes Evangelistas, configurando el extremo W de la isla Desolación. Es un promontorio muy notable, 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 E, que se alza a 643 metros, pertenece a una montaña de la que arranca el cabo; pero el del W de 563 metros, afecta la forma de un torreón cuya base baña por el W las aguas del océano Pacífico y su aspecto puede justificar el nombre de Pilar dado al cabo.

El borde del cabo Pilar 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 este, lavada por las aguas del

Cartas: 10000 - 11000 - 11100

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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—, hacia el interior del Estrecho y en la misma costa, se levantan otros dos picos, de los cuales el más elevado es el de más al S.

Aparte de la cualidad de fin de tierra del cabo Pilar, que evita toda equivocación, se le puede reconocer por los cuatro picachos que se alzan sobre él, de los cuales el más elevado es el del S. Los flancos del cabo mismo son abruptos y escarpados.

Las profundidades hacia el N y W del cabo Pilar son bajas y solamente 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 entrada occidental del Estrecho de Magallanes.

En el Derrotero de la Costa de Chile, Volumen IV, Capítulo XI, se encuentra la descripción detallada y particular del Estrecho de Magallanes y aguas adyacentes, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

Cabo Deseado.- Situado al SW y a 1,7 millas del cabo Pilar, configurando el borde W de la isla Desolación. Es un promontorio bajo, que se prolonga hacia el W del mismo cabo Pilar, el cual está rodeado por muchas rocas y bajos fondos.

La costa SW de la isla Desolación, en un tramo de 30 millas comprendido desde el cabo Deseado hasta enfrente de las islas Week —situadas al SE y a poco más de 27 millas—, configura la costa oceánica en esta parte y está orillada o defendida por una cadena de islotes y rocas que la hacen muy difícil y peligrosa de abordar, siendo, además, enteramente inhóspita. Los escollos más notables desprendidos de esta costa son: las rocas Apóstoles, los islotes Los Jueces, la roca Weather, la roca Lee, el islote Black y las islas Cotesworth; además, de las islas Week. La profundidad de las aguas no es considerable —menos de 100 metros hasta unas 15 millas afuera de la orilla—, circunstancia que seguramente contribuye al habitual mal estado del mar en esta región.

Advertencia.- La costa que media entre el cabo Deseado y la bahía Dislocación, no debe navegarse a menos de 7 millas de la orilla, pues, en ese tramo avanzan varios islotes y numerosas rocas sumergidas y afloradas, las que parecen formar parte de uno o dos extensos arrecifes. Entre estas destacan las rocas Apóstoles y los islotes Los Jueces.

Rocas Apóstoles.- Situadas al SSW y a 2,5 millas del cabo Deseado y dentro de 2 millas de la costa SW de la isla Desolación. Forman una sucesión o cadena de rocas afloradas —con elevaciones entre 2 y 15 metros— y otras sumergidas en su alrededor, que avanzan hasta unas 2 millas afuera de la orilla.

Próximas al N y S de las rocas Apóstoles, se encuentran varias rocas y rompientes, cuyos fondos sucios forman parte de los grandes arrecifes que se destacan de la costa SW de la isla Desolación.

Cabo Mataura.- Situado al S y casi a 5 millas del cabo Deseado y sobre la misma costa. Es el promontorio que separa la caleta del mismo nombre del puerto Loberos, próximo al S. Cercano al ESE del mismo cabo se alza el pico Mataura de 512 metros; cumbre más prominente de un cordón de cerros que se eleva hacia el interior de la isla Desolación.

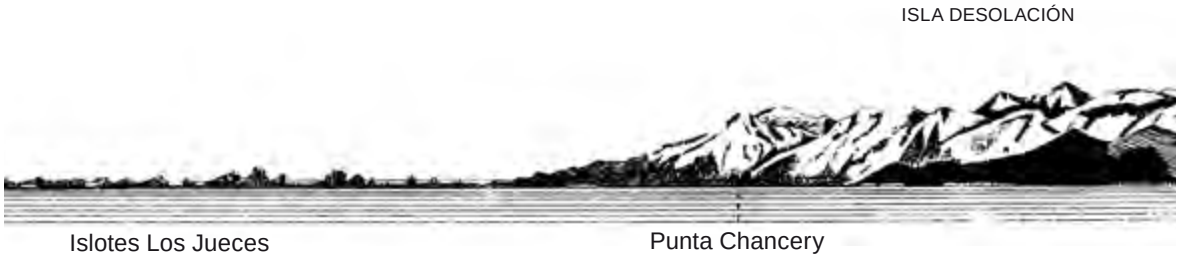
La costa comprendida entre el cabo Mataura y la punta Chancery —que sigue hacia el S— es en general muy sucia; por consiguiente, no debe aventurarse navegarla por dentro del veril insidioso, que en esta zona avanza hasta casi 7 millas afuera.

Islotes Los Jueces.- Situados al S y a 3 millas de las rocas Apóstoles y desprendidos hacia el WSW hasta 2,7 millas del cabo Mataura. Forman un grupo o cadena de islotes y rocas afloradas con elevaciones variables entre 2 y 15 metros. El islote de más al N del grupo es el islote Ochenta y Ocho —situado al WSW y más o menos a 1,7 millas del cabo Mataura—; el escollo más alejado hacia el W se descubre al SW y a 7 cables afuera del islote referido, el cual corresponde a la rompiente Centinela, con una roca que aflora en bajamar en su centro; el peligro más destacado al E del grupo es la rompiente Laja —que se encuentra al S a poco más de 1,4 millas del mismo cabo.

El veril S de los fondos sucios correspondientes a las rocas Apóstoles y el límite N del veril peligroso

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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



Isla Desolación. Islotes Los Jueces y punta Chancery vistas desde el S.

de los islotes Los Jueces, dejan entre sí un canalizo de más o menos 1 milla de ancho, por el cual se accede a la caleta Mataura y al puerto Loberos.

Caleta Mataura.- Carta Nº 11113. Lat. 52° 48' S; Long. 74° 40' W (aprox.). Se forma al SE y casi a 5 millas del cabo Deseado y sobre la costa SW de la isla Desolación. Su saco se interna casi 3 millas en dirección E y está dividido en dos ensenadas por la angostura Rivera —angosto pasaje de menos de 0,5 cable de ancho— al E de la cual se forma una ensenada profunda y sin importancia, cuyo término queda a 1,5 millas del saco del puerto Misericordia, que se forma sobre la costa S del Estrecho de Magallanes. De esta manera, solamente la ensenada exterior tiene utilidad pues en ella se encuentra el fondeadero conocido como caleta Mataura.

La entrada de la caleta Mataura se abre por el N del veril N de los islotes Los Jueces, del islote Entrada —situado inmediato al NW del cabo Mataura— y del propio cabo Mataura.

Muy próxima a la costa E del saco exterior de la caleta Mataura, hacia el NNE del fondeadero, se encuentra una roca aflorada denominada Brava, muy poco al S de la cual desagua el lago Milward y, hacia el S y a 4,4 cables de la referida desembocadura, se abre la angostura Rivera. Otra roca aflorada, conocida como la roca Negra —situada enfrente de la costa S del saco— limita en alguna medida el área de fondeo. La caleta queda limitada al W por el cabo del mismo nombre.

La caleta Mataura es profunda y está abierta al W, de modo que no es recomendable; sin embargo, allí se encuentra fondeadero de ocasión en 35 metros de agua sobre fondo de arena, al ENE y a 1 milla del cabo Mataura.

Puerto Loberos.- Carta Nº 11113. Lat. 52° 51' S; Long. 74° 36' W (aprox.). Se forma al SE y a 2,3 millas del cabo Mataura, justamente al E de los islotes Los Jueces y sobre la costa SW de la isla Desolación. Es un estero que se interna casi 4 millas en dirección ESE y presenta un ancho medio de casi 4 cables. Su canalizo de acceso corre entre el cabo Mataura y el veril NE del grupo de islotes Los Jueces, donde, entre la punta Salida —situada al SE y a poco más de 1,4 millas del cabo Mataura— y la rompiente Laja —escollo destacado más al E de los islotes Los Jueces— queda un ancho mínimo de 4,5 cables. Como a 1 milla de la entrada al puerto, frente a la rompiente Laja y cerca de la punta Salida, se forman escarceos.

La entrada del saco del puerto Loberos propiamente tal, se abre entre la punta Salida y un cordón de islotes y rocas desprendido hacia el WNW y hasta casi 9 cables de la punta Baja —situada al SE y a poco más de 1,3 millas de la punta Salida—; estos escollos están formados por las rocas Loberas, el islote Alto y las rocas Bajas. Al interior y muy cercano a la costa N del puerto está la isla Grande. Más adentro, al SE y a 3,2 cables de la punta Cochayuyo, casi en el centro de la bahía, hay una roca aflorada, conocida como la roca Negra; esta roca desprende en su vecindad SE una roca que aflora en bajamar; ambas rocas están rodeadas de sargazos. Al SW y a 1 cable de la roca Negra se encuentra una gran mancha de sargazos; asimismo, al ESE y a 2,3 cables se encuentra un bajo fondo

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

con 8 metros de agua marcado con sargazos. Más al E de este último escollo y separada 2,5 cables de la costa E del saco se encuentra una roca aflorada conocida como la roca Estorbo, pequeña y también rodeada de sargazos. Por último, la costa E del saco es muy somera y desprende fondos sucios que avanzan hasta casi 1 cable afuera de la orilla. Al interior de la costa E hay una pequeña laguna.

Al final del saco del puerto Loberos, se abre hacia el NE un brazo corto, denominado caleta Buen Refugio; asimismo, hacia el S y en el ángulo SE, un canalizo que comunica con el seno Escondrijo. No obstante que la entrada a este seno está casi obstruida por un islote rodeado de bajos fondos, se estima, sin embargo, que puede permitir el paso de embarcaciones menores. El seno Escondrijo no ha sido hidrografiado.

Los fondeaderos de la parte exterior del puerto Loberos son, en general, estrechos y abiertos al W.

Caleta Buen Refugio.- Carta Nº 11113. Lat. 52° 51' S; Long. 74° 34' W (aprox.). Se forma justamente al E de la punta Cochayuyo —situada al ESE y a 2,1 millas de la punta Salida— y en la esquina NE del puerto Loberos. Es una ensenada con un saco de casi 8 cables de desahogo y muy protegido. Su entrada se abre entre la punta Cochayuyo y la punta Socaire; sin embargo, el islote Cementerio y la roca Pelada —situadas inmediatas al E de la punta Cochayuyo—, restringen su ancho solamente a 1,5 cables.

La caleta Buen Refugio es suficientemente profunda y apropiada para fondear en su mitad W, pues en la del E, existen bajos fondos y algunos islotes —los islotes Calvo y Verde— y rocas afloradas que la restringen.

El fondeadero de la caleta Buen Refugio parece mejor protegido de los vientos dominantes que los del puerto Loberos y, quizás, apropiado para un buque pequeño en caso de emergencia.

Punta Chancery.- Situada al SE y a 3,4 millas del cabo Mataura, sobre la misma costa SW de la isla Desolación. Es sucia y desprende al WNW y a 8 cables una roca aflorada; asimismo, al SW y a 1,5 millas la roca Weather. Además, orillando la costa hacia el N de la misma punta, se encuentran numerosas rocas sumergidas, que se unen a las de las rocas Bajas pertenecientes al arrecife que desprende al WNW la punta Baja y que, en la práctica se agrupan también con el bajío que circunda los islotes Los Jueces. Lo mismo ocurre en el tramo de costa que continúa hacia el S hasta la bahía Dislocación, que es, en general, muy sucio. Por consiguiente no debe navegarse más al interior del veril insidioso, el cual queda en esta zona como a 5 millas de la costa.

Bahía Dislocación.- Carta Nº 11100. Lat. 52° 53' S; Long. 74° 36' W (aprox.). Se forma al SE y a 11 millas del cabo Deseado, sobre la costa SW de la isla Desolación. Su saco se interna 1,5 millas en dirección E y presenta un ancho medio de casi 6 cables.

La ubicación de la bahía Dislocación está bien señalada por los picos Law y Shoulder, que son las cumbres más notables de esta región. Sin embargo, es difícil descubrir su entrada, debido a las rocas que hay en ella, y en las que rompe la mar con gran violencia. Se debe tener especial cuidado con dos rocas sumergidas que se encuentran en el lado NW del canalizo de entrada, pues, en estas rocas exteriores no siempre rompe la mar. En consecuencia, para ubicar estas rocas exteriores y la boca del canalizo, es necesario deducir su situación por la carta, donde aquellas están bien fijadas, como también por las cumbres mencionadas y por las rocas más exteriores —las rocas Weather y Lee—; estas rocas se encuentran al 295° y a 2,7 millas y al 205° y a 3,5 millas, respectivamente, de la punta del lado S del canalizo de entrada a la bahía, el cual tiene como 3 cables de ancho y queda abierto y expuesto a la marejada y vientos dominantes. En esta bahía la leña es abundante y el agua se toma fácilmente en un arroyo que se vacía en ella.

La bahía Dislocación es un lugar recomendado solamente para un buque que se encuentre en peligro o muy comprometido enfrente de esta costa.

Roca Weather.- Situada al WSW y a 1,3 millas de la punta Chancery, destacada al WNW del acceso de la bahía Dislocación. Es una roca aflorada aislada y la cual alza a poco más de 1 metro, siempre visible por la rompiente que sobre ella se forma.

Roca Lee.- Situada al S y más o menos a 5 millas de la punta Chancery y apartada 2,5 millas de la costa SW de la isla Desolación. Es una roca aflora-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

da aislada que se eleva poco más de 1 metro; siempre visible por la rompiente que sobre ella se forma. Es muy característica, pues su lado que mira a la costa es oscuro.

Islote Black.- Situado al SSE y a 5,5 millas de la punta Chancery, al ESE y a 1,6 millas de la roca Lee, separado por poco 1 milla de la costa de la costa SW de la isla Dislocación. Es rocoso y de aspecto tinte. Entre este islote y la costa SW de la isla Dislocación se encuentran algunos escollos.

Frente al islote Black y en la costa de la isla Dislocación inmediata al E, sobresale un cabo bastante prominente, el más notable de esta región.

Islas Cotesworth.- Situadas al SE y a 3 millas del islote Black, separada por poco más de 1 milla de la costa SW de la isla Desolación. Es un grupo formado por una isla de mayor tamaño y rodeada por varias otras islas pequeñas, islotes y rocas.

Entre las islas Cotesworth y la costa SW de la isla Desolación, se forma una ensenada que no ha sido hidrografiada. El extremo S o final de esa ensenada, está completamente obstruida por un sinnúmero de islotes, bajos fondos y rocas. La costa SW de la isla Desolación, desde enfrente de las islas Cotesworth, hasta la bahía Barrister, que le sigue al S, se dirige sensiblemente al SE en una extensión de unas 6 millas. Todo este tramo está defendido por una cadena formada de numerosas islas pequeñas e islotes, que despiden, a su vez, bajos fondos y rocas hacia el S, hasta 3 millas del grupo de islas referidas y hasta 4 millas afuera de la costa. El peligro de más al S de los mencionados, es una roca sumergida que se encuentra al W, a 1,5 millas y frente a la bahía Barrister.

Bahía Barrister.- Carta Nº 11000. Lat. 53° 03' S; Long. 74° 22' W (aprox.). Se forma al SE y aproximadamente a 6 millas de las islas Cotesworth, sobre la costa SW de la isla Desolación. Tanto la entrada como el saco de esta bahía, se ven sembrados de rocas y rompientes, por lo cual, es un lugar absolutamente inapropiado para fondeadero.

La costa SW de la isla Desolación, en las 3,5 millas que separan la bahía Barrister de la boca NW del paso Murray, tampoco ha sido hidrografiada; despide bajos fondos y rocas hasta más o menos 1 milla afuera, y parece en general muy sucia.

Paso Murray.- Carta Nº 11000. Separa la costa SW de la isla Desolación —por el lado N— de la costa N de las islas Week —por el lado S—, en una extensión de casi 5 millas en dirección media ESE-WNW.

El paso Murray no ha sido hidrografiado por lo que se recomienda no aventurarse en él.

Islas Week.- Situadas al SE y a 27 millas del cabo Deseado, separadas de la costa SW de la isla Desolación por el paso Murray. Forman un grupo bastante concentrado de islas, rodeadas por algunos islotes y rocas.

Isla Recalada.- Situada al SE y casi a 5 millas de las islas Week, frente a la entrada de la bahía Otway —a la cual Cook le dio ese nombre por haber sido ahí en donde recaló la primera vez que visitó esa región. Se extiende 4 millas de SW a NE y presenta un ancho medio de casi 3 millas.

Isla Inman.- Situada próxima al NW del borde W de la isla Recalada. Es pequeña y su extremo S —denominado cabo Inman— es un promontorio notable y hacia fuera del cual se encuentran varias rocas destacadas en las que el mar rompe violentamente; ofreciendo este paraje un cuadro de magnífico aspecto.

Islas Beauclerk.- Situadas al E y a 6 millas de las islas Week, al NE y a 3,5 millas de la isla Recalada, muy cercanas a la costa SW de la isla Desolación. Integran el archipiélago Desolación y forman un numeroso grupo constituido por dos islas de mayor tamaño, ubicadas muy próximas entre sí, y otras islas, islotes y rocas en su rededor, que en total abarcan aproximadamente 13 millas en sentido ESE-WNW.

La costa exterior o S de las islas Beauclerk, es muy recortada y quebrada; despide numerosas rocas, bajos fondos y sargazos hacia el S y hasta 3 millas afuera de la orilla y, está, además inexplorada. Este peligroso tramo configura, asimismo, la ribera del lado N de la bahía Otway.

Bahía Otway.- Carta Nº 11000. Lat. 53° 22' S; Long. 74° 00' W (aprox.). Se forma justamente al E de la isla Recalada. Es una gran extensión de mar que

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

se desarrolla entre la costa E de la isla Recalada, el lado S de las islas Beauclerk y el límite W de las islas Childs y Evans. Las tierras que circundan esta bahía están en su mayor parte inexploradas y las conforman, en resumen, numerosas islas grandes y pequeñas de contornos irregulares, entre las cuales corren canales que no están suficientemente reconocidos.

En el lado E de la bahía Otway se encuentran sucesivamente, de N a S, las islas Sara, Childs y Evans. Estas tres islas se encuentran todas al E, entre 17 y 12 millas del cabo Schetky, debiendo advertirse que sus costas están enteramente inexploradas.

Por último, hacia el E de la bahía Otway se abre el paso Dynevor que comunica con el Estrecho de Magallanes, por intermedio del canal Abra.

Paso Dynevor.- Carta Nº 11000. Separa la costa S de la isla Sara —por el lado N— de la costa N de la isla Childs —por el lado S—, en una extensión de 8 millas en dirección WNW-ESE y presenta un ancho de aproximadamente 2 millas. Comunica las aguas de la bahía Otway con las del canal Abra que continúa hacia el E.

El paso Dynevor no ha sido hidrografiado, por lo que se recomienda no aventurarse en él.

Isla Sara.- Situada al E y a 9,5 millas del extremo NE de la isla Recalada, en el lado N del paso Dynevor. Es de forma alargada, se eleva a 165 metros y en su relieve se distinguen tres cumbres.

Isla Childs.- Situada al ESE y a 7 millas de la isla Recalada, al SW y a 3 millas de la isla Sara, separada por el paso Dynevor, en el lado E de la bahía Otway. Es de forma irregular y se extiende 4 millas en sentido E-W.

Puerto González.- Carta Nº 11000. Lat. 53° 20' S; Long. 73° 49' W (aprox.). Se forma sobre la costa N de la isla Childs, donde existen dos bahías, de las cuales la mayor y de más al E se ha denominado puerto González. Al final del saco del puerto se divisa una quebrada por la que desciende un arroyo de buena agua, pero su acceso es dificultoso a causa de los sargazos que existen en este paraje.

Isla Evans.- Situada al S y casi a 2 millas de la isla Childs, limitando la extensa bahía Otway por el SE. Su redoso es sucio en todo su contorno por lo que no se la debe aproximar.

Canal Abra.- Carta Nº 11000. Separa la costa S de la isla Desolación —por el lado N— de la costa N de las islas Rice Trevor y del archipiélago Santa Inés —por el lado S—, en una extensión de 28 millas en dirección general W-E. Su entrada W se abre en el límite E del paso Dynevor, su acceso E, en el lado S del paso Largo del Estrecho de Magallanes, lo hace justamente al S de la punta Aldea. Su ancho en su acceso W es de 1,8 millas, el cual disminuye hacia el E y llega a tener 7,5 cables; en su término E es de 2 millas. Comunica las aguas del área W del Estrecho de Magallanes con las del paso Dynevor y las de la bahía Otway y, finalmente, el océano Pacífico.

El canal Abra podría ser de gran utilidad para los buques que llegaran a verse en dificultades frente a la costa SW de las islas Desolación y Santa Inés; sin embargo, se advierte que no ha sido hidrografiado; recomendándose no aventurarse en él si no se posee un conocimiento previo.

En el Derrotero de la Costa de Chile, Volumen IV, Capítulo XI, se encuentra la descripción detallada y particular del Estrecho de Magallanes y aguas adyacentes, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

COSTA SW ARCHIPIÉLAGO SANTA INÉS
Desde la bahía Otway a la bahía Stokes

Advertencia.- La costa exterior del archipiélago Santa Inés está completamente abierta a los vientos dominantes del 3er y 4º cuadrantes y no existen en ella buenos fondeaderos. Es muy poco conocida, de carácter desolado e inhóspito, por lo cual, los navegantes no deben aproximarse a ella sin tomar las mayores precauciones que la práctica y experiencia aconsejen. Se recomienda, pues, no acercarse a esta peligrosa costa sino de día claro, con esmerada vigilancia y adoptando todas las medidas de seguridad.

Archipiélago Santa Inés. Costa SW.- Comprende el conjunto de islas situadas dentro de la amplia zona delimitada por la bahía Otway, el canal Abra, el Estrecho de Magallanes, el canal Bárbara y el acceso oceánico del canal Cockburn. Sus costas son irregulares y las numerosas bahías y senos que se internan profundamente, como también los canales que separan las islas entre sí, fueron labra-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

dos por los glaciares y ventisqueros que en otras épocas los cubrían en su totalidad.

Las islas principales del archipiélago Santa Inés son las siguientes: la gran isla Santa Inés —la de mayor tamaño—; el grupo de islas Rice Trevor, inmediatas al W de la anterior; las islas Grafton, al SW y a 3 millas de la isla Santa Inés; las islas William, Guardiamarina Zañartu y Guardián Brito, cercanas a la costa S de la misma isla Santa Inés; y el grupo de las islas Magill, las de más al S del archipiélago.

La costa SW del archipiélago Santa Inés, desde la entrada de la bahía Otway y hasta la boca NW del canal Wakefield, se dirige al SE por más de 40 millas, está recortada por profundas escotaduras y bordeada de numerosas islas y rocas. Más al SE y a 50 millas, hasta el acceso oceánico del canal Cockburn, se encuentra enfrentada por las islas Grafton, Agnes y Magill, que son muy sucias por su lado exterior.

Isla Santa Inés.- Situada al SE de la isla Desolación y separada por el canal Abra. Es la principal isla del archipiélago Santa Inés; abarca casi 53 millas en sentido WNW-ESE por 39 millas de ancho. Es sumamente montañosa y su meseta central, de 1.500 metros, está cubierta totalmente por un campo de hielos eternos del que se desprenden ventisqueros hacia el final de los senos que penetran en su interior.

Islas Rice Trevor.- Situadas próximas al W de la isla Santa Inés, al SE de la isla Evans y separadas por el canal Evans, y al S de la parte SE de la isla Desolación, apartadas por el paso Dynevor y el canal Abra. Forman un grupo compuesto por una gran cantidad de islas, islotes y rocas, muy concentrado, y que abarca casi 25 millas de NW a SE por 20 millas de N a S.

Canal Evans.- Carta Nº 11000. Separa la costa E de la isla Evans —por el lado W— de la costa W de las islas Rice Trevor —por el lado E—, en una extensión de casi 3 millas en dirección general N-S.

El canal Evans no ha sido hidrografiado, por lo que no tiene utilidad para la navegación.

Isla Núñez.- Situada al SE y a 16 millas de la isla Recalada y al SSE y casi a 5 millas de la isla Evans. Es, quizás, la segunda en tamaño de las islas Rice Trevor, y la más avanzada hacia el SW.

El extremo SW de la isla Núñez está constituido por el cabo Tate.

Cabo Tate.- Situado al SE y a 9 millas de la isla Recalada, configurando el extremo SW de la isla Núñez. Es un promontorio de aspecto redondeado y de mediana elevación.

Seno Profundo.- Carta Nº 11000. Lat. 53° 38' S; Long. 73° 42' W (aprox.). Se forma al ESE y a 6 millas del cabo Tate, sobre la costa SW de la islas Rice Trevor. Se desarrolla entre la costa E de unas islas e islotes situados próximos al SE de la isla Núñez y la costa W de las islas Fincham y Rice Trevor de más al S, internándose más o menos 10 millas en dirección general NE, presenta ambas orillas y el término del saco sembrado de islas y rocas. Su boca se encuentra muy reducida por los islotes y rocas que las islas e islotes situados próximos al SE de la isla Núñez despiden hacia SE y también por los escollos desprendidos hacia el NW de las islas Fincham.

Se advierte que tanto el seno Profundo, como los canalizos adyacentes, no han sido hidrografiados.

Islas Fincham.- Situadas al SE y a 7 millas del cabo Tate, al NNW y a 22 millas del cabo Gloucester —situado más al S— y hacia el lado S de la entrada al seno Profundo. Forman un grupo de islas e islotes ubicado en el confín S de las islas Rice Trevor.

Seno Langford.- Carta Nº 11000. Lat. 53° 50' S; Long. 73° 24' W (aprox.). Se forma al SE y a 10 millas del cabo Tate, sobre el lado SW del archipiélago Santa Inés. Es la extensa entrada de mar que se desarrolla entre las islas Fincham y la entrada W del canal Wakefield, que se abre más al S y casi a 15 millas.

El seno Langford no ha sido hidrografiado, por lo que se recomienda no aventurarse en él.

Costa inabordable.- Se conoce con este nombre a toda la costa del seno Langford, comprendida entre las islas Fincham y la entrada W del canal Wakefield; costa que desprende hacia el SW y como hasta 11 millas afuera, numerosos islotes, arrecifes y escollos, está expuesta por completo a la furia del mar y de los vientos cuando estos soplan con fuerza,

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

siendo por estas condiciones una costa absolutamente inabordable y del todo inhóspita.

Canal Wakefield.- Carta Nº 11000. Separa la costa S de las islas y escollos desprendidos frente a la costa S de la isla Santa Inés —por el lado N— de la costa N de las islas Grafton —por el lado S—, en una extensión de más de 13 millas en dirección NW-SE y presenta un ancho no inferior a 1 milla. Comunica las aguas del océano Pacífico con las de la bahía Stokes. Hacia el NE del canal se divisan varios senos, entre estos un macizo de tierras partido en islotes y rocas denominado islas William; tanto este macizo de tierras como aquellos senos y canales no han sido suficientemente explorados ni reconocidos.

El canal Wakefield, si bien ha sido navegado desde antaño por buques de vela y vapor, en general, su navegación no presenta dificultades particulares; no ha sido hidrografiado, por lo que se recomienda no aventurarse en él si no se posee un conocimiento previo.

Islas Grafton.- Situadas al SE y casi a 30 millas del cabo Tate, desprendidas al SSW de las islas de más al S del archipiélago Santa Inés y separadas por el canal Wakefield. Forman un grupo sobresaliente que se extiende poco más de 21 millas en dirección WNW-ESE, a lo largo de las islas e islotes desprendidos de la costa SW de la isla Santa Inés en esta parte, de la que las separa el canal Wakefield. Las islas son de relieve elevado y de aspecto semejante al de la costa inmediata.

Las principales islas del grupo Grafton son: la isla Carlos, la de mayor tamaño y de más al W del grupo; las islas Ipswich, las de más al S y la isla Isabella, la de más al SE.

Cabo Gloucester.- Situado al SE y a 28 millas del cabo Tate, configurando el extremo SW de la isla Carlos a la que está unido por un istmo bajo. Es un promontorio de aspecto muy notable y que desde alguna distancia presenta el aspecto de isla.

Bahía María.- Carta Nº 11000. Lat. 54° 07' S; Long. 73° 23' W (aprox.). Se forma al ESE y a 3 millas del cabo Gloucester, sobre la costa S de la isla Carlos. Es una amplia ensenada que se interna hacia el NE, está sembrada de rocas y rompientes; por lo que es del todo inútil para la navegación.

Islas Ipswich.- Situadas al SE y algo más de 7 millas del cabo Gloucester, muy cercanas al borde S de la isla Carlos. Forman un grupo compuesto por dos islas pequeñas, una de las cuales es bastante elevada.

Isla Isabella.- Situada al SE y a poco más de 18 millas del cabo Gloucester, en el lado S de la entrada E del canal Wakefield; o bien, en la parte W de la bahía Stokes. Es la de más al SE del grupo de las islas Grafton.

Bahía Stokes.- Carta Nº 11000. Lat. 54° 12' S; Long. 72° 46' W (aprox.). Se forma justamente al E de la isla Isabella, sobre la costa S de la isla Santa Inés. Es una gran ensenada que se interna en dirección el NE y se desarrolla entre una gran cantidad de islas; entre las que merecen mencionarse la isla Isabella en el lado W; las islas William al NW; las islas Pléyades y Guardiamarina Zañartu al N; la isla Herrera al NE; la isla Guardián Brito al E; y, las islas Lort y Agnes al SE y S, respectivamente.

En la costa NE, cerca del final de la bahía Stokes, se abre la entrada S del canal González, el cual comunica esta bahía con el canal Bárbara, y desde allí, con el Estrecho de Magallanes.

Se advierte, que tanto los contornos de la bahía Stokes como las islas mencionadas y los canales que separan estas entre sí, no han sido hidrografiados, por lo que se recomienda no aventurarse en ellos si no se posee un conocimiento previo.

Islas Pléyades.- Situadas al ENE y a 4,5 millas de la isla Isabella y al NW y a 6 millas de la isla Lort. Forman un grupo de siete pequeñas islas dispuestas muy cercanas entre sí.

Isla Herrera.- Situada al W y casi a 2 millas de la isla Guardián Brito. Es de buen tamaño y se eleva a 176 metros.

Canal González.- Cartas Nº 11300 ~~y 12400.~~ Separa la costa SE de las islas Santa Inés, Herrera y del Medio —por el lado NW— de la costa NW de las islas Guardián Brito y Entrada —por el lado SE—, en una extensión de aproximadamente 10 millas, siguiendo un curso algo sinuoso en dirección media SW-NE y presenta un ancho no menor de 4 cables. Su entrada SW se abre justamente al E de la isla Herrera; por el NE desemboca en el

Cambio Nº 1, noviembre 2015.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

lado W del canal Bárbara a través del paso Lagreze, donde está la isla Entrada; más al interior del canal, al WSW y a 2,7 millas de dicha isla, están las islas del Medio.

El canal González comunica la bahía Stokes con el canal Bárbara, teniendo este canal, por lo tanto, salida al océano Pacífico.

Isla Guardián Brito.- Situada cercana al SE de la gran isla Santa Inés y separada por el canal González, en la parte E de la bahía Stokes. Además, por su lado E corre la parte S del canal Bárbara. Mide 14 millas en sentido N-S por 4 millas de ancho. Sus costas son, en general, muy quebradas y recortadas.

En la costa W de la isla Guardián Brito se internan dos entradas de mar, la de más al N es la bahía Rottemburg, tan extendida que casi corta en dos la isla en esa parte, muy angosta en algunas partes y con su acceso plagado de islas, islotes y rocas; y el seno Costabal que se forma más al S. Ambos son inútiles para la navegación.

Canal Bárbara. Parte N.- Cartas Nº 11300 ~~y 12400~~. 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—, en una extensión de unas 35 millas en dirección general N-S, siguiendo un curso bastante tortuoso debido a la configuración de las tierras, islas, islotes y bajos fondos que lo entorpecen. Comunica las aguas del Estrecho de Magallanes con las de la bahía Stokes —a través del canal González y el paso Aviador Ibáñez— y con el canal Cockburn —por medio de los pasos Adelaida, Águila y Sur.

Su entrada N —de 2 millas de ancho— se abre entre el cabo Edgeworth por el W y la isla Cayetano por el E.

Se recomienda no intentar la navegación del canal Bárbara si no se posee un conocimiento previo.

En el Derrotero de la Costa de Chile, Volumen IV, Capítulo XI, se encuentra la descripción detallada y particular del Estrecho de Magallanes y aguas adyacentes, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

Cabo Edgeworth.- Situado al SSW y poco más de 2,5 millas de las islas Charles en el Estrecho de Magallanes. Este promontorio configura el extremo E de la isla Santa Inés y señala la entrada N del canal Bárbara.

Bajo Edgeworth.- Se encuentra al SE y a 4,5 cables del cabo Edgeworth. Es un bajo fondo con no más de 0,6 metro de agua en su parte más somera y cubierto de espesos sargazos que lo hacen fácilmente visible.

Isla Cayetano.- Situada al S y a 3,5 millas de las islas Charles en el Estrecho de Magallanes, como encajada entre la isla Santa Inés y el extremo NW de la isla Clarence. Es de regular tamaño y forma sensiblemente trapezoidal —con un mayor largo de 6,5 millas en sentido NE-SW y un ancho en su parte central de casi 5,5 millas. Además, 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.

El extremo NE de la isla Cayetano lo configura la punta Elvira. Casi en el centro de la costa N de la isla y más o menos al SSW de la isla Wren existe una mancha blanca notable.

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, entre ella y la isla Clarence, existen varias islas e islotes, formándose en este paraje dos angosturas conocidas como la angostura González y el paso Toms, ambos muy estrechos y del todo peligrosos para la navegación, y que también acceden a la parte N del canal Bárbara; pero a través del canal San Miguel.

Baliza ciega Punta Elvira.- En la punta Elvira. Es un trípode metálico revestido en madera de 4 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

Caletas Warrington y Dighton.- Carta Nº 11300. Lat. 53° 48' S; Long. 72° 12' W (aprox.). Se forman sobre la costa E de la isla Santa Inés, en el lado W del acceso N del canal Bárbara. Ambas son pequeñas y muy expuestas a los vientos del E.

Seno Smyth.- Cartas Nº 11300 ~~y 12400.~~ Se forma al SW y a 2,5 millas del cabo Edgeworth e inmediatamente al S de la caleta Dighton y sobre la misma costa. Se interna 3,5 millas en dirección

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

WNW y presenta un ancho medio de 5 cables. Lo rodean tierras muy elevadas y sus aguas son profundas, menos en la caleta Earle de la ribera N, donde podría fondear un buque en caso de necesidad; pero con mal tiempo ese fondeadero se estima muy poco seguro. Las cumbres de los cerros del final del seno están cubiertas por glaciares.

Paso Shag.- Cartas Nº 11300 ~~y 12400~~. Se forma al SW y a 4 millas de la entrada N del canal Bárbara, su curso está obstruido por un grupo de tres pequeñas islas principales —de las cuales, la de más al N se denomina Wet, y Alcayaga la mayor y de más al S— que en su parte más angosta mide solo 1 cable de ancho, lo cual, unido a las dificultades que pueda ocasionar la corriente, hacen que sea muy peligroso y no recomendable.

Puerto Dean.- Cartas Nº ~~11300 y 12400.~~ Lat. 53° 49' S; Long. 72° 21' W (aprox.). Se forma al WNW y 5 millas del paso Shag, sobre la costa E de la isla Santa Inés. Es un estuario regularmente extenso que sigue la misma dirección del ventisquero del seno Helado, inmediato al S, prolongándose a la vez hacia el final del seno Smyth y un poco al interior de la isla Santa Inés.

Seno Helado.- Cartas Nº 11300 ~~y 12400.~~ Se forma justamente al S del puerto Dean, sobre la misma costa E de la isla Santa Inés. Es un estuario en cuyo final se vacía un ventisquero de considerable extensión, del que constantemente se desprenden hielos que las corrientes o el viento arrastran afuera del estuario. No ha sido hidrografiado, por lo que es inútil para la navegación.

Islas Hill.- Situadas al SE y casi a 1,8 millas del acceso a la bahía Broderip, muy cercanas a la costa E de la isla Santa Inés. Son dos islas rocosas ubicadas muy próximas entre sí.

Puerto Nutland.- ~~Carta Nº 12400.~~ Lat. 53° 57' S; Long. 72° 21' W (aprox.). Se forma al S y a 2,5 millas de la bahía Broderip, sobre la costa E de la isla Santa Inés. Es solamente una pequeña escotadura.

Seno Mc Kinley.- ~~Carta Nº 12400.~~ Lat. 53° 58' S; Long. 72° 22' W (aprox.). Se forma al SW y casi a 2 millas del puerto Nutland, también sobre la costa E de la isla Santa Inés, en el lado W del canal Bárbara. Se interna casi 4 millas en dirección NW. No ha sido explorado y es del todo inútil.

Punta Hollis.- Situada al SSW y a 3 millas del puerto Nutland, en la costa W del canal Bárbara. Es un promontorio que proyecta la costa de la isla Santa Inés. Al NE y a 1 milla de esta punta se encuentran las rocas del Medio. Inmediatamente al S de la punta Hollis se interna hacia el W un profundo seno llamado Rojas Cellier. La isla Bedford está al S y a 1,5 millas de la punta Hollis, cerrando por el E la entrada a la caleta Bastías y despide los islotes Rasputín hacia el NE y hasta 7 cables afuera.

Isla Browell.- Situada al N y a 2,8 millas de la isla Entrada en el canal González, prácticamente a medio canal en esta parte del canal Bárbara; sin embargo, ciertos islotes y escollos desprendidos enfrente de su lado E cierran el paso por ese lado, haciendo que la ruta navegable quede al W de ella, en lo que se conoce como angostura Sur.

Angostura Sur.- ~~Carta Nº 12400.~~ Se forma entre las costa E de la isla Santa Inés —por el lado W— de la costa W de la isla Browell —por el lado E—, en una extensión de casi 1 milla en dirección NW-SE, presenta un ancho medio de 4 cables.

Canal Bárbara. Parte S.- Carta Nº 12400. Corresponde a la parte que separa la costa E de la isla Guardián Brito y las islas Staines —por el lado W— de la costa W de la isla Clarence y las islas Stanley —por el lado E—, en una extensión de más de 25 millas en dirección media NNW-SSE y siguiendo un curso algo tortuoso sorteando varias islas, islotes y escollos en general. Todo lo cual hace de la navegación por estos parajes, intrincada y muy peligrosa.

Por otra parte, la entrada S de este canal por el océano se abre por entre las numerosas islas Magill, las que determinan multitud de pasos y canales cuya navegación particular no se puede recomendar especialmente, pues todos ofrecen dificultades más o menos graves y atendibles; siendo

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

los unos muy tortuosos, los otros angostos, estos sembrados de peligros o con corriente, y aquellos poco conocidos.

En general, el canal Bárbara es de navegación difícil debido a los numerosos obstáculos que se presentan en su curso, por lo que se recomienda no aventurarse en él si no se posee un conocimiento previo.

Isla Guardián Brito. Costa E.- Situada cercana al SE de la gran isla Santa Inés, separada por el canal González y en la parte E de la bahía Stokes. Además, por su lado E corre la parte S del canal Bárbara. Es de gran tamaño y abarca 14 millas en sentido N-S por 4 millas de ancho de E a W. Sus costas son, en general, muy quebradas y recortadas.

La costa E de la isla Guardián Brito es esencialmente fragmentada, destacando numerosos islotes y rocas, pero ofrece algunas pequeñas bahías y fondeaderos estrechos, de difícil acceso y que no han sido hidrografiados.

Puerto Nort.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 09' S; Long. 72° 13' W (aprox.). Se forma al SSE y a 9,5 millas de la isla Browell, sobre la costa E de la isla Guardián Brito.

El tramo del canal Bárbara comprendido entre el puerto Nort y la isla Staines, situada más al S, abunda en escollos y arrecifes, algunos de los cuales desaparecen con marea creciente.

Bahía Brown.- Lat. 54° 14' S; Long. 72° 18' W (aprox.). Se forma al SSW y a 5 millas del puerto Nort, sobre la costa E de la isla Guardián Brito, en el lado W del canal Bárbara. Es algo más extensa que el puerto Nort y ofrece abrigo en una pequeña caleta que está al lado N de la entrada. La parte S de la entrada de la bahía se encuentra cubierta de innumerables islotes.

Puerto Hewett.- Lat. 54° 16’ S; Long. 72° 19’ W (aprox.). Se forma al S y a 3 millas de la bahía Brown, sobre el borde SE de la isla Guardián Brito, en el lado N del paso Aviador Ibáñez. Sus aguas son muy someras y están sembradas de rocas sumergidas y afloradas.

Islas Staines.- Situadas cercanas a la costa SE de la isla Guardián Brito, en el lado W de la parte S del canal Bárbara. Es un grupo de islas e islotes, la mayor de las cuales es la isla Staines propiamente tal —situada al E y a 4 millas del puerto Hewett—, con una longitud de casi 6 millas en sentido N-S por 1,5 millas de ancho. En la parte N de dicha isla se alza un monte de 221 metros. Esta isla desprende tanto al E como al W numerosas islas e islotes.

Islas Stanley.- Situadas cercanas al W de la costa SW de la isla Clarence, al E y a 3 millas de las islas Staines, separadas por la parte S del canal Bárbara. Forman otro grupo de varias islas, islotes y escollos. Se destaca por su tamaño la isla Santibáñez que queda cercana al SW de la isla Stanley, la principal del grupo. Los islotes más alejados hacia el S son los islotes Contramaestre.

Al N y a 5 cables de la isla Stanley está la isla Julio, que a su vez despide por su extremo W y a 1 milla, el grupo de los islotes Vértigo, algo avanzado hacia el eje del canal Bárbara.

En el extremo NW de la isla Stanley se alza un monte de 224 metros. Al NE de este monte se forma la caleta Orompello y al SE del mismo, lo hace la caleta Gómez.

Islotes Mogotes.- Situados en el eje mismo del canal Bárbara, entre las islas Staines y Stanley y aproximadamente al WNW del monte de 224 metros de elevación que se destaca en la costa W de la última isla citada.

Paso Aviador Ibáñez.- Carta Nº 12400. Separa la costa S de las islas Guesalaga, Dora y Staines —por el lado N— de la costa N de las islas Kempe, Mortimer y Bynoe —por el lado S—, en una extensión de casi 12 millas y siguiendo un curso sinuoso en dirección media W-E y presenta un ancho bastante parejo de unos 6 cables. Comunica la bahía Stokes con la parte S del canal Bárbara.

Isla Bynoe.- Situada al E y a 1,9 millas de la isla Mortimer y al S y a 6 cables de las islas Staines y separada por el paso Aviador Ibáñez. Es pequeña y hacia el W y hasta la costa E de la isla Mortimer se encuentran varias islas de menor tamaño y algunos islotes.

La isla Bynoe, junto con el borde SE de la mayor de las islas Staines, señalan la entrada E del paso Aviador Ibáñez.

Cartas: 11000 - 11300 - 12400

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Isla Mortimer.- Situada al N del extremo NE de la isla Kempe y separada por el paso Mortimer. Es escarpada elevándose a 470 metros. Hacia el E desprende unos islotes que avanzan hasta la costa E de la isla Bynoe, situada al E y a 1,9 millas. Sus costas no han sido exploradas, sino apenas reconocidas.

Al NW de la isla Mortimer y separada por el paso Aviador Ibáñez, está la isla Dora.

Isla Dora.- Situada muy próxima al SE de la costa S de la isla Guardián Brito, al N y a 1,7 millas de la isla Kempe. Además, la costa N de esta isla configura el lado S del seno Vaccaro que se interna en la costa E de la isla Guardián Brito.

Por los lados S y E de la isla Dora corre el paso Aviador Ibáñez.

Isla Kempe.- Situada al E y a 3 millas de la de más al E de las islas Agnes y al S y a 2 millas de la isla Guesalaga, separada por el paso Aviador Ibáñez. Es la isla de mayor tamaño y de más al W del grupo de islas Magill. Sus costas son sucias y despiden una gran cantidad de escollos y rocas.

Hacia el NE de la isla Kempe está la isla Mortimer, por su lado SE corre el canal Melville.

Paso Mortimer.- Carta Nº 12400. Separa la costa S de la isla Mortimer —por el lado N— de la costa N de la parte E de la isla Kempe —por el lado S—, en una extensión de aproximadamente 4 millas en dirección W-E, presenta un ancho no inferior a 2,5 cables.

Canal Leucotón.- Carta Nº 11000. Separa la costa S de la isla Guardián Brito —por el lado N— de la costa N de la isla Guesalaga —por el lado S—, en una extensión de 5 millas en dirección WNW-ESE.

Isla Guesalaga.- Situada próxima a la costa SW de la isla Guardián Brito, separada por el canal Leucotón y cercana al E de la isla Lort. Además, por su lado S corre el paso Aviador Ibáñez. Su redoso S es sucio y con varias rocas desprendidas hasta casi 1 milla afuera de la orilla. Hacia el W, en dirección a la isla Lort, destaca algunas islas pequeñas, islotes y rocas.

Isla Ballena.- Situada al ESE y a 1,7 millas de la isla Bynoe, al N y algo más de 1 milla de la isla Adelaida. Es pequeña y queda en el lado W en esta parte del canal Bárbara.

Isla Adelaida.- Situada inmediata a la costa NE de la isla Skyring, apenas separada por un estrecho canalizo, en el lado W de la entrada S del canal Bárbara. Es pequeña, también perteneciente al grupo de las islas Magill y está bordeada por algunos islotes y rocas.

Bahía Adelaida.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 23' S; Long. 72° 06' W (aprox.). Se forma justamente al S de la isla Adelaida, entre ella y la costa NE de la isla Skyring. Es una ensenada bastante espaciosa, abierta al E.

Canal Bárbara. Acceso S.- Carta Nº 12400. El canal Bárbara se une al canal Cockburn por una amplia boca de más de 10 millas de ancho, que se abre entre el borde SE de la isla Clarence —por el lado NE— y la isla Henry del grupo de islas Magill —por el lado SW. Las islas Vidal Gormaz, Enderby y Clavel, ubicadas en medio de esta boca, lo dividen en tres pasos llamados, paso Adelaida el del N, paso Águila el del centro, y paso Sur el más austral. Estos pasos son limpios, profundos y no presentan dificultad para su navegación.

El canal Bárbara es de navegación difícil debido a los numerosos obstáculos que se descubren en su curso, por lo que se recomienda no arriesgarse en él si no se posee un conocimiento previo.

ÁREA AL S ARCHIPIÉLAGO SANTA INÉS
Desde la bahía Stokes al acceso oceánico del canal Cockburn

Advertencia.- La hidrografía de esta región no es perfectamente conocida, razón de los pocos detalles que registran las cartas y la relativa escasez de las informaciones consignadas en este derrotero.

La zona comprendida entre la bahía Stokes y la isla Noir, como también la inmediata al E de esta isla, hasta la entrada W del canal Cockburn, está sembrada de arrecifes y escollos que hacen sumamente peligrosa e inconveniente su navegación, y como no hay carta que pueda guiar con suficiente

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

seguridad en estas aguas, no debe el navegante arriesgarse por ellas sino de día claro, con esmerada vigilancia y tomando las mayores precauciones.

Aspecto de las tierras.- En la parte E de esta región, se alzan los siguientes puntos notables, útiles como referencia: las cumbres de la isla Kempe, entre las cuales se distinguen tres picachos bien notables; las de la isla Furia, elevadas y dentelladas; el monte Skyring, en la isla del mismo nombre, cuya cumbre se eleva a 730 metros y; por fin, el cerro San Pablo que se alza a 448 metros en la isla London, perteneciente a las islas Camden, situadas en el lado E de la entrada SW del canal Cockburn; este último cerro es de perfil semejante al de la cúpula de la catedral inglesa Saint Paul.

Cable submarino.- Desde el océano, en dirección NE ingresa a aguas interiores un cable submarino por el sector de Las Furias, a medio canal utilizando el paso Cruz y los canales Cockburn, Magdalena y Estrecho de Magallanes. Aterra en las cercanías de la desembocadura del río Leñadura.

Isla Lort.- Situada al ESE y a 8,5 millas de la isla Isabella, al W y casi a 4 millas del borde SW de la isla Guardián Brito, en el lado SE de la bahía Stokes. Su redoso es sucio en todo su rededor y despide numerosas rocas y escollos hasta más de 2 millas afuera.

Las costas de la isla Lort y sus inmediaciones, no han sido hidrografiadas.

Islas Agnes.- Situadas al SSW y a 2 millas de la isla Lort, al SE y a 6,5 millas de la isla Isabella, desprendidas hacia el WNW hasta casi 10 millas del borde NW de la isla Kempe del grupo de islas Magill —situada al SE y a 6,5 millas de la isla Lort. Forman un grupo de tres islas principales, abarcando casi 8 millas de WNW a ESE, y un sinnúmero de islotes, rocas afloradas y sumergidas en sus inmediaciones. Además, estos escollos se extienden hacia el SW y hasta casi 8 millas de la brecha que separa las referidas islas.

Se han reconocido entre las islas Agnes algunos pasos que no se recomienda intentar su navegación, pues no han sido hidrografiados.

La isla Agnes de más al W termina de dar forma a la bahía Stokes por el SSW.

Isla Noir.- Situada al S y a 13 millas de la isla Isabella, al SW y a 10,5 millas de la isla Agnes de más al W. Es la tierra más alejada hacia el S del archipiélago Santa Inés. Se eleva a 368 metros y termina al SW en una punta baja cuyo extremo lo constituye el cabo Noir, que es un peñón parecido a una torre o campanario.

Al E y a 4,5 millas de la punta SE de la isla Noir, se encuentra una roca aflorada muy peligrosa para la navegación, pues, es poco visible a causa de sus pequeñas dimensiones. Asimismo, al 193° y a 1 milla del cabo Noir se destaca una roca sumergida, donde la mar rompe algunas veces. Al E del mismo cabo, en la ensenada que ahí se forma, se ven otras dos rompientes.

Entre octubre y febrero, esta isla cobija diferentes colonias de pingüinos, destacando los Penacho Amarillo. Este período corresponde a la etapa de reproducción de estas aves.

Rada Noir.- Carta Nº 11000. Lat. 54° 29' S; Long. 73° 00' W (aprox.). Se forma sobre la costa E de la isla Noir. Es una ensenada en la cual se encuentra excelente fondeadero protegido de los vientos del W; salvo por los siguientes peligros: una roca sumergida que se encuentra al 124° y a 5 cables de una punta que se proyecta hacia el SE por el lado N de la bahía y; una roca sumergida (P.A.) que se encuentra al 164° y a 6 cables del extremo W de la roca anterior. Las sondas que se han encontrado entre la roca y la punta, varían entre 20 y 11 metros.

En la rada Noir abunda el agua, fácil de tomar.

Rocas Neptuno.- Situadas al SW y a 5,5 millas de la isla Agnes de más al W y casi a media distancia entre esta isla y la isla Noir. Es un grupo de varias rocas donde la mar rompe ocasionalmente.

Rocas Júpiter.- Situadas al SSW y a 7,5 millas de la isla Agnes de más al W, al SE y a poco más de 2 millas de las rocas Neptuno. Es un grupo de rocas donde la mar rompe de vez en cuando.

Las rocas Neptuno y Júpiter señalan el límite exterior o SW del área de fondos insidiosos que desprenden las islas Agnes hacia el SW.

Cartas: 11000

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Rocas Vía Láctea.- Se encuentran en el espacio de mar comprendido entre la isla Agnes de más al W por el N, la punta S de la isla Kempe por el SE y la isla Noir por el SW. Esta zona de muy difícil y peligrosa navegación a causa de las innumerables rocas existentes al interior de ella, en las cuales la mar rompe continuamente coloreándose de blanco con la espuma, circunstancias a que se refiere el nombre. No hay nave que se arriesgue a pasar por esta localidad

Islotes Tower.- Situados al S y a 8 millas del cabo Noir, bastante afuera en el océano Pacífico. Son prominentes y abruptos, dispuestos en sentido WNW-ESE y separados entre sí 1,2 millas. Se les puede rodear como un todo a distancia moderada.

Islas Magill.- Situadas contiguas al E de las islas Agnes, en el lado W de la entrada SW del canal Cockburn. Es un grupo numeroso de islas, algunas de gran superficie, y una gran cantidad de islotes y escollos que cubren una extensión aproximada de 12 millas de N a S por 18 millas de W a E.

Las islas más importantes del grupo Magill son: la isla Kempe, la de más al W; la isla Mortimer, la del N; la isla Bynoe, al E de la anterior; la islas De la Hoz y Furia, las del S y en el centro del conjunto; la isla Skyring, situada al ENE de la isla Furia; la isla Adelaida, la del NE y por último, la isla Henry, la de más al E de todas. Además, al S de las islas Skyring y Henry están las islas Wichmann.

Las islas Magill comprenden también los escollos y arrecifes que despiden las islas De la Hoz y Furia, hacia el S y hasta los islotes Furias del Weste, denominados islotes Barcaza.

Las islas Magill de más al E quedan en el lado W de la entrada S del canal Bárbara y conforman, a la vez, el lado NW de la entrada oceánica o SW del canal Cockburn.

Canal Melville.- Se forma en medio del grupo de las islas Magill, separando la costa S de las islas Kempe, Mortimer y Bynoe —por el lado N— de la costa N de las islas Furia, Skyring, y otras menores —por el lado S—, en una extensión de casi 9 millas en dirección general SW-NE y W-E. En su curso se encuentran muchas islas pequeñas y rocas, todas ásperas, escabrosas y del más desolado aspecto.

En el lado SE del canal Melville se forman diversas caletas y fondeaderos; pero, las aguas y las costas del canal son, en general, muy poco conocidas.

Isla De la Hoz.- Situada cercana al E de la parte S de la isla Kempe. Se alza a 445 metros y despide en su vecindad N otras islas de menor tamaño. Su costa S es desmembrada y de redoso sucio hasta más de 1 milla afuera de la costa.

La isla De la Hoz destaca un islote pequeño al SSW y a 1,3 millas, denominado Reinaldo; el cual, a su vez, despide una roca sumergida aislada al WSW y a 8,5 cables. Estos escollos se encuentran al W de los islotes Barcaza.

Paso Furia.- Cartas Nºs 11000 y 12310. Separa la costa E de la isla De la Hoz —por el lado W— de la costa W de la isla Furia —por el lado E—, en una extensión de casi 4 millas en dirección general N-S y presenta un ancho medio de casi 8 cables. Este paso es sucio y en la medianía de su acceso S se encuentran los islotes Kohls, insertos en un extenso fondo sucio con rocas, que casi obstruye dicho acceso.

Isla Furia.- Situada al E de la isla de la Hoz y separada por el paso Furia, en el lado NW de la entrada SW del canal Cockburn. Es una de las más características del grupo de islas Magill, enmarcada por el canal Melville en su costa N, los pasos Furia y Skyring por el W y E, respectivamente, y el canal Cockburn por el SW.

Bahía Furia.- Carta Nº 12310. Lat. 54° 26' S; Long. 72° 17' W (aprox.). Se forma sobre la costa S de la isla Furia, en el lado NW de la entrada SW del canal Cockburn. Es una ensenada que se interna poco más de 3 millas en dirección NNE y al interior de la cual se encuentran varios islotes ocupando gran parte de ella.

Paso Skyring.- Carta Nº 12400. Separa la costa E de la isla Furia —por el lado W— de la costa W de las islas Skyring y Wichmann —por el lado E— en una extensión de casi 5 millas en dirección general NNW-SSE y presenta un ancho medio de casi 1 milla. Este paso no ha sido hidrografiado.

Caleta Norte.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 24' S; Long. 72° 17' W (aprox.). Se forma sobre la costa NE de la isla Furia, en el lado W del paso Skyring. Es una escotadura que se interna casi 1 milla en dirección SSW.

Cartas: 11000 - 12310 - 12400

Original, marzo 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Isla Skyring.- Situada al E de la isla Furia, separada por el paso Skyring y en el lado W de la parte S del canal Bárbara. Es de tamaño similar al de la isla Furia y en su parte S se alza el monte Skyring de 730 metros. Para reconocerla viniendo del océano, es posible distinguir el monte Skyring que es particularmente notable y útil como referencia.

Puerto Skyring.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 23' S; Long. 72° 07' W (aprox.). Se forma sobre la costa NE de la isla Skyring, al SW de la isla Adelaida. Es una amplia bahía, profunda y de fondo de piedra. Protegida de la marejada del W, pero no así contra los vientos de esa dirección, que se experimentan con violencia. Con vientos del E se levanta mucha marejada.

Puerto Tom.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 25' S; Long. 72° 08' W (aprox.). Se forma sobre la costa SE de la isla Skyring, entre esta y la costa W de la isla Henry. Es una pequeña ensenada, poco protegida de los violentos chubascos que descienden de las alturas vecinas, los cuales, por otra parte son comunes a toda la región.

Canal Cockburn. Acceso oceánico o SW.- Carta Nº 12310. El canal Cockburn accede al océano Pacífico por una amplia boca que se forma entre la costa S del grupo de islas Magill y los escollos desprendidos hacia el S de esa costa —por el lado NW— y la costa W de las islas Aguirre, Astrea y London, y los peligros destacados enfrente de esas costas —por el lado E. Es una enorme abra, en la que es posible apreciar numerosos islotes y rocas que hacen su navegación difícil, muy peligrosa, y sobre los cuales la mar rompe con violencia constantemente; sin embargo, esa característica podría servir de aviso anticipado de su aproximación.

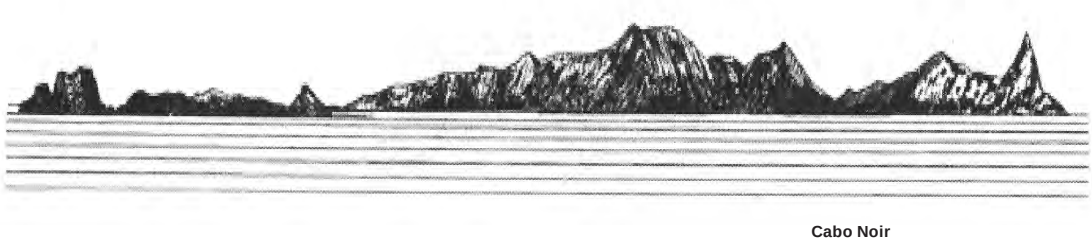
En la medianía del acceso oceánico o SW del canal Cockburn se encuentra una extensa área inexplorada, comprendida al interior del triángulo que se conforma entre los veriles insidiosos de los islotes Tussac por el N, los islotes Middle por el W y los islotes Furias del Este por el E, determinando los pasos Cruz y Gorziglia, según sea que se pase por el W o el E de ella, respectivamente.

En la Segunda Parte del presente Capítulo se encuentra la descripción detallada y particular del acceso oceánico o SW del canal Cockburn, incluyendo las instrucciones para la navegación y las recomendaciones para la derrota.

Canales Cockburn y Magdalena.- Carta Nº 12400. Estos importantes canales, corren uno a continuación del otro, comunicando el océano Pacífico Sur con la parte central del Estrecho de Magallanes, y separan la Tierra del Fuego —por el lado E— de las islas Capitán Aracena, Clarence y Magill—por el lado W.

El canal Cockburn se extiende unas 40 millas en dirección general WSW-ENE, siguiendo el contorno de las costas W y N de la península Brecknock de Tierra del Fuego. Cruza una zona de características montañosas, debido a lo cual el trazado de sus costas es completamente caprichoso e irregular, y en numerosos puntos sus aguas penetran profundamente al interior de las montañas, formando senos y canales laterales, vestigios de los antiguos ventisqueros que en otras edades cubrieron completamente estas tierras.

El canal Magdalena, corre a continuación del canal Cockburn y se extiende 20 millas en dirección S-N, siendo las tierras de uno y otro lado elevadas



Cabo Noir
al 198° y a 12 millas

Isla Noir, vista desde el NW.

Cartas: 11000 - 12310 - 12400

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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 elevada y precipitosa que la del W, la cual desciende al mar en puntas y cabos de poca elevación, con las 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.

Ambos canales son amplios y profundos, y su navegación no ofrece dificultades.

En la Segunda Parte del presente Capítulo se encuentra la descripción detallada y particular de los canales Cockburn y Magdalena, incluyendo las instrucciones para la navegación y las recomendaciones para la derrota.

Paso Brecknock. Acceso W.- Carta Nº 12600. Separa la costa S de la isla Aguirre, la parte W de la península Brecknock y los islotes Nelson —por el lado N— de la costa N de los islotes León y las islas Astrea y London —por el lado S—, en una extensión de poco más de 10 millas y siguiendo un curso bastante recto en dirección NW-SE. Su ancho navegable es de casi 1 milla. Abarca desde el acceso oceánico o SW del canal Cockburn hasta la longitud de los islotes Nelson; donde se bifurca en el canal Brecknock y el canal Unión. Además, en su lado N se abre la entrada SE del canal Ocasión.

Las tierras de ambas costas del paso Brecknock, son de aspecto desolado; están constituidas, en general, por montañas de considerable elevación, azotadas furiosamente por los helados vientos del SW, circunstancia desfavorable al desarrollo de la vegetación, la que solamente crece en los parajes particularmente abrigados, como son las quebradas y valles de las vertientes orientales.

Expuesta la región del paso Brecknock, por su falta de reparo y proximidad al océano, a toda la fuerza de los vientos de componente W, es usual encontrar en ella tiempo tempestuoso con cerrazones y chubascos de gran violencia más sensibles sobre todo en el extremo W, o sea, desde el canal Cockburn hasta la isla Georgiana. Para evitar estos peligros, los buques pequeños y de poca potencia de máquinas deben utilizar el canal Ocasión, con lo cual se evitarán salir al océano por el S de la isla Aguirre, con los peligros ya mencionados.

En la Segunda Parte del presente Capítulo se encuentra la descripción detallada y particular del paso Brecknock, el canal Brecknock, el paso Aguirre, el canal Unión, la bahía Desolada, el canal Pomar, el canal O`Brien, el paso Timbales y los pasos Ibarra y Darwin, incluyendo las instrucciones para la navegación y las recomendaciones para la derrota. Asimismo, en la Segunda Parte del Capítulo XIII, respecto de los brazos Noroeste y Sudoeste del Canal Beagle; y en la Tercera Parte del Capítulo XIII, lo correspondiente al Canal Beagle propiamente tal.

☆☆☆☆☆☆☆

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

S E G U N D A P A R T E

CANALES MAGDALENA Y COCKBURN - ACCESO OCEÁNICO O SW CANAL COCKBURN PASO BRECKNOCK Y CANAL UNIÓN - CANAL BRECKNOCK Y PASO AGUIRRE

CANAL MADGALENA
Desde el Estrecho de Magallanes al canal Cockburn

Canales Magdalena y Cockburn.- Los canales Magdalena y Cockburn, que corren uno a continuación del otro, comunican la parte central del Estrecho de Magallanes —justamente al S del paso Froward y conocida como el seno Magdalena— con el océano Pacífico Sur y el paso Brecknock que determina el inicio de la continuación de la ruta de canales interiores hacia el Canal Beagle. En general, estos canales son limpios, profundos y apropiados para la navegación de toda clase de naves.

Los canales Magdalena y Cockburn son los únicos pasos de la zona que cubre este Derrotero, además del paso Brecknock, los canales Ocasión, Brecknock y Unión, la bahía Desolada, los canales Ballenero y O'Brien, los pasos Timbales y Darwin, el brazo Noroeste del Canal Beagle, el canal Thomson y la bahía Cook, el brazo Sudoeste del Canal Beagle y el Canal Beagle propiamente tal; los cuales están abiertos oficialmente a la navegación comercial.

Pilotaje.- Es obligatorio para todas las naves que naveguen las aguas interiores de la República. Consultar "Disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional", párrafo 5.- Practicaje y Pilotaje, en páginas (3005) C-4 y (3005) C-5 de esta obra.

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, hacia el S y SE, respectivamente, se comunica con los canales Magdalena y Gabriel.

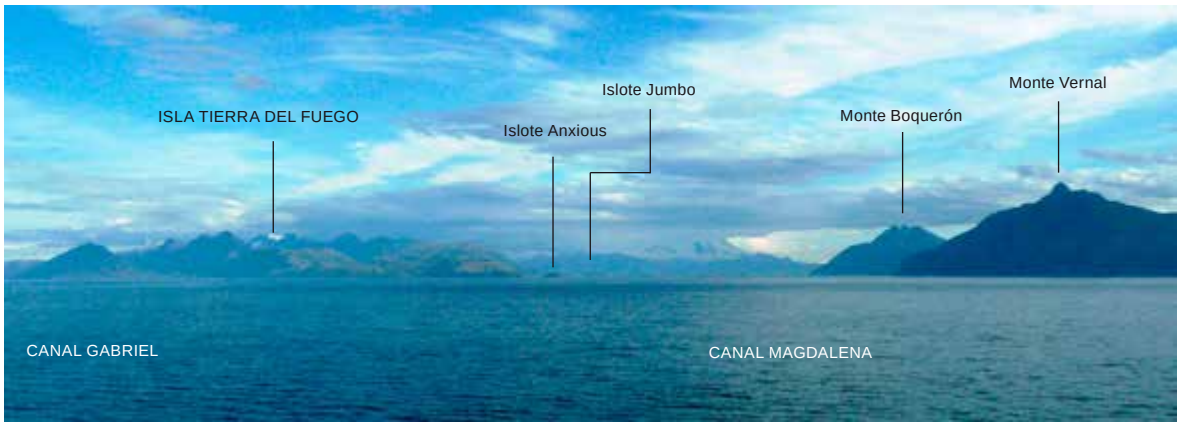
En el Derrotero de la Costa de Chile Vol. IV, Capítulo XI, Quinta Parte, se encuentra la descripción detallada y particular del seno Magdalena, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

Canal Gabriel. Acceso W.- Carta Nº 12410. Separa la costa S de la isla Dawson —por el lado N— de la costa N de 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 Tierra del Fuego; su boca E queda entre el cabo Expectación de la isla Dawson y la saliente del cabo Rowlett de Tierra del Fuego.

Los cerros que conforman la ribera N del canal Gabriel —la costa S de la isla Dawson— son de elevaciones inferiores a 900 metros y las laderas que caen al canal son barrancosas; entre esas

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Canal Magdalena. Vista aproximación desde el N

cumbres destaca el cerro Expectación de 668 metros. En cambio, en el 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 de 100 a 24 metros en el sector de la angostura Gabriel, donde vuelve a aumentar la profundidad pasando al W de la angostura misma.

El canal Gabriel se ve afectado por corrientes de marea cuya intensidad en la angostura Gabriel puede alcanzar 5 a 6 nudos en sicigias. La corriente de flujo tira hacia el SE; la de reflujo lo hace hacia el NW. El gobierno de la nave podría verse dificultado.

En el Derrotero de la Costa de Chile Vol. IV, Capítulo XI, Sexta Parte, se encuentra la descripción detallada y particular del canal Gabriel, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

Canal Magdalena.- Cartas Nº 12400 y 12500. Separa la costa E de la isla Capitán Aracena —por el lado W— de la costa W de Tierra del Fuego —por el lado E—, en una extensión de 20 millas en dirección N-S. Su entrada N se abre en el vértice S del seno Magdalena —en el Estrecho de Magallanes— entre la punta Anxious de Tierra del Fuego y el escarpado monte Vernal de la isla Capitán Aracena, donde presenta un ancho de 1,5 millas, el que aumenta paulatinamente hacia el S, hasta llegar a 6 millas frente al cabo Peña. Las tierras de uno y otro lado del canal son prominentes 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 elevada 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 inducir a error.

Aparte de las condiciones meteorológicas de la zona, el canal Magdalena es limpio, relativamente ancho y de mucha profundidad, por lo que su navegación no presenta dificultades. El único peligro que merece mencionarse es el bajo fondo con 5 metros de agua que se encuentra al S y a 11 millas de la punta Anxious, casi a medio canal entre el islote Cenaria y la punta Ernesto.

Marea y corrientes.- En el canal Magdalena la corriente de flujo tira hacia el S —procede del N, esto es, desde el Estrecho de Magallanes—; la de reflujo lo hace hacia el N. En sicigias, las corrientes de marea llegan a tener una intensidad de 3 nudos. Estas corrientes pueden producir remolinos y escarceos frente a las puntas Anxious y Turn.

Cartas: 12400 - 12500

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Punta Anxious.- Situada al SE y casi a 8 millas del borde N de la isla Peak, configurando el extremo NW de Tierra del Fuego, en la costa E de la entrada N del canal Magdalena. Es una lengua de tierra baja dirigida al NW, que destaca próximo al NW de su término, varios islotes cubiertos de vegetación —los islotes Anxious— sobre el más saliente de los cuales hay una baliza luminosa.

La punta Anxious es de riberas escarpadas e inaccesibles y las aguas que la rodean son profundas.

Baliza luminosa Islotes Anxious.- Ubicada sobre el mayor y más destacado de los islotes Anxious. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Monte Vernal.- Se alza casi frente a la punta Anxious y sobre el borde NE de la isla Capitán Aracena, en el lado W del acceso N del canal Magdalena. Se caracteriza por un peñón que lo corona y que ofrece el aspecto de una glorieta o mirador.

La ladera NE del monte Vernal, junto con la punta Anxious, señalan la entrada o acceso N del canal Magdalena.

Puerto Hope.- Carta Nº 12421. Lat. 54° 08’ S; Long. 71° 00’ W (aprox.). Se forma inmediatamente al S del monte Vernal, sobre la costa E de la isla Capitán Aracena, en el lado W de la entrada N del canal Magdalena. Además, en la falda del cerro, cerca de la entrada del puerto, se ve una mancha blanca —derrumbe del cerro— visible desde gran distancia. Este puerto, cuyo saco se interna poco menos de 1 milla en dirección W y luego N, ofrece una boca de 3 cables de ancho, angostándose hacia el interior. La caleta interior —llamada La Poza—, con profundidades de 7 a 9 metros, no se recomienda debido a las ráfagas de viento que soplan con gran violencia. En el puerto exterior, casi en el centro y hacia la costa N, se encuentra la roca Mulet con 3,6 metros de agua y rodeada de sargazos.

El puerto Hope es solamente un fondeadero de emergencia; los buques de hasta 80 metros de eslora deben fondear en 20 metros de agua sobre fondo de piedra y conchuela, hacia el SE de la roca Mulet y en el centro de la boca del puerto. El fondeadero es bueno aunque algo abierto a los vientos del E y SE.

Ensenada Stokes.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 10’ S; Long. 71° 00’ W (aprox.). Se forma al S y casi a 2,5 millas del puerto Hope y sobre la costa E de la isla Capitán Aracena, en el lado W del canal Magdalena. Es una extensa bahía cuyo saco se interna 5 millas en dirección SSW. Por lo profundo de sus aguas y la violencia de las ráfagas de viento que en su interior se hacen sentir, no hay en ella fondeaderos recomendables. En su boca se encuentran los islotes Rees, constituidos por tres islotes bajos y arbolados. Cierra esta ensenada por el S la punta Chubascosa, que es montañosa y de contornos abruptos.

Monte Boquerón.- Se alza en el centro de la península que separa la ensenada Stokes de la bahía Morris y su cumbre —de 856 metros— es la dominante de la costa W del canal Magdalena. Es escarpado, de tinte sombrío y está coronado por tres picos, que lo caracterizan. Cuando sopla viento del SW, por sus faldas y quebradas descienden ráfagas de gran violencia.

Seno Peje.- Cartas Nº 12400 y 12500. Se forma justamente al S de la punta Anxious y sobre la misma costa, en el lado E del canal Magdalena. Se interna 4 millas en dirección SE y presenta un ancho medio de 5 cables. Por el S determina su entrada la punta del mismo nombre, la cual despide un islote y es sucia hasta casi 3 cables afuera.

Las costas del seno Peje son escarpadas y sus aguas de mucha profundidad.

Toda la costa E del canal Magdalena, al S del seno Peje y hasta el seno Keats, es elevada y montañosa, siendo las prominencias más notables los montes Hurt y Taurus.

Islote Jumbo.- Situado al S y a 2,2 millas de la punta Peje y muy cercano a la costa E del canal Magdalena. Es pequeño y el canalizo que lo separa de la costa W de Tierra del Fuego es sucio y no es navegable.

Bahía Morris.- Carta Nº 12421. Lat. 54° 15’ S; Long. 71° 00’ W (aprox.). Se forma al S y casi a 5 millas de la ensenada Stokes y sobre el centro

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

de la costa E de la isla Capitán Aracena, en el lado W del canal Magdalena. Es una ensenada espaciosa y limpia, cuyo saco se interna algo más de 2 millas en dirección general W. Su profundidad es moderada y de buen tenedero, con fondo de arcilla y fango. La ubicación de la bahía la señalan los islotes Entrada, desprendidos enfrente de su boca. Próxima a la costa S de la entrada de la bahía, está la isla Ana de 15 metros de elevación.

La bahía Morris es el mejor fondeadero, apto para buques de cualquier tamaño, que se puede encontrar en los canales Magdalena y Cockburn. Aunque los vientos del SW soplan con violencia dentro de la bahía, es recomendable por la buena calidad de su tenedero. Se puede hacer aguada.

Islotes Entrada.- Situados como a 8 cables de la costa y casi en el eje de la entrada de la bahía Morris. Forman un grupo bastante concentrado de varios islotes y rocas, todos rodeados de sargazos.

Bajos y escollos.- En línea N-S con los islotes Entrada se encuentran los siguientes escollos, que en alguna medida estrechan el acceso de la bahía Morris:

a) Bajo Norte.- Se encuentra al N y a poco más de 9 cables de los islotes Entrada, separado casi 5 cables de la costa al N de la entrada de la bahía Morris. Es un bajo fondo con una profundidad mínima de 4,2 metros, rodeado por abundantes sargazos.

b) Bajo Sur.- Situado al S y a 3 cables de los islotes Entrada, cercano a la costa del lado S de la entrada a la bahía Morris. Es una roca que cubre y descubre en bajamar, rodeada también por abundantes sargazos.

Los bajos Norte y Sur son peligrosos, por cuanto los sargazos que los denuncian se sumergen con las corrientes y no son visibles más que durante la estoa de la marea.

Direcciones y fondeaderos.- Puede ingresarse a la bahía Morris pasando por el W de los bajos Norte y Sur; ~~sin embargo, el paso por el W del bajo Sur no se recomienda~~. Lo usual es hacerlo rodeando por el S el bajo Norte; es decir, por entre el referido escollo y los islotes Entrada.

Se encuentra fondeadero apto para buques de gran tamaño, en 36 metros de agua sobre fondo de arcilla y fango, casi en el centro de la bahía y más cerca de la costa N. Más al interior hay otro fondeadero apto solamente para buques pequeños.

Experiencias.- En la bahía Morris, naves de hasta 180 metros de eslora han fondeado en 36 metros de agua sobre fondo de arcilla y fango; aproximando al rumbo 263° ~~en dirección al cerro que queda al N de la isla Lizzie y~~ para pasar al N y a 5,5 cables de los islotes Entrada y a 2 cables del extremo S de la punta Marambeo; largando el ancla a 5 cables de la costa NW que cierra el saco exterior por el N y 5 cables de la punta sin nombre inmediata al S, experimentando buen tenedero.

Seno Keats.- Cartas Nº 12400 y 12500. Lat. 54° 18' S; Long. 70° 50' W (aprox.). Se forma al S y a unas 10 millas de la punta Anxious y sobre la costa W de Tierra del Fuego, en el lado E del canal Magdalena. Se interna unas 32 millas en dirección ESE y corre entre las elevadas montañas de la cordillera Darwin. En la mitad de su curso se divide en dos ramas, que toman los nombres de senos Agostini y Martínez; el seno Agostini, a su vez, se subdivide en los senos Hyatt y Serrano. Su entrada se abre entre las puntas Antonio y Ernesto.

Las costas del seno Keats son escarpadas y sus aguas profundas. Sobre su costa S se forma la bahía Queta, donde podría encontrarse fondeadero.

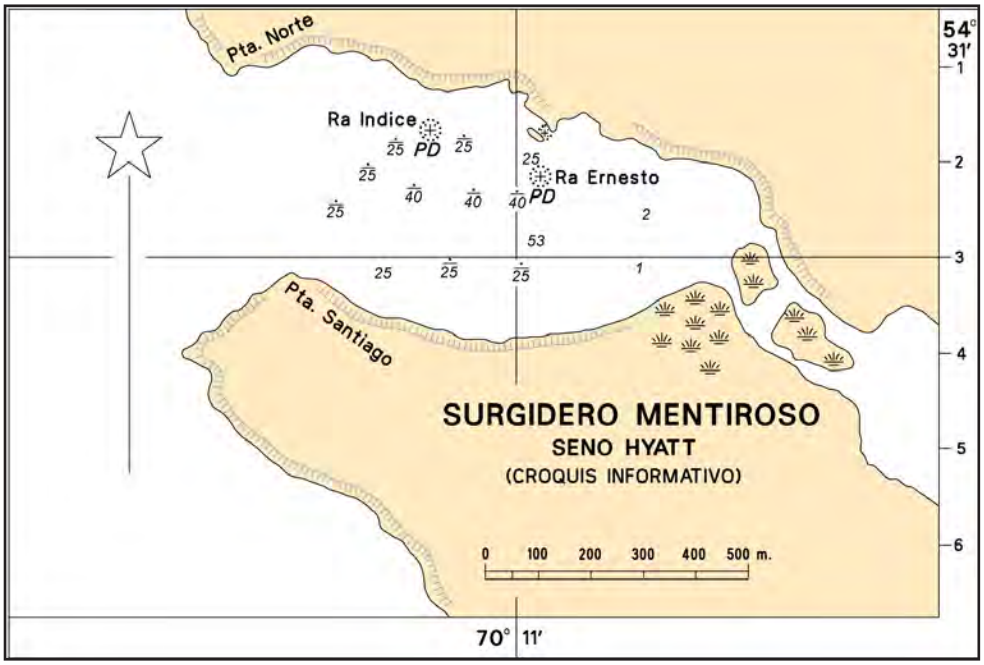
La navegación del seno Keats a medio freo no presenta inconveniente.

Seno Agostini.- Carta Nº 12500. Lat. 54° 23' S; Long. 70° 30' W (aprox.). Se forma a continuación del seno Keats y como una prolongación del mismo, el cual se interna 10 millas en dirección SE entre las elevadas montañas de la cordillera Darwin, de las que descienden numerosos ventisqueros. Su entrada se abre entre las puntas Elsa y Final. En el término del saco, el seno se divide, a su vez, en otros dos brazos más angostos, denominados senos Hyatt y Serrano.

Cartas: 12400 - 12421 - 12500

Cambio Nº 3, junio 2019.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



El seno Agostini es conocido en el mundo entero por sus bellezas naturales, y todos los años es visitado por turistas a bordo de naves de pasajeros.

Seno Hyatt.- Carta Nº 12500. Lat. 54° 30' S; Long. 70° 17' W (aprox.). Se forma a continuación del seno Agostini, internándose 7 millas en dirección media ESE y presenta un ancho medio de 6 cables. Hacia el final de su saco se forman dos bahías o brazos: en la de más al N desemboca el ventisquero Videla —que modela una imponente pared de hielo vertical, en la que se producen continuos derrumbes y se desprenden grandes témpanos—, es profunda, pero no es posible acercarse a menos de 2,7 cables del ventisquero debido al fuerte oleaje que levantan los derrumbes. En la bahía del S hay otro ventisquero más pequeño y tiene una barra con 4 metros de agua en la prolongación de una lengüeta de arena, hasta la punta Carmen; como su profundidad disminuye bruscamente, un buque de tamaño moderado no debe acercarse sobrepasando la alineación de la roca Montada con la punta Carmen.

La bahía del N es más profunda y aparentemente limpia. Por los continuos derrumbes de hielo, el mar en esta parte, está completamente cubierto de pequeños témpanos, por lo cual, cuando se navegue en él, debe hacerse con las precauciones del caso.

Fondeaderos.- En la bahía del N del seno Hyatt no hay fondeadero, pero en la bahía del S se encuentra uno de emergencia en 35 metros de agua sobre fondo de arena, demarcando la roca Montada al 186° y la punta Carmen al 087°. En dirección a la parte arenosa de la bahía y a 0,8 cable de este punto, la profundidad disminuye súbitamente a 5 metros. El fondeadero queda a poco más de 1 cable de la orilla, más o menos.

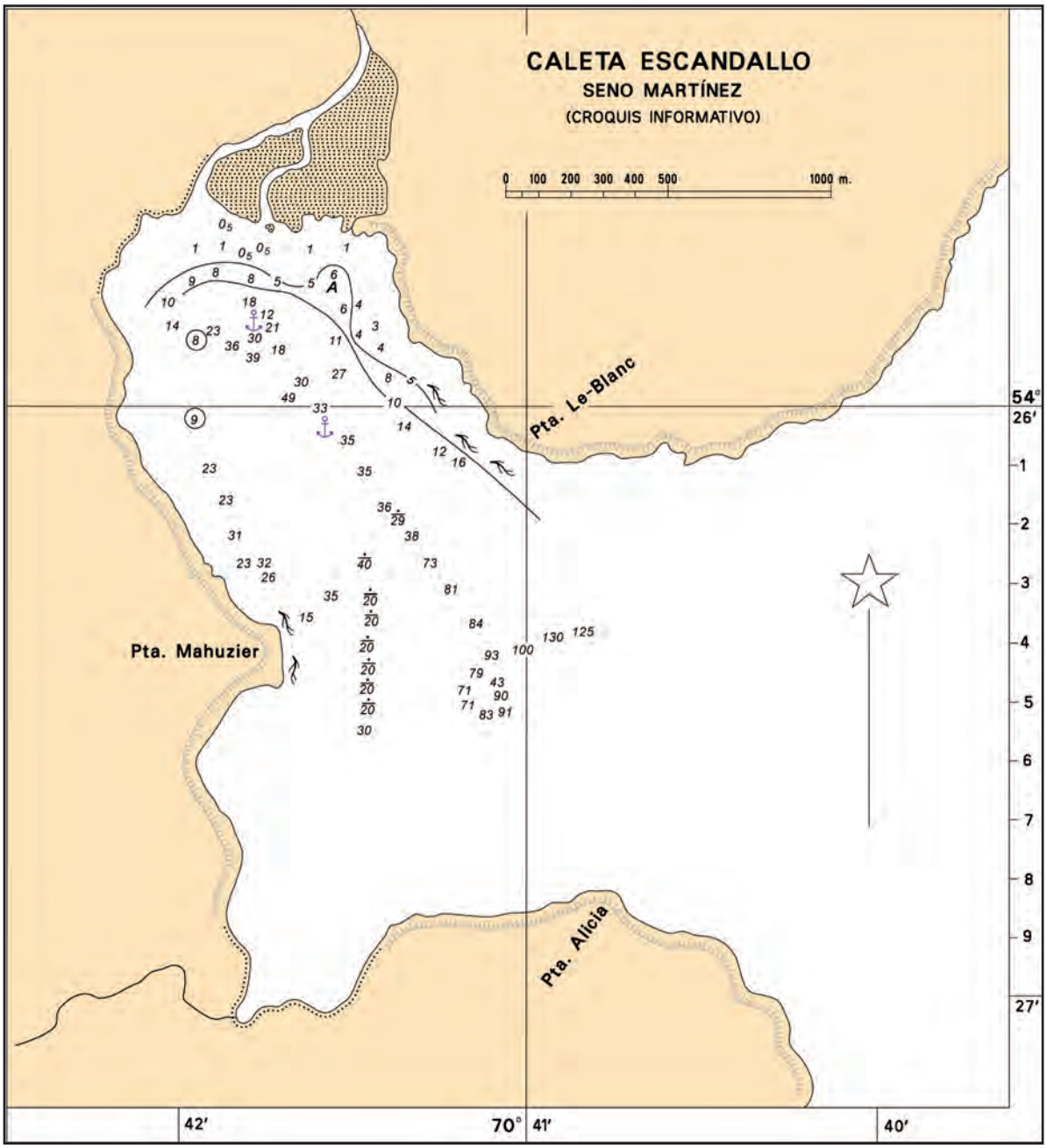
Surgidero Mentiroso.- Carta Nº 12500. Lat. 54° 31' S; Long. 70° 11' W. (Ver croquis). Se forma en la mitad del curso del seno Hyatt, sobre su costa N. Es una ensenada cuyo saco se interna casi 6 cables en dirección E y ofrece un ancho de casi 2 cables. Sus aguas son de profundidad moderada; pero, cercanos a la costa N se encuentran dos escollos constituidos por rocas que afloran en bajamar —las rocas Índice y Ernesto—, de las cuales hay que precaverse. Su entrada se abre entre la punta Norte y la punta Santiago ~~—situada al SSE y a 2,1 cables—~~; es fácil de reconocer por la punta que lo cierra por el S y la playa de arena existente al final del saco.

El surgidero Mentiroso ofrece un buen fondeadero en 36 metros de agua sobre fondo de arena y fango.

Cartas: ~~12400~~ - 12500

Cambio Nº 1, septiembre 2019.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Cartas: ~~12400~~ - 12500

Cambio Nº 1, septiembre 2019.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Seno Martínez.- Carta Nº 12500. Lat. 54° 23' S; Long. 70° 34' W (aprox.). Se da este nombre a la prolongación del seno Keats hacia el SSW y el cual se interna unas 17 millas en dirección media SSW. Sus aguas son limpias y profundas, y su fondo parejo. Al término de su extensión hacia el S se divide en dos brazos, uno en dirección SE, denominado O'Ryan, y el otro hacia el S, llamado Fontaine. Sobre su costa W se forma la caleta Escandallo.

Caleta Escandallo.- Carta Nº 12500. Lat. 54° 26' S; Long. 70° 41' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma al SSW y casi a 6 millas de la punta Micalvi, sobre la costa W del seno Martínez. Su saco se interna inicialmente 5 cables en dirección W y luego se curva hacia el NW por otros 7 cables. Su boca se abre entre la punta Le-Blanc y la punta Alicia —situada al S y a 7,3 cables. Es de profundidad moderada más al interior de las puntas Le-Blanc y Mahuzier, con 38 a 12 metros de agua; sin embargo, es necesario precaverse de dos bajos fondos aislados con 9 y 8 metros de agua desprendidos próximos a la costa W del saco.

En la caleta Escandallo existen dos playas de arena, una ubicada en el extremo NW del saco que forma una suave gradiente que se extiende hasta 180 metros de la costa con una sonda máxima en su extremo de 3 metros. La otra playa está al SSE de la punta Mahuzier, pero no ha sido experimentada ni reconocida. Existe madera en abundancia.

Fondeaderos.- El acceso y la salida de la caleta Escandallo, tanto de día como de noche, no presenta dificultades, por lo limpio de sus aguas y lo ancho de su boca. Es perfectamente reconocible a causa de sus bien definidas costas y elevada cadena de montañas que lo rodean.

En la caleta Escandallo se encuentra fondeadero, apto para buques pequeños, en 12 metros de agua sobre fondo de fango duro, al N y a 5 cables de la punta Mahuzier. Permite un radio de borneo de 200 metros. Otro fondeadero, apropiado para buques mayores, se encuentra en 33 metros de agua sobre fondo de fango duro, al 299° y a 3,5 cables de la punta Le-Blanc.

Ambos fondeaderos están protegidos de todos los vientos, especialmente los del 3er y 4º cuadrantes.

Seno O'Ryan.- Carta Nº 12500. Lat. 54° 32' S; Long. 70° 42' W (aprox.). Corresponde al brazo SE del seno Martínez. Se interna 5 millas en dirección SSE y presenta un ancho medio de casi 6 cables; su profundidad varía entre 89 y 43 metros. Al término de él se abren dos ensenadas, teniendo la de más al E fondo de piedra con una profundidad media de 18 metros. La de más al S es pequeña y con muchos sargazos, por lo que no es recomendable ingresar a ella.

Seno Fontaine.- Carta Nº ~~12400 y~~ 12500. Lat. 54° 34' S; Long. 70° 44' W (aprox.). Es el brazo S del seno Martínez. Se interna casi 5 millas en dirección S y se angosta hacia su término; su fondo es parejo y de una profundidad entre 64 y 19 metros. Su costa E está sembrada de gran cantidad de rocas y sargazos, presentando en su ribera numerosas caídas de agua en toda su extensión.

Ensenada Kahn.- Carta Nº 12500. Lat. 54° 34' S; Long. 70° 45' W (aprox.). Se forma al W de la punta Leopoldo, sobre la costa W de la entrada del seno Fontaine. Es una amplia ensenada y sus aguas son limpias y profundas. Hacia la ribera SE se encuentran 40 metros a 1,5 cables de la costa; en esta dirección la costa es baja y arenosa y en ella desemboca un río.

Islote Cenaria.- Situado al SE y a 2,3 millas de la punta Ariadne, separado poco más de 1 milla de la costa W del canal Magdalena. Es pequeño y se eleva a 10 metros. Su redoso es limpio, salvo una pequeña restinga y roca sumergida que desprende vecino al SW.

El islote Cenaria es visible desde ambos extremos del canal Magdalena y puede rodearse por cualquier lado; pero, prudencialmente se recomienda darle un resguardo no menor de 5 cables.

Baliza luminosa Islote Cenaria.- Ubicada en el islote Cenaria. Señal de peligro aislado. Ver características en la Lista de Faros.

Bajo fondo.- Se encuentra al SE y a poco más de 1,7 millas del islote Cenaria, a media distancia entre el islote referido y la punta Ernesto de la costa opuesta, como a medio canal en esta parte del canal Magdalena. Es un bajo fondo aislado con 5 metros

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

de agua; sin embargo, su redoso es muy profundo. Este escollo, si bien deja paso por ambos lados, es peligroso y requiere dársele la debida atención para asegurar suficiente resguardo.

Islas Laberinto y Jane.- La isla Laberinto está situada al SW y a 1,5 millas del islote Cenaria, muy próxima a la costa E de la isla Capitán Aracena, en el lado W del canal Magdalena. La costa SE y S de esta isla es sucia, destacándose en este sector varios islotes y rocas de los que es necesario precaverse.

Al SSW y a 1 milla de la isla Laberinto, también cercana a la costa E de la isla Capitán Aracena, está la isla Jane.

Entre la isla Jane y la punta Mai Mai Mai, se encuentra un bajo fondo y algunos sargazos.

Bahía Drew.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 18’ S; Long. 71° 02’ W (aprox.). Se forma justamente detrás, o al W de las islas Laberinto y Jane y sobre la costa E de la isla Capitán Aracena, en el lado W del canal Magdalena. Es relativamente amplia; pero, está plagada de islotes y rocas y su fondo es disparejo, por lo que puede ser utilizada solo por embarcaciones pequeñas.

Punta Pajarito.- Situada al SW y a 1 milla de la punta Ernesto y en la misma costa, en el lado S del canal Magdalena. Es de redoso limpio.

A partir de la punta Pajarito, la costa S del canal Magdalena toma dirección S, alejándose de la ruta de navegación, sin ningún accidente digno de mención, salvo los ventisqueros que se precipitan del monte Sarmiento.

Baliza luminosa Punta Pajarito.- Ubicada en la punta Pajarito. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Monte Sarmiento.- Se alza al SSE y a 6,5 millas de la punta Pajarito y sobre la Tierra del Fuego. Se eleva a 2.234 metros y es la más notable y hermosa cumbre de Tierra del Fuego; se levanta sobre una base ancha y termina en dos picos separados a 2,5 cables y que demoran NE a SW uno del otro. Desde el N, la cima parece el cráter de un volcán; pero, vista desde el W los dos picos se enfilan y pierde ese aspecto.

A consecuencia del clima y por hallarse cubierto de nieves perpetuas, casi siempre el monte Sarmiento está cubierto por nubes. Pero con los vientos del E, tiempo frío y cielo limpio, suele mostrar toda su magnífica apariencia, alcanzando a ser claramente visible desde la ciudad de Punta Arenas.

Bahía Transición.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 20’ S; Long. 71° 05’ W (aprox.). Se forma entre las puntas Mai Mai Mai y Camote y sobre la costa E de la isla Capitán Aracena, en el lado W del canal Magdalena. Es una angosta ensenada que se interna casi 4 millas en dirección WNW. Al parecer, es profunda y limpia, pudiéndose utilizar como fondeadero de emergencia. No ha sido suficientemente reconocida.

Seno Magallanes.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 27' S; Long. 70° 57' W (aprox.). Se forma al SSW y a 6,2 millas de la punta Pajarito, sobre la costa N de Tierra del Fuego, en el lado S del canal Magdalena. Se interna 4 millas en dirección SSE y su ancho varía entre 8 cables en la boca y 2,1 cables en el término del saco. Su entrada se abre entre las puntas Gruesa y Entrada y corre entre costas prominentes y escarpadas, que debido a su orientación, cuando soplan vientos del N o del S, estos se encajonan y adquieren gran intensidad, pero sin levantar marejada. Sus aguas son profundas y limpias.

Caleta Mote.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 30’ S; Long. 70° 56’ W (aprox.). Se forma al SSE y a 3,3 millas al interior de la boca del seno Magallanes y sobre su costa W. Es una reducida ensenada.

Puerto Imprevisto.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 27’ S; Long. 71° 04’ W (aprox.). Se forma al W y algo más de 3,2 millas del seno Magallanes y sobre la costa N de Tierra del Fuego, en el lado S del canal Magdalena. Es una ensenada pequeña y de forma circular, con poco más de 2 cables de desahogo. Está rodeado de cerros elevados y acantilados que lo protegen de todos los vientos, con excepción de los del N.

Cabo Peña.- Situado al SW y a 7,5 millas del islote Cenaria, en la costa E de la isla capitán Aracena, en el lado W del canal Magdalena. Es un pequeño mogote redondo y de laderas muy escarpadas por

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Parte occidental del canal Cockburn desde el ENE.

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

el lado del mar; al SE de él se forman escarceos de corriente que abarcan cerca de 2 millas.

Bajo fondo.- Se encuentra al SE y a 6 cables del cabo Peña. Es una sonda aislada de 18,7 metros de profundidad, sobre la cual se producen remolinos y escarceos de corriente; debe dársele debida atención.

Cabo Turn.- Situado al SW y casi a 1 milla del cabo Peña, configurando el límite S de la isla Capitán Aracena, en el lado N del extremo S del canal Magdalena. Es un promontorio de redoso limpio y que se puede rodear a corta distancia, pero manteniéndose claro de los sargazos que lo circundan.

Punta Pirámide.- Situada al S y a 2 millas del cabo Turn y en el lado S del límite entre el canal Magdalena y el canal Cockburn. Al SE y a 2 millas de la punta se alza el cerro Pirámide de 799 metros; notable por la forma que le confiere su nombre.

La punta Pirámide, junto con el cabo Turn, señalan el extremo S del canal Magdalena y el límite E del canal Cockburn.

Baliza luminosa Punta Pirámide.- Ubicada en la punta Pirámide. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

CANAL COCKBURN
Desde el canal Magdalena al océano Pacífico y al paso Brecknock

Canal Cockburn.- Carta Nº 12400. Este canal corre a continuación del límite S del canal Magdalena, en dirección general E-W y luego N-S por unas 40 millas siguiendo el contorno de las costas N y W de la península Brecknock de Tierra del Fuego, a las cuales separa de la costa S de las islas Capitán Aracena, Diego, Seebrock, Clarence, Vidal Gormaz y Magill, para desembocar finalmente al océano Pacífico entre las islas Astrea y Furia.

El canal Cockburn cruza una zona de características montañosas, debido a lo cual el trazado de sus costas es completamente caprichoso e irregular, en numerosos puntos sus aguas penetran profundamente al interior de las montañas, formando senos y canales laterales, vestigios de los antiguos ventisqueros que en otras edades cubrieron completamente estas tierras.

El canal Cockburn es amplio y profundo, y su navegación no ofrece dificultades, salvo en su acceso oceánico, donde numerosos grupos de rocas e islotes hacen su navegación muy peligrosa.

Marea y corrientes.- La mayor extensión de las aguas y el mayor número de bocas de comunicación del Cockburn con el océano y con el Estrecho de Magallanes, influyen poderosamente en la velocidad de las corrientes; habiéndose observado que estas tiran con fuerza sensiblemente inferior a las del canal Magdalena. La corriente de flujo corre hacia el S, es decir, procede del N desde el Estrecho de Magallanes, y es mucho menos sensible que la de reflujo, a la que favorecen los vientos dominantes.

En la parte E del canal Cockburn, sin embargo, la corriente hacia el W, produce fuertes escarceos al N y al S de las islas King y del islote Fitz Roy, debido a la estrechez de los pasos que allí se forman.

Bahía Warp.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 24' S; Long. 71° 07' W (aprox.). Se forma inmediatamente al W del cabo Turn y sobre la misma costa S de la isla Capitán Aracena, en el lado N de la entrada E del canal Cockburn. Es una reducida ensenada abierta a los vientos del S.

Seno Chico.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 26' S; Long. 71° 08' W (aprox.). Se forma inmediato al W de la punta Pirámide, en el lado S de la entrada E del canal Cockburn. Se interna unas 6 millas en dirección general S y sus costas son elevadas, siendo la del lado W la más escarpada. En su curso, se encuentran numerosos témpanos desprendidos de los ventisqueros Nena y Günther Pluschow.

El seno Chico es de gran belleza natural, tanto por sus riberas escarpadas, que en invierno se cubren de nieve, como por los ventisqueros que allí desaguan, solamente comparable al panorama que ofrece el seno Agostini, que todos los años es visitado por turistas.

Bahía Stormy.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 22' S; Long. 71° 08' W (aprox.). Se forma próxima al NW de la bahía Warp y sobre la misma costa, en el lado N del canal Cockburn. Es una ensenada con una península que divide su saco en dos partes semejantes; desde afuera o del canal, la referida península aparece como una isla. Hay en esta bahía numerosos

Cambio Nº 1, septiembre 2019.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

bajos fondos, los cuales, aunque están marcados con sargazos, entorpecen la ruta. Es un lugar inapropiado para fondeadero a causa de su completo desabrigo de los vientos dominantes; además sus aguas son algo profundas, de 30 a 36 metros y el fondo es rocoso. Solamente los buques pequeños y de buen gobierno pueden maniobrar con cierta facilidad en su interior.

Puerto Ideal.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 27' S; Long. 71° 12' W (aprox.). Se forma al SW y 2,5 millas de la punta Pirámide sobre la misma costa, en el lado S del canal Cockburn. Su saco se interna 2,5 millas en dirección S y luego SW. Su acceso lo señala un islote ubicado casi en el centro de dicha entrada, el que mide cerca de 2,5 cables de ancho.

Cerca del término del puerto Ideal se encuentra un buen fondeadero en 26 metros de agua sobre fondo de fango. Hacia el W se extiende un valle con abundante vegetación y al N del fondeadero se vacía un arroyo en donde es fácil hacer aguada.

La costa S del canal Cockburn, entre el puerto Ideal y el seno Bluff, que se forma al WNW y a 12 millas, es muy irregular; además, enfrente de la misma están la isla King, el islote Fitz Roy y la isla Amaya. Dignos de mención son el puerto King, que se forma al NW y a 2 millas del puerto Ideal, y la punta Valparaíso, situada al WNW y 7 millas.

Puerto King.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 25' S; Long. 71° 14' W (aprox.). Se forma al WNW y a 4,4 millas de la punta Pirámide y sobre la costa N de Tierra del Fuego, en el lado S del canal Cockburn. Es una reducida rada de la que no se tiene mayores informaciones.

Isla King.- Situada al WNW y a 4,2 millas del cabo Turn y contigua a la costa N de Tierra del Fuego, en el lado S del canal Cockburn. Es baja y de tamaño moderado y destaca próximo al W las rocas Simmons y un poco más afuera, el islote Fitz Roy.

Frente a la costa N de la isla King, el canal Cockburn corre en dirección NW-SE donde el paso es ancho y de gran profundidad.

No se recomienda tomar el paso por el S de la isla King, por ser muy angosto y estar afectado por encuentros de corrientes.

Baliza luminosa Isla King.- Ubicada en el borde E de la isla King. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Islote Fitz Roy.- Situado al WNW y a poco más de 1 milla de la isla King, en el lado S del canal Cockburn. Es pequeño y su redoso N es limpio y profundo. Cercano al SE desprende una roca que nunca cubre.

Tanto la isla King como el islote Fitz Roy son acantilados y de aguas profundas; el canalizo que queda entre ellos está obstruido por las rocas Simmons y otra que desprende el islote Fitz Roy hacia el SE.

Islote Chulula.- Situado al NNE y a 1,9 millas del islote Fitz Roy, en el lado N del canal Cockburn. Es muy pequeño y bajo; pero fácil de reconocer por su ubicación.

Bahía Park.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 19' S; Long. 71° 18' W (aprox.). Se forma al NW y a 6,5 millas de la bahía Stormy y sobre la costa S de la isla Capitán Aracena, en el lado N del canal Cockburn. Es una ensenada abierta al S y, aunque no existen en su interior peligros ocultos, al S y a 2,5 cables de la punta E de la entrada hay una roca aflorada y otra sumergida, inmediatamente al W de la anterior. En medio de su boca de acceso se encuentra el islote Chulula y en el interior de la bahía, al lado E, otro islote con una roca hacia el NE. Un istmo de poco más de 2 cables de ancho separa el final de la bahía Park del término de un angosto seno que se forma en la parte S del seno Mercurio.

En la bahía Park, el mejor fondeadero se encuentra en 22 metros de agua sobre fondo de arena y fango, con algunos levantamientos roqueños en el saco que queda al W del islote interior. También se puede fondear en 30 metros de agua, entre el islote referido y una punta más al interior; en esa vecindad, sin embargo, hay una mancha de sargazos con sondas de solo 2 a 7 metros.

La bahía Park tiene el inconveniente de estar expuesta a los vientos reinantes.

Seno Mercurio.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 17' S; Long. 71° 20' W (aprox.). Se forma al W y a 1,5 millas de la bahía Park y sobre la costa S de la isla Capitán Aracena, en el lado N del canal Cockburn. Se interna profundamente hacia el NE y se divide

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

en varios brazos. En la parte W del seno se encuentra la isla Diego.

El seno Mercurio no ha sido hidrografiado, por lo que se recomienda no aventurarse en él.

Seno Prat.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 16' S; Long. 71° 23' W (aprox.). Se forma al NW del seno Mercurio y sobre la misma costa, en el lado N del canal Cockburn. La costa N de la isla Diego configura el lado W de este seno. Después el seno Prat toma dirección N y se divide, a su vez, en tres ensenadas; las cuales son de W a E: Aldea, Riquelme y Uribe.

En la ensenada Riquelme se encuentra el puerto Quidora, y al S y a 7,5 cables de la ensenada se abre el puerto Esmeralda.

Ensenada Uribe.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 09’ S; Long. 71° 24’ W (aprox.). Se forma en el extremo NE del seno Prat e inmediatamente al NE del puerto Esmeralda. Su saco es angosto y se interna 2 millas en dirección NE. Es poco profunda y navegable solamente en su primera mitad, pues a esta altura el paso se encuentra obstruido por un bajo fondo de 3 metros de profundidad. No se aconseja su navegación. Existe madera en abundancia.

Fondeadero.- En caso de necesidad, es posible fondear a lo largo de la ensenada Uribe, ya que su profundidad varía de 12 a 8 metros; no obstante no es aconsejable hacerlo, pues los vientos del W, SW y NW adquieren cierta intensidad y, como la ensenada es estrecha, los buques ven muy reducidas sus condiciones de maniobrabilidad.

Ensenada Riquelme.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 07’ S; Long. 71° 23’ W (aprox.). Es la prolongación del seno Prat hacia el N por unas 3 millas. Es una ensenada de aguas limpias y con profundidades que varían entre los 36 y 16 metros. Bastante protegida de todos los vientos, pues sus costas son elevadas. Hacia el final esta ensenada se ensancha, dando origen a una hermosa bahía de aproximadamente 6,4 cables de diámetro, con profundidades de 26 a 16 metros, que la hacen apta para que allí fondeen buques mayores. Hay madera en abundancia y varias cascadas.

Isla Diego.- Situada al S y como engastada en esa costa de la isla Capitán Aracena, de la cual está separada por el canal Engaño y las entradas de los senos Mercurio y Prat, en el lado N del canal Cockburn. Es de gran tamaño, en cuyo centro se destaca el promontorio Barrow de 688 metros de elevación aproximadamente.

Puerto Soffia.- Carta Nº 12421. Lat. 54° 17' S; Long. 71° 24' W (aprox.). Se forma sobre la costa E de la isla Diego y en la entrada del seno Mercurio. Su saco se interna más de 1 milla en dirección NW y presenta un ancho uniforme de 2,5 cables, con profundidades de 30 metros en su medianía y de 15 metros en el final. Rodean el puerto montañas de elevación moderada; los chubascos no son de fuerza excesiva y los vientos soplan a lo largo de la bahía. Al final del saco desagua un riachuelo de algún caudal, accesible en bote, lo que permite proveerse de agua; en las playas abundan los choros y del fondo se extraen centollas.

~~El establecimiento del puerto es de 1 hora 35 minutos y la amplitud de la marea en sicigias es de 1,4 metros.~~

Fondeadero.- Puerto Soffia es un magnífico fondeadero; en todas partes el tenedero es excelente, compuesto de arena, conchuela y fango. En este puerto no hay peligros ocultos; los sargazos que se alejan más de 40 metros de la orilla, crecen en profundidades superiores a 12 metros. Además de las buenas condiciones enumeradas, este fondeadero se recomienda por su ubicación muy favorable para una nave que, procedente del Estrecho de Magallanes, encuentre mal tiempo en el canal Cockburn; además, desde el fondeadero se puede observar el estado del mar en el mencionado canal.

Para tomar el puerto Soffia sirve de guía la pequeña isla Javiera, de 15 metros de elevación, situada a poca distancia de la punta S de la entrada.

Caleta Barrow.- Carta Nº 12421. Lat. 54° 20' S; Long. 71° 27' W (aprox.). Se forma al WNW y a 4,9 millas de la isla King y sobre la costa S de isla Diego, en el lado N del canal Cockburn. Su saco se interna 4 cables en dirección N; pero tanto el final de ella como su mitad W lo ocupa un extenso bajo fondo, donde se encuentran varias rocas a flor de agua y otras que cubren y descubren. Al término del saco de la caleta se despeñan dos cascadas notoriamente visibles desde el canal por el E.

Cartas: 12400 - 12421

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Fondeaderos.- En la caleta Barrow se encuentra fondeadero apto para buques pequeños, en 20 metros sobre fondo de arena y fango, en medio de la entrada. Dicho fondeadero es abierto a los vientos del S, debiendo dar debida atención al extenso bajo fondo desprendido cerca de la costa W, y a una roca que en bajamar descubre más de 0,5 metro y está rodeada de sargazos. El fondeadero interior es apto solamente para embarcaciones de hasta 20 metros de eslora y calado no superior a 1,2 metros.

El fondeadero exterior es totalmente abierto a la marejada reinante; siendo ambos fondeaderos totalmente abiertos a los vientos del 2º y 3er cuadrantes.

Baliza luminosa Caleta Barrow.- Ubicada al SW y a 5 cables de la caleta Barrow, en el borde S de la isla Diego. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Isla Amaya.- Situada al S y a 1,3 millas de la isla Diego, muy próxima a la costa N de Tierra del Fuego, en el lado S del canal Cockburn. Es de reducido tamaño y forma alargada; en su vecindad W destaca un islote pequeño.

La isla Amaya, junto con la isla Reyes —situada al WSW y a 1,3 millas—, se encuentran en la boca del seno Bluff.

El redoso N de la isla Amaya es limpio, excepto por un islote situado muy próximo a su borde W.

Seno Bluff.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 25' S; Long. 71° 26' W (aprox.). Se forma justamente al S de la isla Amaya y sobre la costa N de Tierra del Fuego, en el lado S del canal Cockburn. Se interna 8 millas en dirección ESE y en sus costas hay numerosas abras, y bahías con fondeadero en dos de ellas. Su entrada se abre entre la isla Amaya y la isla Reyes ~~—situada al SW y a 1,5 millas~~. Al S de la primera y al SE de la segunda y en plena entrada del seno, se encuentra un grupo conformado por varias islas e islotes sin nombre, el cual debe contornearse por el S.

Puerto Tanteo.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 25’ S; Long. 71° 28’ W (aprox.). Se forma cerca de la entrada y sobre la costa SW del seno Bluff. Es una rada que parece abrigada, pero es estrecha y no da cabida más que a un buque pequeño, el que puede fondear en 18 metros de agua sobre fondo de fango, al NW de una pequeña playa que se distingue hacia el final.

Puerto Saco.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 26’ S; Long. 71° 18’ W (aprox.). Se forma al término del seno Bluff y sobre la costa N de Tierra del Fuego. Es una reducida ensenada de forma circular, adonde desagua un pequeño lago. Su entrada está obstruida por dos islotes. Se recomienda no aventurarse en el puerto Saco si no se posee un conocimiento previo.

Bahía Ester.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 27’ S; Long. 71° 22’ W (aprox.). Se forma sobre la costa S del seno Bluff. Es una hermosa y extensa bahía, sus aguas son limpias y profundas no habiéndose encontrado en ella fondeadero. Se accede a esta bahía por un corto y angosto canalizo, cuya sonda mínima es de 14 metros a medio canal. Este canalizo debe tomarse con precaución, a causa de algunos bajos fondos marcados por sargazos que existen en sus orillas y cerca de su boca. Hay madera en abundancia.

Isla Prowse.- Situada al W y a 1 milla de la isla Reyes y frente a la entrada del seno Sargazos, en el lado S del canal Cockburn. Se extiende unas 3 millas en sentido W-E. Su costa N es limpia y despide en su vecindad W el islote Horacio. Muy próximo al W destaca un islote pequeño rodeado de sargazos.

Seno Sargazos.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 25' S; Long. 71° 34' W (aprox.). Se forma justamente al S de la isla Prowse ~~entre la costa W de la península Juan —por el E lado E— y~~ la costa E de la península Rolando —por el lado W—, en la ribera S del canal Cockburn. Se interna poco más de 3 millas en dirección SE. Una isla ubicada en la boca de su entrada, deja dos accesos. Ambos son de fondo irregular y deben navegarse con precaución a causa de los bajos fondos marcados por sargazos. Al final del saco existe otra isla que deja dos pasos, ambos cubiertos por sargazos, pudiendo ser navegados por buques de pequeño calado, con las debidas medidas de seguridad.

No se encuentran fondeaderos en el seno Sargazos. ~~Hay madera en abundancia.~~

Cartas: 12400



Islas Kirke. Vista desde el N

Canal Delia.- Carta Nº 12400. Separa la costa W de la península Rolando —por el lado E— de la costa E de la isla Joaquín —por el lado W—, en una extensión de algo más de 4 millas en dirección NNW-SSE. Es limpio en casi toda su prolongación, excepto en su entrada que se ve obstruida por un peligroso bajo fondo con 5 metros de agua y cubierto por sargazos que despide la península Rolando, ubicada al E de la punta Tello. La derrota para tomar este canal es acercándose a la punta Tello de la isla Joaquín.

Seno Brujo.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 24' S; Long. 71° 42' W (aprox.). Se forma al W y casi a 8 millas del seno Bluff, sobre la misma costa. Se interna casi 10 millas en dirección SE y se caracteriza por ser muy ramificado y lleno de islas y escollos; no ofrece sin embargo, más que un solo fondeadero: el puerto Alegría. Su entrada se abre hacia el SE de las islas Kirke y en ella se encuentra el islote Petit, que desprende hacia el N un islote rodeado por sargazos. Dicho islote y escollo quedan hacia el E de la derrota del acceso al seno.

Puerto Alegría.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 30' S; Long. 71° 32' W (aprox.). Se forma al final del seno Brujo y casi a 10 millas de la boca. Este puerto, con un saco de poco más de 5 cables de diámetro, ofrece buen fondeadero en 20 metros de agua sobre fondo de fango, un poco al E de su centro y al W de un montículo que hay en una playa anegadiza de la costa E.

Seno Dyneley.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 17' S; Long. 71° 41' W (aprox.). Se forma próximo al W del seno Mónica y sobre la costa S de la isla Clarence, en el lado N del canal Cockburn. Se interna un total de 23 millas en dirección NW.

Al W del eje del seno Dyneley y en su entrada se encuentran sucesivamente de E a W las islas Baynes, Elisa y Seebrock, siendo esta última la mayor y de unas 4,5 millas de largo. Más al interior, al NW y a 1,5 millas y a 2 millas de la isla Baynes, pueden verse las islas Molly y Alegría que despiden rocas hacia el SW y SE a corta distancia, respectivamente. Estas islas se hallan a 1 milla de la costa de la isla Capitán Aracena, que en esta parte también desprende rocas hasta 5 cables afuera de su orilla.

El seno Dyneley presenta sus costas cortadas por varias bahías, puertos y algunos senos secundarios. En la costa NE se forman sucesivamente: el canal Engaño; la ensenada López y puerto Manzano, al NE y NNE de la isla Baynes; el seno Mónica, inmediatamente al N de ella; el canal Acwalisnan, y casi al final de su saco, el puerto Andrade.

Canal Engaño.- Carta Nº 12400. Separa la costa E de la península Gastón —por el lado W— de la costa W de la isla Diego —por el lado E—, en una extensión de 3,8 millas en dirección N-S y siguiendo un curso bastante recto. Además, su ancho es casi uniforme, variando de 5,4 cables en su parte más ancha a 3,2 cables en su parte más angosta. Comunica el seno Dyneley con el seno Prat. Sus aguas son limpias y profundas en casi toda su extensión, con excepción de su boca N que está sembrada de bajos fondos marcados por sargazos, que impiden el paso de buques, permitiendo solamente el cruce de botes.

Cartas: 12400

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Fondeadero.- Al final del canal Engaño y en el lugar donde cambia su curso al SE, hacia el seno Prat, se forma una abrigada bahía de aproximadamente 5 cables de diámetro, que ofrece buen tenedero en 22 a 18 metros de agua sobre fondo de arena y fango.

Canal Acwalisnan. Acceso S.- Carta Nº 12400. 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 7 millas en dirección general SW-NE, hasta desembocar en el canal Pedro De la Hoya del Estrecho de Magallanes.

El canal Acwalisnan no ha sido hidrografiado y se tiene información de haberse experimentado fuertes corrientes en sus angosturas, por lo que se recomienda no aventurarse en él si no se posee un conocimiento previo.

Seno Mónica.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 15' S; Long. 71° 36' W (aprox.). Se forma sobre la costa SW de la isla Capitán Aracena, al W de la península Gastón, inmediatamente al N de la isla Baynes. Se interna casi 5 millas en dirección N hasta su medianía donde cambia su curso hacia el NE. Su fondo es irregular y la navegación debe efectuarse con precaución a causa de los bajos fondos que despiden sus costas. El canalizo se angosta notablemente 1 milla antes de llegar al final del saco y su paso se encuentra obstruido por un bajo de arena y roca donde se sondan 3 metros.

Islas Kirke.- Situadas casi en el eje del canal Cockburn y por poco frente a la entrada del seno Brujo. Son tres islas pequeñas dispuestas en sentido WSW-ENE y abarcando 1,1 millas. Son escarpadas y despiden rocas hacia el N y hasta 2,5 cables afuera de la orilla. Además, al WSW y a 3 millas de las islas Kirke se encuentra un bajo fondo de 11,3 metros de profundidad cubierto de sargazos.

Baliza ciega Isla Kirke.- Ubicada sobre el islote próximo al N de la isla Kirke de más al E. Es un pilar de 8 metros de altura, de color blanco con su parte superior roja. Señal lateral de estribor. Ver características en Lista de Balizamiento Ciego.

Seno Duntze.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 20' S; Long. 71° 46' W (aprox.). Se forma al W de la isla Seebrock, entre esta y la costa SE de la isla Clarence. Se interna más o menos 6 millas en dirección N y su curso se encuentra obstruido por las islas Duntze. Está unido al seno Dyneley por el paso Andrade Taraba, que corre por el N de la isla Seebrock.

El seno Duntze se encuentra en su mayor parte inexplorado, por lo que su navegación no se recomienda.

Baliza luminosa Seno Duntze.- Ubicada en la punta SW de la entrada del seno Duntze. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

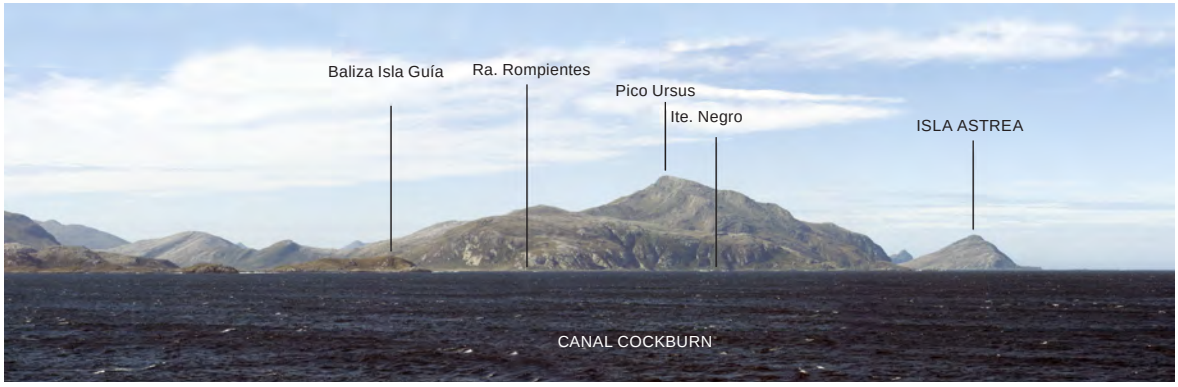
Puerto Laipe.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 15' S; Long. 71° 50' W (aprox.). Se forma al final del seno Duntze y sobre la costa SE de la isla Clarence. Queda al interior del saco de una bahía que se interna casi 2 millas en dirección NW y cuya entrada es algo angosta. Es de difícil acceso y sus condiciones náuticas son mediocres, por lo que solamente podría ser útil como fondeadero de emergencia para buques pequeños. El tenedero es malo, fondo de piedra, rodeado de sargazos que no distan más de 2 cables del sitio señalado para fondear en 20 metros de agua.

Seno Chasco.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 28' S; Long. 71° 50' W (aprox.). Se forma al WSW y a 8 millas del seno Brujo, al SSE de la isla Vidal Gormaz, sobre la costa N de Tierra del Fuego. Se interna 15 millas en dirección ESE. Las múltiples entradas de este seno han sido reconocidas someramente, encontrándose un fondeadero al final de su brazo más largo. Este fondeadero, llamado puerto Consuelo, está separado del seno Courtenay por un istmo de 3 millas de ancho, cruzado por un cordón de cerros boscosos que se elevan hasta 350 metros.

Un brazo de mar sin nombre ubicado al S del seno Chasco y el seno Aragay, en la costa N del canal Brecknock, forman la base de la península Brecknock, y sus aguas están separadas por un istmo de apenas 3 cables de ancho.

Canal Bárbara. Acceso S.- Carta Nº 12400. 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 35 millas en dirección general N-S, desde el Estrecho de Magallanes hasta el canal Cockburn. Comunica las aguas del

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Canal Cockburn. Vista costa E

Estrecho de Magallanes con las de la bahía Stokes y el canal Cockburn. Su entrada N —de 2 millas de ancho— se abre entre el cabo Edgeworth por el W y la isla Cayetano al E. Al SW y 5 millas de dicha entrada, en la angostura del paso Shag, el ancho es de apenas 2,5 cables. Más al S hay también otras angosturas.

El canal Bárbara se une al canal Cockburn por una amplia boca de más de 10 millas de ancho, que se abre entre el borde SE de la isla Clarence —por el lado NE — y la isla Henry del grupo de islas Magill —por el lado SW. Las islas Vidal Gormaz, Enderby y Clavel, ubicadas en medio de esta boca, lo dividen en tres pasos llamados, paso Adelaida el del N, paso Águila el del centro, y paso Sur el más austral. Estos pasos son limpios y profundos, y no presentan dificultad para su navegación.

El canal Bárbara no ha sido hidrografiado, por lo que se recomienda no arriesgarse en él si no se posee un conocimiento previo.

Islas Enderby.- Situadas al E y a 3 millas de la Isla Adelaida, al NE y a 1,4 millas de las islas Clavel, separadas por el paso Águila, en el lado NW del canal Cockburn. Además, este grupo, compuesto por las islas Vidal Gormaz y Enderby, está apartado de la costa S de la isla Clarence —situada al E del canal Bárbara— por el paso Adelaida.

La isla Vidal Gormaz —la mayor y de más al E— ostenta dos morros bien característicos denominados Tetas de Calderón. La isla Enderby está al NW y a 4 cables de la primera, y separada por un canalizo que no ha sido hidrografiado.

Paso Adelaida.- Carta Nº 12400 ~~y 12310~~. Separa la costa S de la isla Clarence —por el lado N— de la costa N de las islas Enderby y Vidal Gormaz —por el lado S—, en una extensión de casi 5 millas en dirección WNW-ESE y su ancho no es inferior a 1 milla.

El paso Adelaida, es el de más al N de los tres pasos que conducen desde el canal Cockburn al acceso S del canal Bárbara.

Puerto Niemann.- Carta Nº 12400. Lat. 54° 20' S; Long. 71° 55' W (aprox.). Se forma sobre la costa S de la isla Clarence y en el lado N del paso Adelaida. Es una ensenada que se interna casi 1 milla en dirección N y presenta un ancho de 3,5 cables. Su entrada está conformada por un canalizo recto que desemboca en el canal Cockburn.

El puerto Niemann no ha sido hidrografiado, por lo que se recomienda no ingresar a él.

Paso Águila.- Carta Nº 12400 ~~y 12310~~. Separa la costa SW de las islas Enderby y Vidal Gormaz —por el lado N— de la costa NE de las islas Clavel —por el lado S—, en una extensión de 2,5 millas en dirección NW-SE y ofrece un ancho de 1,3 millas. Es profundo y limpio.

El paso Águila, es el del centro de los tres pasos que conducen desde el canal Cockburn al acceso S del canal Bárbara.

Islas Clavel.- Situadas al SW y a 1,5 millas de la isla Vidal Gormaz, separadas por el paso Águila y al ENE y a 1,4 millas de la isla Henry, apartada por el paso Sur, en el lado W del canal Cockburn. Son



Canal Cockburn. Vista hacia el S

dos islas pequeñas dispuestas contiguas entre sí y espaciadas por un estrecho y sucio canalizo, además de unos islotes inmediatos a su lado E y N.

Baliza ciega Islas Clavel.- Ubicada en la costa SE de la isla Clavel de más al E. ~~Es una torre de 6 metros de altura de color blanco con una franja horizontal roja y aletas distintivas rectangulares. Elevación 9 metros.~~ Señal costera. Ver característica en la Lista de Balizamiento Ciego.

Paso Sur.- Cartas Nº 12400 ~~y 12310~~. Separa la costa W de las islas Clavel —por el lado E— de la costa E de las islas Skyring y Henry —por el lado W—, en una extensión de 2,5 millas en dirección general N-S y su ancho supera las 1,5 millas.

El paso Sur, es el más austral de los tres pasos que conducen desde el canal Cockburn al acceso S del canal Bárbara.

Isla Henry.- Situada próxima al E de la isla Skyring y separada por un angosto y sucio canalizo, en el lado W del canal Cockburn. Se eleva a 394 metros y su contorno es sucio. Su extremo SE es la punta Alveal, de redoso limpio y profundo hacia el canal Cockburn.

Península Brecknock.- Es la gruesa proyección de tierra que configura el extremo W de la isla Tierra del Fuego. Avanza 15 millas en dirección WNW y está unida a la isla Tierra del Fuego por un angosto istmo que queda al final del seno Aragay. A corta distancia y como encajada en su costa W, está la isla Aguirre, y frente a la costa S y SW están las islas Camden. Además, está separada de la isla Aguirre por el canal Ocasión, y de las islas Astrea y London por el paso Brecknock. Su costa es muy irregular y está recortada por senos que se internan en la tierra y por puntas y cabos que se proyectan hacia afuera. Estos senos y puntas, conjuntamente con las islas costeras, imprimen a la península su trazado escabroso. Algunos de estos senos han sido explorados, pero no hidrografiados.

Islas Wichmann.- Situadas al E y a 1,8 millas del borde SE de la isla Furia, al S y casi a 1 milla de la isla Skyring, en el lado NW de la entrada SW del canal Cockburn. Forman un conjunto de cuatro islas, rodeadas de islotes y rocas, la mayor de las cuales es la de más al NE, y la más elevada es la de más al S que se alza a 195 metros.

Todo el redoso de las islas Wichmann es sucio, especialmente su lado N, en dirección a las islas Skyring y Henry, donde se ven varios islotes y rocas.

Isla Guía.- Situada al SSW y a 1,3 millas del islote Meteoro, próxima al borde W de la península Brecknock, en el lado E de la parte S del canal Cockburn. Es pequeña, se eleva a 63 metros y la más avanzada hacia el W de varias islas, islotes y rocas que la costa W de la península Brecknock despide en esta parte. Es la mejor referencia para tomar la entrada NW del canal Ocasión.

Baliza ciega Isla Guía.- Ubicada en la parte más elevada de la isla Guía. ~~Es una torre piramidal metálica revestida en madera de 6 metros de altura, de~~

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

~~color blanco con su mitad superior roja. Señal lateral de estribor~~. Señal costera. Ver característica en la Lista de Balizamiento Ciego.

Roca Rompientes.- Situada al SSW y a 3 cables de la isla Guía, en el mismo lado. Es una roca aflorada que se alza a 2 metros donde rompe la mar por lo que es siempre visible, particularidad que indica su nombre. Además, es el peligro más avanzado hacia el eje del canal en lado N del acceso NW del canal Ocasión.

Isla Aguirre. Costa W.- Situada próxima y como encajada en la costa W de la península Brecknock, de la que está separada por el canal Ocasión, en el lado N de la entrada W del paso Brecknock. Mide cerca de 5 millas en sentido NW-SE por 2 millas de ancho; su relieve es muy irregular, levantándose en ellas montañas de elevación considerable, entrecortadas por valles y quebradas profundas; en su parte NW se alza el pico Ursus de 630 metros.

La costa W de la isla Aguirre que mira al paso Brecknock es rocosa, áspera y está azotada incesantemente por el oleaje; la vegetación falta casi completamente, sobre todo en las partes abiertas al SW.

Punta Miguel.- Situada al S y casi a 8 cables de la roca Rompientes y conformando el extremo N de la isla Aguirre, en el lado S de la entrada NW del canal Ocasión. Es sucia y despide varios islotes y rocas hacia el NW hasta 4,5 cables afuera de la orilla; siendo el islote Negro el escollo más sobresaliente.

Islote Negro.- Situado al NW y a 4,3 cables de la punta Miguel, en el lado S de la entrada NW del canal Ocasión. Además, es el de más al NW de varios islotes y rocas que desprende la punta Miguel. Este islote es pequeño y se eleva a 11 metros; debe su nombre al color que lo caracteriza.

El islote Negro, junto con la roca Rompientes, determinan el paso navegable en la entrada NW del canal Ocasión, por cuyo eje debe llevarse la derrota.

Canal Ocasión.- Carta Nº 12711. Separa la costa S de la península Brecknock —por el lado N— de la costa N y E de la isla Aguirre —por el lado S—, en una extensión de algo más de 9 millas en dirección media NW-SE; pero, siguiendo un curso considerablemente tortuoso; tal es así que, desde su acceso NW corre en aproximadamente de NW a SE por espacio de 5 millas, por entre varios escollos, y luego cambia bruscamente su dirección de ENE a WSW por otras 2,5 millas, hasta su acceso SE.

La entrada NW del canal Ocasión, en el lado W de la parte S del canal Cockburn, se abre entre la roca Rompientes y el islote Negro —situado al SSW y a 6,8 cables—; por el SE, lo hace entre la punta Pirámide de la península Brecknock y el vértice SE de la isla Aguirre, en el lado N del paso Brecknock.

El canal Ocasión, constituye la alternativa más favorable para sortear los temporales y malos tiempos que suelen afectar los accesos SW del canal Cockburn y W del paso Brecknock, permitiendo a los buques pequeños, evitarse la navegación por esos accesos. Sin embargo, su navegación es algo intrincada y de cuidado; recomendándose, en todo caso, emplear un andar moderado.

En el canal Ocasión, la corriente de flujo tira hacia el E, es medianamente sensible y siempre de mayor intensidad que la de reflujo.

Más adelante en esta misma Parte se añade la descripción detallada y particular del canal Ocasión, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

Acceso oceánico o SW del canal Cockburn.- Carta Nº 12310. Se forma entre el lado S del grupo de islas Magill y los escollos desprendidos hacia el S de esa costa —por el lado NW— y la costa W de las islas Aguirre, Astrea y London, y peligros destacados enfrente de esas costas —por el lado E. Es una extensa abra, en la que se encuentran numerosos islotes y rocas, todos muy peligrosos para la navegación; pero, donde la mar rompe con violencia, lo cual podría servir de aviso anticipado de su aproximación.

En la medianía del acceso oceánico o SW del canal Cockburn existe una extensa área inexplorada, comprendida al interior del triángulo que se conforma entre los veriles insidiosos de los islotes Tussac por el N, los islotes Middle por el W y los islotes Furias del Este por el E, delimitando los pasos Cruz y Gorziglia, según sea que se pase por el W o el E de ella, respectivamente.

Cartas: 12310 - 12400 - 12711

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Más adelante, en esta misma Parte se añade la descripción detallada y particular del acceso oceánico o SW del canal Cockburn, específicamente los pasos Cruz y Gorziglia, incluyendo las instrucciones para la navegación y las recomendaciones para la derrota.

RECOMENDACIONES PARA LA DERROTA EN LOS CANALES MAGADALENA Y COCKBURN

Navegando de N a S

Por el canal Magdalena.- Proviniendo desde el N por el Estrecho de Magallanes, es decir del paso del Hambre, para desde allí tomar el seno Magdalena y continuar hacia el S en demanda del canal del mismo nombre. Dar rumbo al 201° para pasar al SE y a 1,8 millas del cabo San Isidro —señalizado con una baliza luminosa— y, más adelante, al NW y a 2,2 millas del islote más desprendido en esa dirección, que se encuentra vecino al SW del cabo San Antonio. De esta forma, se apartará de la costa W de la isla Dawson lo necesario para, más adelante, dar seguro resguardo a los bajos fondos Mantilla y Miera. Continuando al mismo arrumbamiento y ya salvado con largueza al S de la latitud de los islotes Rocky, cambiar el rumbo a babor hasta el 180° para pasar al W y a 3,8 millas de la punta Hillock de la isla Dawson, primero, y luego al W y a 4,2 millas de la punta Zig Zag de la misma isla; y en dirección a la cumbre del monte Vernal de la isla Capitán Aracena. También resulta apropiado fijarse de navegar este tramo sin disminuir de la longitud 71° 00’ W. De este modo, se asegurará abrirse lo necesario de la costa W de la isla Dawson, para escapular con seguridad el bajo Miera, de apenas 3,6 metros de profundidad —ubicado en Lat. 54° 00,6’ S; Long. 70° 58,2’ W. Posteriormente, sobrepasado al S del referido bajo Miera, cambiar el rumbo a babor hasta el 155° para pasar al NE y a 1 milla del borde NE de la isla Capitán Aracena y en dirección a la baliza luminosa Islote Anxious. Tener cuidado de no equivocar la entrada del seno Magdalena, pues, viniendo de esa dirección, se abre primero la boca W del canal Gabriel, lo que podría producir alguna confusión.

Si se procede desde el W, por el paso Froward, es necesario precaverse primero del bajo Camacho, rodeándolo por su lado S, preferentemente, y luego dar rumbo al 155° para pasar al NE y a 1 milla del borde NE de la isla Capitán Aracena y en dirección a la baliza luminosa islote Anxious; así además, se precaverá pasar al SW y a una apropiada distancia del bajo Miera.

Aproximando a la entrada N del canal Magdalena, gobernando al rumbo 155° en dirección a la baliza luminosa Punta Anxious, al llegar a unas 2 millas del islote donde está instalada la mencionada baliza luminosa, y cuando se abra el canal Magdalena hacia el S, cambiar el rumbo a estribor hasta el 170° para pasar al E y a 9 cables de la costa E de la isla Capitán Aracena —justamente donde cae precipitosa la ladera del Monte Vernal—, o bien, al W y a 4 cables del islote de la baliza luminosa Punta Anxious. Avanzando a este arrumbamiento, se navegará prácticamente a medio freo el canal. El islote Cenaria —señalizado con una baliza luminosa— aparecerá levemente abierto por estribor; asimismo, luego, la baliza luminosa Punta Pajarito.

Más adelante, franqueado al S del islote Jumbo, corregir levemente el rumbo a estribor hasta el 175° para pasar al E y a 7 cables del islote Cenaria, en dirección a la baliza luminosa Punta Pajarito. Próximo a llegar a la cuadra del islote Cenaria, caer a estribor hasta el rumbo 217° para pasar al SE y a 5 cables del mismo islote y, más adelante, al SE y a 8 cables de la isla Jane. La baliza luminosa Punta Pirámide aparecerá levemente abierta por estribor. De este modo, se dará seguro resguardo por babor al bajo fondo de 5 metros de profundidad que se encuentra casi a media distancia entre el islote Cenaria y la punta Ernesto; asimismo, posteriormente, por estribor, a los escarceos referidos que se desprenden al E del cabo Peña.

Salvados los escarceos referidos anteriormente, caer a estribor hasta el rumbo 270° para pasar al S y a 7 cables del cabo Turn, y tomar a continuación el canal Cockburn.

En general, el canal Magdalena se debe navegar siguiendo su eje, teniendo cuidado rodear el islote Cenaria por el E y a no menos de 5 cables; con lo cual se conseguirá dar suficiente resguardo a la sonda de 5 metros que se encuentra entre ese islote y la punta Ernesto.

Por el canal Cockburn.- Procediendo desde el E por el canal Magdalena, navegando al rumbo 270° y después de pasar al S y a 7 cables del cabo Turn, caer a estribor —contorneando la punta Ratón— hasta el rumbo 311° para pasar al NE y a 7 cables de

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

la isla King —señalizada con una baliza luminosa. Al llegar a la cuadra de la referida baliza luminosa, cambiar poco a poco el rumbo a babor —escapulando por esa banda y a no menos de 5 cables, la isla King, las rocas Simmons y el islote Fitz Roy— hasta el 270° para pasar al S y a 5 cables del límite S de la isla Diego —señalizada con una baliza luminosa.

Avanzando al rumbo 270°, cuidar pasar al N y a 8 cables de la isla Prowse y al llegar a la cuadra de ella, corregir el rumbo a babor hasta el 265° para pasar al N y a 7 cables de las islas Kirke. La baliza luminosa Isla Clarence aparecerá levemente abierta por estribor. Próximo a llegar a la cuadra de la baliza luminosa Isla Clarence, cambiar el rumbo a babor hasta el 235° para pasar al SE y a 5 cables de la isla Vidal Gormaz y, más adelante, al NW y a 5 cables de la punta Chasco —extremo NW de la península Brecknock. De esta manera, se dará prudente resguardo por babor al bajo fondo de 11,3 metros de profundidad que se encuentra al WSW y a 3 millas de las islas Kirke. La baliza ciega Islas Clavel aparecerá abierta por estribor.

Sobrepasada la isla Clavel, caer a babor hasta el rumbo 210° para pasar al NW y a 8 cables de la isla Meteoro y, más adelante, al NW y a 9 cables de los islotes más desprendidos de la costa W de la isla Aguirre. La baliza ciega Islas Clavel quedará directamente por la popa.

Para tomar el canal Ocasión y continuar hacia el E por la ruta de canales interiores, sobrepasada la isla Guía —señalizada con una baliza ciega—, caer a babor hasta el rumbo 123° e ingresar a este canal, navegando a medio freo entre la roca Rompiente y el islote Negro.

Para continuar por el paso Brecknock hacia el E, también por la ruta de canales interiores, ya sobrepasada la entrada NW del canal Ocasión, caer a babor hasta el rumbo 180° para pasar al W y a 1 milla del borde W de la isla Aguirre, y así tomar la entrada W del paso Brecknock.

Finalmente, para salir al océano, puede optarse por hacerlo navegando por el paso Cruz o por el paso Gorziglia.

Más adelante en esta misma Parte se proporcionan las recomendaciones para la derrota en el paso Brecknock, el canal Ocasión y los pasos Cruz y Gorziglia.

Navegando de S a N por el canal Cockburn.- Para tomar el canal Cockburn ingresando desde el océano, sea luego de transitar por el paso Cruz o el paso Gorziglia, gobernar al rumbo al 044° para pasar al SE y a 9 cables de la punta Alveal —extremo SE de la isla Henry—, o bien, al NW y a 1,05 millas del borde W de la isla Meteoro. La baliza ciega Islas Clavel aparecerá levemente abierta por babor.

Si se procede desde el E por el paso Brecknock, sobrepasada la isla Astrea y al llegar a la cuadra de los islotes León, dar rumbo al 000° para pasar al W y a 1 milla del borde W de la isla Aguirre y, poco más adelante, caer a estribor al rumbo 030° para pasar al NW y a 8 cables de la isla Meteoro y en dirección a la baliza ciega Islas Clavel.

Si se procede desde el canal Ocasión, basta salir de este navegando a medio freo entre la roca Rompiente y el islote Negro, y caer oportunamente a estribor hasta el rumbo 030° para pasar al NW y a 8 cables de la isla Meteoro y en dirección a la baliza ciega Islas Clavel.

Sobrepasado al N de la isla Meteoro, cambiar el rumbo a estribor al 055° para pasar al NW y a 5 cables de la punta Chasco —extremo NW de la península Brecknock— y, más adelante, al SE y a 5 cables de la isla Vidal Gormaz. La baliza luminosa Isla Clarence aparecerá levemente abierta por babor. Poco antes de llegar al través de la baliza luminosa Isla Clarence, caer a estribor hasta el rumbo 085° para pasar al N y a 7 cables de las islas Kirke. De esta manera, se dará prudente resguardo por estribor al bajo fondo de 11,3 metros de profundidad que se encuentra al WSW y a 3 millas de las islas Kirke. Avanzando al rumbo 085°, cuidar pasar al N y a 8 cables de la isla Prowse y, al llegar a cuadra de ella, corregir el rumbo a estribor hasta el 090° para pasar al S y a 5 cables del límite S de la isla Diego —señalizada con una baliza luminosa— y, más adelante, al N y a 5 cables de la Fitz Roy. La baliza luminosa Isla Kirke aparecerá abierta por estribor.

Salvada la isla Fitz Roy, cambiar el rumbo a estribor —escapulando por esa banda y a no menos de 5 cables, las rocas Simmons y la isla King— hasta el 131° para pasar al SW y a 6 cables de la punta Ratón y en dirección a la baliza luminosa Punta Pirámide.

Por último, adelantada la punta Ratón, caer a babor hasta el rumbo 090° para pasar al S y a 7

Cartas: 12310 - 12400

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

cables del cabo Turn y tomar el acceso S del canal Magdalena.

Por el canal Magdalena.- Procediendo desde el W por el canal Cockburn, navegando al rumbo 090° y después de pasar al S y a 7 cables del cabo Turn, cambiar el rumbo a babor hasta el 037° para pasar al SE y a 8 cables de la isla Jane y, más adelante, al SE y a 5 cables del islote Cenaria —señalizado con una baliza luminosa. De este modo, se dará seguro resguardo por babor a la sonda de 18,7 metros desprendida al SE del cabo Peña; asimismo, posteriormente, por estribor, al bajo fondo de 5 metros de profundidad que se encuentra casi a media distancia entre el islote Cenaria y la punta Ernesto. Además, avanzando a este arrumbamiento, la baliza luminosa del islote Cenaria aparecerá levemente abierta por babor.

Salvado el islote Cenaria, caer a babor —escapulando por esa banda y a no menos de 5 cables el referido islote— hasta el rumbo 355° para pasar al E y a 8 cables del borde E de la isla Capitán Aracena. Más adelante, próximo a llegar a la cuadra del islote Jumbo, corregir el rumbo a babor hasta el 350° para pasar al W y a 4 cables del islote desprendido próximo a la punta Anxious —señalizado con una baliza luminosa. De esta manera, se navegará el tramo N del canal Magdalena prácticamente a medio freo hasta desembocar al N en el seno del mismo nombre, ya en el Estrecho de Magallanes.

Continuando en demanda del Estrecho de Magallanes, ya sobrepasado al N del islote Anxious y al llegar a la cuadra del monte Vernal, corregir el rumbo a babor hasta el 335° para pasar al NE y a 1 milla del borde NE de la isla Capitán Aracena. La baliza luminosa Islote Anxious quedará directamente por la popa. Si se ha de proseguir en demanda del paso del Hambre, cambiar el rumbo a estribor hasta el 000° para pasar al W y no menos de 2,8 millas de los islotes Rocky. Así, se dará prudente resguardo por estribor al bajo Miera y otros peligros desprendidos de la costa W de la isla Dawson. Si la intención es continuar hacia el W, por el paso Froward, puede rodearse el bajo Camacho prudentemente por cualquier lado.

En el Derrotero Volumen IV, Capítulo XI, Séptima Parte, se encuentran las instrucciones para la navegación y las recomendaciones para la derrota en el área W del Estrecho de Magallanes.

Para continuar por el canal Gabriel, salvado el islote Anxious, caer a estribor —escapulando este islote por esa banda y a no menos de 5 cables— hasta el rumbo 090° y así tomar el acceso W del canal Gabriel.

En el Derrotero Volumen IV, Capítulo XI, Sexta Parte, se encuentra la descripción detallada y particular del canal Gabriel, incluyendo las instrucciones para la navegación y las recomendaciones para la derrota.

En general, el canal Magdalena se debe navegar siguiendo su eje, teniendo cuidado rodear el islote Cenaria por el E y a no menos de 5 cables; con lo cual se consigue dar suficiente resguardo a la sonda de 5 metros que se encuentra entre ese islote y la punta Ernesto.

ACCESO OCEÁNICO O SW CANAL COCKBURN
Pasos Cruz y Gorziglia

Advertencia.- La región oceánica comprendida entre la isla Noir y el cabo Schomberg de la isla London, está sembrada de rocas y arrecifes que hacen sumamente peligrosa e inconveniente su navegación; por lo que la zona, que conduce al acceso oceánico o SW del canal Cockburn, es seguramente la más difícil e incomoda para navegar, a causa no solamente de los numerosos escollos que sus aguas presentan, sino también por la mar gruesa y el tiempo tormentoso que ordinariamente ahí prevalece.

Acceso oceánico o SW del canal Cockburn.- Cartas Nºs 12310 y 12400. Se forma entre el lado S del grupo de islas Magill y los escollos desprendidos hacia el S de esa costa —por el lado NW— y la costa W de las islas Aguirre, Astrea y London, y peligros destacados enfrente de esas costas —por el lado E. Es una extensa abra, en la que se encuentran numerosos islotes y rocas, todos muy peligrosos para la navegación; pero, donde la mar rompe con violencia, lo cual podría servir de aviso anticipado de su aproximación.

En la medianía del acceso oceánico o SW del canal Cockburn se encuentra una extensa área inexplorada, comprendida al interior del triángulo

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

que se conforma entre los veriles insidiosos de los islotes Tussac por el N, los islotes Middle por el W y los islotes Furias del Este por el E, determinando los pasos Cruz y Gorziglia, según sea que se pase por el W o el E de ella, respectivamente.

Islotes Furias del Weste.- Situados al S y poco más de 6 millas de la punta Perat —extremo S de la isla Furia— y en el lado NW de la entrada SW del paso Cruz, que conduce al extremo SW del canal Cockburn. Son dos grupos principales de islotes, ubicados próximos entre sí y rodeados por rocas y rompientes. En el grupo de más al SE se encuentra el islote de mayor tamaño; sin embargo, el más prominente está en el grupo del NW y se eleva a 55 metros.

El veril insidioso avanza hacia el SE y a poco más de 7 cables de los islotes Furias del Weste. Además, al SE y a 1,1 millas se encuentra una sonda aislada de 9 metros de profundidad y, otra de 18,2 metros, al S y a 2,4 cables de la anterior; bajas profundidades que quedan casi en el eje del paso Cruz.

En la práctica, los islotes Furias del W, constituyen el escollo más avanzado hacia el S de las islas Magill y los islotes Barcaza, e indican claramente el límite SW del acceso oceánico.

Islotes Middle.- Situados al SE y a 3,3 millas de los islotes Furias del Weste, al WNW y a 5,45 millas del cabo Schomberg —extremo W de la isla London. Es un pequeño peñón rocoso, siempre aflorado y sucio en todo su contorno hasta casi 4 cables afuera de la orilla, proyectando el veril insidioso de su lado W hacia el S y hasta casi 2,3 millas. Además, desprenden al WSW y a 8,2 cables un bajo fondo con 15,2 metros de agua.

Los islotes Middle, junto con los islotes Furias del Weste, señalan la entrada S del paso Cruz.

Rompiente y veril insidioso.- Se encuentra al W y a 2 millas de los islotes Middle y al SSE y a 2,3 millas de los islotes Furias del Weste, casi en el eje de la entrada SW del paso Cruz. Es una mancha rocosa donde la mar rompe con gran violencia, ubicada en el extremo N de un área insidiosa que ocupa 1,8 millas en sentido N-S por 7 cables de ancho; y de la cual es necesario precaverse.

Islotes Barcaza.- Desprendidos hacia el S y hasta casi 6 millas de la costa S de las islas De la Hoz y Furia, en el lado NW de la entrada SW del canal Cockburn. Es un extenso grupo de islotes pequeños y rocas afloradas y sumergidas diseminados en todas direcciones, en una superficie que abarca 6 millas en sentido E–W, el cual se extiende hacia el S hasta unirse a los escollos que bordean por el N los islotes Furias del Weste. A dichos escollos debe dárseles un buen resguardo.

En el extremo SW del grupo está el islote Barcaza —situado al NW y a 2,1 millas del mayor de los islotes Furias del Weste—, el cual es el mayor del grupo y se eleva a 40 metros.

Manteniéndose al SE de la línea que une los islotes Furias del Weste con la punta Alveal —extremo SE de la isla Henry—, se irá claro del veril SE de los islotes Barcaza.

Islotes Tussac.- Situados al NE y a 3,15 millas de los islotes Middle y al W y a 3,1 millas del borde N de la isla Astrea. Son dos islotes pequeños, el mayor de ellos es el de más al E y se eleva a 54 metros; en sus contornos no hay otros peligros conocidos.

Los islotes Tussac, por su ubicación en la intersección de los pasos Cruz y Gorziglia en la boca SW del canal Cockburn, constituyen una magnífica referencia para la navegación de esta región.

Islotes Furias del Este.- Situados al ESE y a 2,3 millas de los islotes Middle, al S y a 3,45 millas de los islotes Tussac y al W y a 3,5 millas del cabo Schomberg. Forman un grupo de varios islotes rodeados por rocas y rompientes, abarcando casi 1,5 millas de E a W por esa misma distancia de N a S. El mayor de estos islotes se eleva a 54 metros y ocupa una ubicación casi en el centro del grupo.

El mayor de los islotes Furias del Este destaca una roca aflorada, donde rompe la mar, al SSE y 7,5 cables. Este es el escollo más avanzado hacia el eje del paso Gorziglia. Asimismo, el veril insidioso del lado E del grupo se prolonga hasta casi 4,5 cables del islote de más al E.

Veril insidioso.- Se encuentra en la medianía del acceso oceánico o SW del canal Cockburn, apartando los pasos Cruz y Gorziglia. Es el límite exterior del área comprendida al interior del triángulo que se conforma entre los veriles insidiosos de los islotes Tussac por el N, los islotes Middle por el W y los islotes Furias del

Cambio Nº 1, septiembre 2019.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Este por el E. Esta región es muy peligrosa, no debiéndose ingresar a su interior en ninguna circunstancia.

Islas Camden. Costa SW.- Situadas al SE y a 8,7 millas de la isla Furia, hacia afuera y al S de la península Brecknock —extremo W de la Tierra del Fuego— y separadas por el paso Brecknock y el canal Unión, en el lado E del acceso oceánico del canal Cockburn. Forman un grupo de tres islas principales —Astrea, London y Sidney—, además, de varias otras islas menores, islotes y rocas que las bordean y que, en total, abarcan poco más de 16 millas en sentido WNW-ESE.

La costa SW de las islas Camden está muy recortada y enfrentada por innumerables escollos; todo lo cual hace que el veril insidioso avance bastante hacia el W y, por lo tanto, limiten el ancho navegable del paso Gorziglia.

Isla London. Costa W.- Situada al E y a 2,5 millas de los islotes Furias del Este, en el lado E del paso Gorziglia. Es la mayor de las islas Camden y su contorno y relieve son muy irregulares. En la parte SE de la isla se alza el pico Horacio de 511 metros, en tanto que el monte San Pablo de 448 metros lo hace hacia el NW de ella.

La isla London termina al NW en dos promontorios rocosos, elevados y desnudos que las olas golpean sin cesar —el cabo Schomberg y la punta vecina a la isla Astrea.

La costa W de la isla London no es muy conocida y es enteramente abierta a los vientos del 3er y 4º cuadrantes, que son los dominantes. Como la costa referida despide además, fondos sucios a distancias variables entre 1 y 2 millas afuera de la orilla, no debe acercársele, sino ejerciendo una esmerada vigilancia y adoptando las medidas apropiadas de seguridad.

Cabo Schomberg.- Situado al S y a 2,8 millas del borde S de la isla Astrea, configurando el extremo W de la isla London, en el lado E del acceso SW del canal Cockburn. Es un promontorio de redoso sucio en todo su contorno y su veril insidioso avanza hacia el W y hasta casi 7 cables afuera de la orilla.

El cabo Schomberg, junto con los islotes Furias del Este, señalan la entrada S del paso Gorziglia.

Isla Astrea. Costa W.- Situada próxima al NW de la isla London y separada por un canalizo angosto y sucio, en el lado E del paso Gorziglia. Es de forma irregular, mide cerca de 1,8 millas de largo en sentido NW-SE, se eleva a 361 metros y su redoso W despide numerosas rocas en las que el mar rompe constantemente. Asimismo, hacia el NW desprende un fondo insidioso, al interior del cual se encuentran los islotes León, que se prolonga en esa dirección hasta 3,1 millas, donde se encuentran los islotes Charcot.

La costa W de la isla Astrea es sucia y despide bajos fondos que avanzan hasta casi 5 cables afuera de la orilla, por lo que no debe aproximársele.

Islotes León.- Situados al NW y a 1,4 millas del borde NW de la isla Astrea, en el lado E del paso Gorziglia. Conforman un grupo reducido de islotes pequeños y rocas, insertos en el área de fondos insidiosos que despide la isla Astrea hacia el NW.

Islotes Charcot.- Situados al NW y algo más de 3 millas del extremo NW de la isla Astrea y al W y 2,9 millas del borde W de la isla Aguirre, en el lado E del acceso SW del canal Cockburn. Son dos islotes pequeños y bajos ubicados justamente en la esquina NW del área de fondos insidiosos que se desprende la isla Astrea en esa dirección.

Los islotes Charcot, junto con los islotes Tussac, señalan el límite N del paso Gorziglia y su unión con la entrada SW del canal Cockburn; asimismo, con la punta W de la isla Aguirre, la entrada W del paso Brecknock, que se abre hacia el ESE.

Paso Cruz.- Carta Nº 12310. Separa el veril SE de los islotes Barcaza y los islotes Furias del Weste —por el lado NW— del veril W de los islotes Tussac y Middle —por el lado SE—, en una extensión de casi 6 millas en dirección media SW-NE. Comunica el acceso SW del canal Cockburn con el océano Pacífico. La rompiente que se encuentra al W y a 2 millas de los islotes Middle y el área insidiosa que la rodea avanzando hacia el S y hasta 1,8 millas, por 7 cables de ancho, determina dos canalizos navegables, sea que se la rodee por el W o el E de ella.

El canalizo W del paso Cruz está orientado SW-NE y ofrece un ancho navegable de 1,5 millas; sin embargo, la existencia de las sondas aisladas de 9 y 18,2 metros, destacadas al SE de los islotes Furia del E, podrían evidenciar la existencia de otras bajas profundidades en esa área.

Carta: 12310

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

El canalizo E del paso Cruz está orientado S-N y ofrece un ancho navegable de 1,2 millas; no obstante, en él también se encuentra una sonda de 15,2 metros, pero más hacia el E del eje del paso.

Conveniente cuidado debe tener el navegante que, accediendo al canal Cockburn desde el océano, intente transitar el paso Cruz, por cualquiera de los dos canalizos antes descritos.

Paso Gorziglia.- Carta Nº 12310. Separa el veril E de las rocas Tussac y los islotes Furias del Este —por el lado W— del veril W de los islotes Charcot y León y fondos insidiosos desprendidos enfrente de la costa SW de las islas Astrea y London —por el lado E—, en una extensión de 6,5 millas en dirección media NNW-SSE y presenta un ancho navegable de casi 1 milla. Comunica el acceso SW del canal Cockburn con el océano Pacífico.

El paso Gorziglia, a pesar del bajo fondo aislado de 16,1 metros de profundidad que se encuentra en su parte N, es mucho más profundo que cualquiera de los dos canalizos del paso Cruz.

Isla Aguirre. Costa W.- Situada al SE y a 7,2 millas de la isla Furia, en lado E del acceso SW del canal Brecknock. Mide 5,2 millas de largo por 2 millas de ancho; su relieve es muy irregular, alzándose en ella montañas de considerable elevación —en su parte NW se alza el pico Ursus de 630 metros— entrecortadas por valles y quebradas profundas; la vegetación en la isla escasea casi completamente, sobre todo en las zonas expuestas al SW.

La costa W o exterior de la isla Aguirre, que mira al canal Cockburn y paso Brecknock, es abrupta, rocosa y áspera; además, está azotada inagotablemente por el oleaje.

RECOMENDACIONES PARA LA DERROTA EN EL ACCESO SW DEL CANAL COCKBURN

Recalada desde el océano

Navegando de S a N

Por el canalizo W del paso Cruz.- Proviniendo desde el S navegando por el océano, para tomar el canalizo W del paso Cruz, es necesario reconocer previamente los islotes Furias del Weste y Tussac. Enseguida, dar rumbo al 063° para pasar al SE y a 1,45 millas del más destacado al SE de los referidos islotes Furias del Weste, en dirección a los islotes Tussac. Así, se aproximará pasando a distancia segura por babor del veril SE de los fondos insidiosos del lado NW del paso, primero, y más adelante, se tomará el paso dejando a prudente distancia por estribor la rompiente y veril insidioso que divide el paso Cruz en dos canalizos navegables.

Finalmente, al llegar a la cuadra de los islotes Furias del Weste o, lo que sería lo mismo, luego de salvar la antes citada rompiente por estribor, corregir el rumbo a babor hasta el 044° para pasar al SE y a 1,5 millas de los mismos islotes Furias del Weste, más adelante, al NW y a 1,5 millas de los islotes Tussac y, enseguida, al NW y a 1 milla de los islotes Charcot. A este arrumbamiento, se franqueará dejando a prudente distancia por babor los bajos fondos de 9 y 18,2 metros de profundidad destacados al SE de los islotes Furias del Weste; asimismo, por estribor, ahora respecto del veril E del área insidiosa que separa los pasos Cruz y Gorziglia, accediendo con seguridad a la boca SW del canal Cockburn.

Por el canalizo E del paso Cruz.- Proviniendo desde el S navegando por el océano y una vez reconocidos los islotes Furias del Weste, Middle, y Furias del Este, dar rumbo al 000° para pasar al W y a 3 millas del más avanzado al W de los islotes Furias del Este, o bien, al W y a 1,15 millas de los islotes Middle y al E y a 1,4 millas del más destacado al E de los islotes Furias del Weste, y en dirección al borde W del islote Brisbane —situado en el acceso de la bahía Furia. A este rumbo, se pasará, dejando a distancia segura por babor la rompiente y veril insidioso que divide el paso Cruz en dos canalizos navegables, asimismo, por estribor, el bajo fondo de 15,2 metros de profundidad y, con mayor razón, el veril W del área insidiosa que separa los pasos Cruz y Gorziglia.

Finalmente, sobrepasado al N de los islotes Middle, enmendar poco a poco el rumbo a estribor hasta el 044° para pasar al NW y a 1,5 millas de los islotes Tussac, poco más adelante, al NW y a 1 milla de los islotes Charcot, accediendo con seguridad a la boca SW del canal Cockburn.

Por el paso Gorziglia.- Proviniendo desde el S navegando por el océano, aproximando al paso Gorziglia, es importante ahora reconocer los islo-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

tes Furias del Este y el cabo Schomberg. Una vez identificados los referidos accidentes geográficos, dar rumbo al 352° para pasar al W y a 1,3 millas del mismo cabo Schomberg y, poco más adelante, al E y a 1,1 millas del más destacado al E de los islotes Furias del Este, en dirección al islote más desprendido hacia el W de las islas Wichmann. A este rumbo, los islotes Charcot aparecerán casi por la proa —levemente abiertos hacia estribor—, se pasará a distancia segura por babor del veril E del área insidiosa que separa los pasos Cruz y Gorziglia y, asimismo, por estribor, respecto del veril insidioso desprendido al W de las islas Camden.

Más adelante, poco antes de llegar a la cuadra de los islotes Tussac, cambiar el rumbo a babor hasta el 332° para pasar al NE y a 7 cables de las mismas islas Tussac y, enseguida, al SW y a 9,5 cables de los islotes Charcot. De esta forma, se pasará, dejando a prudente distancia por estribor, el bajo fondo de 20 metros de profundidad destacado hacia el NE de los islotes Tussac.

Finalmente, salvados los islotes Charcot, caer a estribor —escapulando dichos escollos por esa banda y manteniendo la distancia— hasta el rumbo 044° para pasar al SE y a 9 cables de la punta Alveal —extremo SE de la isla Henry. Accediendo con seguridad a la boca SW del canal Cockburn.

Navegando de N a S. Salida hacia el océano

Por el canalizo W del paso Cruz.- Proviniendo desde el N, navegando por el canal Cockburn y una vez reconocidos los islotes Charcot, Tussac y Furias del Weste, dar rumbo al 224° para pasar al NW y a 1,5 millas de los mismos islotes Tussac y, más adelante, al SE y a 1,5 millas del más destacado al SE de los islotes Furias del Weste. A este arrumbamiento, se pasará al NW y 9 cables de los islotes Charcot, dejando a distancia segura por babor, el veril W del área insidiosa que separa los pasos Cruz y Gorziglia; asimismo, más adelante, se pasará dejando a prudente distancia por estribor, los bajos fondos de 9 y 18,2 metros de profundidad destacados al SE de los islotes Furias del Weste. La rompiente del veril insidioso que divide el paso Cruz en dos canalizos navegables, aparecerá un poco abierta por babor.

Finalmente, al llegar a la cuadra de los islotes Furias del Weste o, lo que es lo mismo, antes de salvar la antes citada rompiente por babor, corregir el rumbo a estribor hasta el 243° para pasar al SE y 1,45 millas de los mismos islotes Furias del Weste, saliendo con seguridad hacia el océano.

Por el canalizo E del paso Cruz.- Proviniendo desde el N, navegando por el canal Cockburn y una vez reconocidos los islotes Charcot, Tussac y Furias del Weste, dar rumbo al 224° para pasar al NW y a 1,5 millas de los islotes Tussac y, más adelante, al SE y a 1,5 millas del más destacado al SE de los islotes Furias del Weste. A este arrumbamiento, se pasará al NW y a 9 cables de los islotes Charcot, dejando a distancia segura por babor, el veril W del área insidiosa que separa los pasos Cruz y Gorziglia. La rompiente del veril insidioso que divide el paso Cruz en dos canalizos navegables, aparecerá un poco abierta por babor.

Finalmente, antes de llegar a la cuadra de los islotes Furias del Weste o, lo que es lo mismo, bastante antes de salvar la ya citada rompiente por babor, corregir el rumbo a babor hasta el 180° para pasar al W y a 1,15 millas de los islotes Middle. A este arrumbamiento, se pasará, dejando a distancia segura por estribor, la rompiente y veril insidioso que divide el paso Cruz; asimismo, por babor, el bajo fondo de 15,2 metros de profundidad y, con mayor razón, el veril W del área insidiosa que separa los pasos Cruz y Gorziglia, saliendo con seguridad hacia el océano.

Por el paso Gorziglia.- Proviniendo desde el N navegando por el canal Cockburn y una vez reconocidos los islotes Charcot, Tussac y Furias del Este, dar rumbo al 224° para pasar al NW y a 9 cables de los islotes Charcot, o bien, al NW y a 1,5 millas de los islotes Tussac.

Más adelante, salvados los islotes Charcot, caer a babor —escapulando dichos escollos por esa banda y manteniendo la distancia— hasta el rumbo 152° para pasar al NE y a 7 cables de los islotes Tussac, en dirección al extremo del cabo Schomberg. De esta forma, se pasará, dejando a prudente distancia por babor, el bajo fondo de 20 metros de profundidad destacado hacia el NE de los islotes Tussac.

Cartas: 12310 - 12400 - 12600

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Finalmente, sobrepasado al S de los islotes Tussac, corregir poco a poco el rumbo a estribor hasta el 172° para pasar al E y a 1,1 millas del más destacado al E de los islotes Furias del Este y, enseguida, al W y a 1,3 millas del cabo Schomberg. A este arrumbamiento, se pasará a distancia segura por estribor, del veril E del área insidiosa que separa los pasos Cruz y Gorziglia, asimismo, por babor, respecto del veril insidioso al W de las islas Camden, saliendo con seguridad hacia el océano.

PASO BRECKNOCK
Desde el acceso SW del canal Cockburn al canal Unión

Paso Brecknock.- Carta Nº 12600. Separa la costa S de la isla Aguirre, la parte W de la península Brecknock y los islotes Nelson —por el lado N— de la costa N de los islotes León y las islas Astrea y London —por el lado S—, en una extensión de poco más de 10 millas y siguiendo un curso bastante recto en dirección NW-SE. Su ancho navegable es de casi 1 milla.

El paso Brecknock abarca desde el acceso oceánico o SW del canal Cockburn hasta la longitud de los islotes Nelson; donde se bifurca en el canal Brecknock que toma una dirección hacia el NE, y el canal Unión que es su prolongación natural hacia el SE. En su lado N se abre la entrada SE del canal Ocasión.

Las tierras de ambas costas del paso Brecknock, son de aspecto desolado; están constituidas, en general, por montañas de elevación considerable, azotadas furiosamente por los helados vientos del SW, circunstancia desfavorable al desarrollo de la vegetación, la que solamente crece en los parajes particularmente abrigados, como son las quebradas y valles de las vertientes orientales.

Expuesta la región del paso Brecknock, por su falta de reparo y proximidad al océano, a toda la fuerza de los vientos de componente W, es frecuente encontrar en ella tiempo tempestuoso con cerrazones y chubascos de gran violencia, más sensibles sobre todo en el extremo W, o sea, desde el canal Cockburn hasta la isla Georgiana. Para evitar estos peligros, los buques pequeños y de poca potencia de máquinas deben utilizar el canal Ocasión, con lo cual se evitarán salir al océano por el S de la isla Aguirre, con los peligros ya mencionados.

Marea y corrientes.- En el paso Brecknock, la corriente de flujo tira hacia el SE y con mayor intensidad que la de reflujo, que lo hace hacia al NW, y la persistencia de los vientos del W da mayor acentuación al fenómeno. Se ha observado que la corriente de marea tira con mucha fuerza desde la isla Astrea hacia la isla Aguirre.

Islotes Charcot.- Situados al W y a 2,9 millas del borde W de la isla Aguirre, en el lado E del acceso SW del canal Cockburn. Son dos islotes pequeños y bajos ubicados justamente en la esquina NW del área de fondos insidiosos que desprende la isla Astrea en esa dirección.

Los islotes Charcot, junto con la punta W de la isla Aguirre, señalan la entrada W del paso Brecknock, que se abre hacia el ESE; asimismo, con los islotes Tussac, el límite N del paso Gorziglia y su unión con la entrada SW del canal Cockburn.

Islas Camden. Costa NE.- Situadas al SE y a 8,7 millas de la isla Furia y al SW de la isla Aguirre y península Brecknock, separadas por el paso Brecknock, en el lado E del acceso oceánico del canal Cockburn. Forman un grupo de tres islas principales —Astrea, London y Sidney—, además de varias otras islas menores, islotes y rocas que las rodean y que, en total, abarcan poco más de 16 millas en sentido WNW-ESE.

La costa NE de las islas Camden configura el lado SW del paso Brecknock y del canal Unión.

Islotes León.- Situados al NW y a 1,4 millas del borde NW de la isla Astrea, en el lado S de la entrada W del paso Brecknock. Conforman un reducido grupo de islotes pequeños y rocas, insertos en el área de fondos insidiosos que despide la isla Astrea hacia el NW. Son las últimas tierras del grupo de las islas Camden hacia el NW.

Isla Astrea. Costa NE.- Situada próxima al NW de la isla London, separada por un canalizo angosto y sucio, en el lado E del paso Gorziglia. Es de forma irregular, mide cerca de 1,8 millas de largo en sentido NW-SE, se eleva a 361 metros y su redoso W despide numerosas rocas en las que el mar rompe constantemente. Asimismo, hacia el NW desprende un fondo insidioso, al interior del cual se encuentran los islotes León, que se prolonga en

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

esa dirección hasta 3,1 millas, donde se encuentran los islotes Charcot. Está separada de la isla London —que le sigue al S— por un canalizo sucio y angosto.

La costa NE de la isla Astrea es sucia e insidiosa por lo que no debe aproximársela.

Isla London. Costa NE.- Situada al E y a 2,5 millas de los islotes Furias del Este, en el lado S del paso Brecknock. Es la mayor de las islas Camden y su contorno y relieve son muy irregulares. En la parte SE de la isla se alza el monte Horacio de 544 metros y, el cerro San Pablo de 448 metros lo hace hacia el NW de ella.

La isla London termina al NW en dos promontorios rocosos, elevados y desnudos que las olas golpean sin cesar —el cabo Schomberg y la punta vecina a la isla Astrea. Está separada de la isla Sidney, alta y montuosa como la isla London, pero mucho menos extensa —que le sigue hacia el SE—, por el paso Pratt.

La costa NE de la isla London es sucia y está bordeada de peligros insidiosos en su proximidad.

Baliza luminosa Isla London.- Ubicada al SSW y a 2,1 millas de la punta Pirámide, en la costa E de la isla London. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Isla Aguirre. Costa SW.- Situada próxima y como encajada en la costa W de la península Brecknock, de la que está separada por el canal Ocasión, en el lado N de la entrada W del paso Brecknock. Mide aproximadamente 5 millas de largo en sentido NW-SE por 2 millas de ancho; su relieve es muy irregular, levantándose en ellas montañas de elevación considerable, entrecortadas por valles y quebradas profundas; en su parte NW se alza el pico Ursus de 630 metros.

La costa SW de la isla Aguirre que mira al paso Brecknock es rocosa y está azotada continuamente por el oleaje; la vegetación falta casi completamente, sobre todo en las laderas abiertas al SW.

Bajo fondo.- Se encuentra al W y 6 cables de la punta más saliente, al S de la isla Aguirre y muy poco al N del eje del paso Brecknock. Es un bajo fondo de 8,9 metros, al cual se le debe dar debida atención.

Islotes Nelson.- Situados al SE y a 4,5 millas de la punta Pirámide, hacia afuera e inmediatos a la punta SW de la península Brecknock, y bastante cerca de la costa N del canal. Forman un grupo muy notable y están rodeados por varias rocas, de las cuales la más avanzada hacia la derrota, visible solamente por los abundantes sargazos que crecen en ella, está al S y menos de 1 cable del islote de más al S.

Los islotes Nelson, junto con el borde W de la isla Andrés, señalan la confluencia del paso Brecknock con el canal Brecknock.

Baliza luminosa Islotes Nelson.- Ubicada en el islote de más al S de los islotes Nelson. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

~~**Bajo fondo.-** Se encuentra al SE y a 1,4 millas de la baliza luminosa Islotes Nelson, en el lado N del paso Brecknock. Es un bajo fondo con apenas 5,1 metros de agua, que por su ubicación debe dársele debida atención.~~

CANAL UNIÓN
Desde el paso Brecknock a la bahía Desolada

Canal Unión.- Carta Nº 12600. Separa la costa S de las islas Andrés y Clementina, la roca Chicoco, los islotes Lautaro y la isla Basket —por el lado N— de la costa N de los islotes Capea, la isla Sidney, las rocas Verónica, Piti y la roca Huacho —por el lado S—, en una extensión de casi 12 millas y siguiendo un curso bastante recto en dirección media WNW-ESE. El freo navegable en su parte más angosta es de unos 7 cables. Su entrada W se abre entre la punta W de la isla Andrés y la punta Resorte de la isla London, por el E lo hace entre el cabo Desolación —extremo S de la isla Basket— y la roca Huacho —situada al S y a 3,1 millas. Comunica el paso Brecknock con la bahía Desolada.

La menor profundidad encontrada en el canal Unión es de 16 metros, directamente al S y 5 cables de la isla Andrés.

Ambas riberas del canal Unión desprenden algunos escollos en su vecindad, tal es así que frente a la punta Coscorrón, la isla Sidney, los islotes Lautaro, la punta Lelel y el cabo Desolación, hay rocas que son perfectamente visibles. Sobre las rocas Verónica, las rocas Piti y la roca Huacho rompe la mar constantemente, rompientes que prácticamente balizan el canal. Sin embargo, en general, el

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

canal presenta un curso claro y expedito, y su navegación a medio freo no ofrece dificultad, ya que no hay peligros que sortear.

El estado del tiempo que se experimenta en el canal Unión es, en general, el mismo que suele encontrarse en el paso Brecknock, con frecuentes chubascos, cerrazones y fuertes rachas del NW. En el tramo comprendido entre los islotes Capea y la punta Carmela no se experimenta marejada, pero desde la punta nombrada hasta la bahía Desolada se hacen sentir los efectos de la marejada del SW que azota constantemente a esta región.

Frente al cabo Desolación el canal Unión se bifurca hacia el E, dando origen a los pasos Occidental y Oriental, presentando esta parte algunos peligros que deben considerarse en la navegación.

Marea y corrientes.- Las corrientes de marea en el canal Unión no han sido observadas y parecen ser de muy poca intensidad.

Paso Pratt. Acceso N.- Carta Nº 12600. Separa la costa SE de la isla London —por el lado W— de la costa W de la isla Sidney —por el lado E—, en una extensión de casi 4,5 millas en dirección N-S y presenta un ancho medio de como 1 milla. Comunica el canal Unión con el océano Pacífico.

En el centro de la entrada N del paso Pratt, están los islotes Capea. Las costas de ambos lados no están exploradas; la del W es sucia hasta más de 5 cables fuera de la orilla, y la parte S de la del E, hasta más de 1 milla.

Para salir al océano Pacífico por el paso Pratt, debe franquearse por el canalizo que se forma entre la isla London y los islotes Capea.

Islotes Capea.- Situados en la medianía de la entrada N del paso Pratt, en el lado S del canal Unión. Forman un pequeño grupo de islotes como de 5 cables de extensión en sentido N-S por otro tanto de E a W.

Los islotes Capea deben rodearse siempre por el W, es decir, pasando entre ellos y la costa E de la isla London. El canalizo que queda por el E, entre estos y la punta Cuarzo, no es navegable, por haber allí muchas rompientes y sargazos.

Los islotes Capea, junto con el borde W de la isla Andrés, señalan el límite E del paso Brecknock y su confluencia con el canal Unión, que le sigue hacia el ESE.

Puerto Townshend.- Carta Nº 12712. Lat. 54° 43' S; Long. 71° 55' W (aprox.). Se forma sobre la costa SE de la isla London, apenas franqueado el acceso N del paso Pratt. Su saco se interna aproximadamente 5 cables en dirección W, con una estrecha prolongación de casi 5 cables hacia el SW. Su entrada queda reducida a solamente 2,7 cables por la prolongación de la punta que la cierra por el N y por un islote y varias rocas rodeadas de sargazos que se desprenden de la punta que lo limita por el S y sobre las cuales la mar rompe con violencia. Desde la costa N del puerto se desprenden algunas rocas y un islote de aproximadamente 0,5 cable de extensión.

El puerto Townshend es abierto a los vientos del 1er y 2º cuadrantes. Los vientos del 3er cuadrante descienden en fuertes rafagales por las tierras elevadas del cabo W. El puerto es malo y no es recomendable para pasar la noche, porque al ser sorprendido por fuertes vientos de los cuadrantes indicados, las anclas pueden garrear, siendo peligrosa la salida por el poco espacio de maniobra y por los islotes y rocas de la costa S hacia donde podrá abatir el buque.

El puerto Townshend es de fácil identificación, pues está señalado por el monte Horacio de 544 metros que se alza al W y a 1,8 millas de él.

Fondeadero.- Procediendo del N, ingresar al paso Pratt, acercándose prudentemente a la costa E de la isla London y dejando por babor —hacia el E— a los islotes Capea; para después, una vez que abra el saco del puerto Townshend, cambiar rumbo hacia el W para pasar a media distancia entre la punta N y las rocas e islote de la punta S.

En el puerto Townshend, el mejor fondeadero se encuentra en 18 a 16 metros de agua sobre fondo de fango, en medio del saco del puerto, a 2 cables de la costa W.

Isla Andrés. Costa S.- Situada al SE y a 2 millas de los islotes Nelson, en el lado N del canal Unión. Está rodeada de islotes; pero su redoso S es limpio, a pesar de que desde esa costa se desprende una zona de bajas profundidades que avanza hacia el eje del canal Unión; pero que no disminuye de 16 metros.

El borde W de la isla Andrés, junto con la punta Resorte, señalan la confluencia del paso Brecknock con el canal Unión. Asimismo, con el más despren-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

dido al S de los islotes Nelson, el inicio del canal Brecknock hacia el NE.

Isla Clementina.- Situada cercana al E de la isla Andrés y muy próxima al SSW de la isla Georgiana; de tal manera que las tres islas referidas constituyen un grupo muy concentrado, junto con otros islotes y rocas en sus inmediaciones, que aparta el canal Brecknock del canal Unión. Su extremo S está conformado por la punta Coscorrón.

Punta Coscorrón.- Situada al SE y a 2 millas del extremo S de la isla Andrés, configurando el borde S de la isla Clementina, en el lado N del canal Unión.

La punta Coscorrón está rodeada de islotes y rocas desprendidas que avanzan hacia el eje del canal Unión. Debe dársele, pues, buen resguardo.

Isla Sidney. Costa N.- Situada al SE y a 1 milla de la isla London, separada por el paso Pratt, en el lado S del canal Unión; formando parte también de las islas Camden. Mide 4,7 millas de NW a SE por 2 millas en su parte más ancha y se eleva a 418 metros. Cerca de su extremo N —la punta Cuarzo—, se destacan los islotes Capea. El pasaje que queda entre los islotes Capea y la isla Sidney, es muy sucio y no se debe intentar.

La costa N de la isla Sidney conforma la ribera S de la parte W del canal Unión. Es algo accidentada y desprende rocas en su proximidad.

Punta Carmela.- Situada al SSE y a 1,7 millas de la punta Coscorrón, configurando el extremo NE de la isla Sidney, en el lado S del canal Unión. Es baja y desprende dos islotes en su inmediación N; asimismo, hacia el E y SE un rodal de rocas que avanza hasta casi 1 milla afuera de la orilla.

Baliza luminosa Punta Carmela.- Ubicada en la costa N del islote de más al N que despide la punta Carmela. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Paso Prieto. Acceso S.- Carta Nº 12600. Separa la costa E de la roca Chicoco, los islotes Víctor y la isla Georgiana —por el lado W— de la costa W de los islotes Lautaro, la isla Basket y la roca Cádiz —por el lado E—, en una extensión de casi 4,5 millas en dirección general SSW-NNE. Su entrada S se abre entre la roca Chicoco y los islotes Lautaro; por el N, lo hace entre el borde E de la isla Georgiana y la roca Cádiz. Sus aguas son aparentemente profundas a medio freo.

El paso Prieto, si bien aparece como una alternativa de comunicación entre el canal Unión y el canal Brecknock, no ha sido suficientemente reconocido ni menos explorado como para poder recomendarse.

Roca Chicoco.- Situada al ESE y casi a 1,5 millas de la punta Coscorrón, en el lado N del canal Unión. ~~Es un islote muy pequeño.~~

Islotes Lautaro.- Situados al SE y algo más de 2,5 millas de la punta Coscorrón, en el lado N del canal Unión. Es un grupo de varios islotes, el mayor y más notable de los cuales es de color oscuro y ostenta dos tetones bien definidos de unos 65 metros de elevación cada uno.

Rocas Verónica.- Situadas al SE y a 2,2 millas de la baliza luminosa Punta Carmela, en el lado S del canal Unión. Son un grupo de rocas que abarca casi 8 cables en sentido E-W por unos 7 cables de N a S; sobre las cuales rompe permanentemente la mar.

Rocas Piti.- Situadas al SE y a 4,5 millas de los islotes Lautaro, en el lado S del canal Unión. Son dos rocas sumergidas sobre las cuales rompe la mar casi constantemente.

Isla Basket. Costa S.- Situada al E y unas 2 millas de los islotes Lautaro, en el lado N del canal Unión. Su relieve es bastante prominente y sumamente irregular, alzándose en ella, entre otras montañas, la magnífica cadena de picachos que se ve en el final de la bahía Murray. El cerro Tres Picos de 556 metros se encumbra en la parte S de la isla y termina al S en el cabo Desolación. Otro de los cerros característicos de esta isla es el denominado Dedos, situado junto al cerro Tres Picos. Desde el centro de la isla hacia la parte N, las tierras descienden progresivamente hacia su extremo NW, donde son más bajas y terminando estas al NW de la punta Cádiz.

La costa S y W de la isla Basket se caracteriza por lo acantilado de sus orillas, las cuales, además,

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

están bordeadas de rocas que se internan bastante en el mar y donde este rompe con violencia. Su extremo SW lo configura la punta Lelel, la cual es especialmente elevada y acantilada.

El límite S de la isla Basket lo constituye el cabo Desolación.

Cabo Desolación.- Situado al ESE y a 6,6 millas de la baliza luminosa Punta Carmela, configurando el borde S de la isla Basket, en el lado N del acceso E del canal Unión. Es un promontorio muy característico, escarpado y cuya cumbre culmina en varios picachos elevados y precipitosos; de color oscuro y que por su aspecto tétrico y sombrío, justifica bien el nombre que se le ha dado. Su pie está bordeado de rocas donde la mar rompe casi constantemente; algunas de las cuales se destacan a bastante distancia afuera de la orilla. Debe dársele a este cabo un buen resguardo.

El cabo Desolación, junto con la punta Bitón en el extremo NW de la isla Stewart —situada al SE y casi a 7,2 millas— determinan la entrada oceánica de la extensa bahía Desolada.

Roca Huacho.- Situada al S y a 3,1 millas del cabo Desolación y al SW y a 3 millas del islote Peñón, en el lado S del acceso E del canal Unión. ~~Es pequeño y~~ Se eleva a solamente unos 5 metros.

La roca Huacho, junto con el cabo Desolación, señalan el acceso E del canal Unión y su confluencia con los pasos Occidental y Oriental que continúan hacia el E.

RECOMENDACIONES PARA LA DERROTA EN EL PASO BRECKNOCK Y EL CANAL UNIÓN

Consideraciones previas.- La navegación del paso Brecknock y el canal Unión, no ofrece mayor dificultad, debiendo hacerse, en general, a medio canal. En el tramo frente a la punta Mono de la isla Sidney, es aconsejable cargarse ligeramente al SW del eje del canal para evitar el bajo fondo de 16 metros de profundidad que se desprende al S de la isla Andrés.

Es conveniente verificar constantemente la situación, porque las cerrazones son frecuentes. No obstante ello, pueden distinguirse la elevada y acantilada punta Lelel de la isla Basket, como el islote principal de los islotes Lautaro, de color oscuro con dos picachos bien definidos de unos 65 metros de elevación cada uno, y la baliza luminosa Punta Carmela en el islote de más al N que despide la referida punta.

Navegando de W a E

Por el paso Brecknock.- Proviniendo desde el N por el canal Cockburn para tomar el paso Brecknock, gobernando al rumbo 180° para pasar al W y 1 milla del borde SW de la isla Aguirre, en dirección al borde W de la isla Astrea y, más adelante, caer a babor al rumbo 146° para pasar al SW y a 6 cables de la misma isla. Así, se dejarán a una distancia segura por estribor los islotes León y demás escollos que desprende la isla Astrea hacia el NW. La baliza luminosa Isla London aparecerá abierta por la amura de babor. Hay que tomar, asimismo, en consideración la corriente de marea, que tira con fuerza desde la isla Astrea hacia la isla Aguirre la que despide varias rocas.

Una vez que abra bien el paso entre las islas Aguirre y Astrea, cambiar el rumbo a babor hasta el 134° para pasar al NE y a 5 cables de la baliza luminosa Isla London, poco más adelante, al SW y 5 cables del más austral de los islotes Nelson —señalizado con una baliza luminosa— y, por último, al SW y también a 5 cables del borde SW de la isla Andrés. Este único arrumbamiento, permite navegar la totalidad del paso prácticamente a medio freo, acercándose ligeramente sobre la isla Astrea y precaviéndose así de los peligros que bordean ambas orillas, pues ambas costas son sucias y despiden sargazos. Debe darse seguro reguardo por babor al bajo de 8,9 metros que se encuentra poco al S de la isla Aguirre. ~~y también al bajo fondo aislado con 5,1 metros de agua destacado al SE de la baliza luminosa Islotes Nelson.~~

Finalmente, sobrepasados los islotes Nelson, es posible continuar al mismo rumbo en demanda del canal Unión, o bien, caer a babor —rodeándolos por el S y el E— y tomar la entrada W del canal Brecknock.

Por el canal Unión.- Poco antes de llegar a la cuadra de la isla Andrés, caer a babor hasta el rumbo 128° para pasar al SW y a 5 cables de esa misma isla, enseguida al SW y a 6 cables de la punta Coscorrón de la isla Clementina y, poco más adelante, al NE y a 6 cables de los islotes situados próximo al N de la Punta Carmela —el de más al N

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Canal Ocasión. Vista aproximación entrada W

señalizado con una baliza luminosa. Avanzando al arrumbamiento indicado, cuidar pasar luego al SW y a 1,1 millas de los islotes Lautaro.

Encontrándose al S de los islotes Lautaro, cambiar el rumbo a babor hasta el 110° para pasar al S y a 1 milla del cabo Desolación. A este arrumbamiento, el islote Peñón —señalizado con una baliza luminosa con Racon— quedará ligeramente abierto a babor. Así, se navegará el canal Unión siguiendo una derrota que corre equidistante de las líneas de sondas laterales, dando seguro resguardo a los escollos desprendidos al S de los islotes Lautaro —por babor— y a las rocas Verónica y la roca Huacho —por estribor—; accediendo con seguridad a la entrada SW del paso Occidental.

Para tomar el paso Oriental, el último rumbo especificado debe abrirse más para pasar por el S del islote Peñón, entre este y los islotes Tetón. Sin embargo, se insiste, que este paso no es recomendable y debe siempre preferirse el paso Occidental.

Navegando de E a W por el canal Unión.- Proviniendo desde el E, saliendo del paso Occidental, navegando al rumbo 238° luego de pasar al SE y 6 cables del borde SE de la isla Basket, o lo que sería lo mismo, al NW y a 1,5 millas del islote Peñón —señalizado con una baliza luminosa con Racon—, continuar a este arrumbamiento hasta salvar en cabo Desolación. Posteriormente, caer a estribor hasta el rumbo 290° para pasar al S y a 1 milla del mismo cabo Desolación y en dirección a la baliza luminosa Punta Carmela.

Más adelante, encontrándose al S de los islotes Lautaro, cambiar el rumbo a estribor hasta el 313° para pasar al NE y a 6 cables de los islotes desprendidos al N de la punta Carmela —el de más al N de los cuales está señalizado con una baliza luminosa— y, poco más adelante, al SW y a 6 cables de la punta Coscorrón de la isla Clementina y, enseguida, al SW y a 5 cables del borde S de la isla Andrés. Así, se navegará el canal Unión a medio freo, dando prudente resguardo a ambas orillas que son sucias.

Si se proviene desde el paso Oriental, luego de pasar entre el islote Peñón y los islotes Tetón, avanzar directamente hacia el W, pasando por el N de la roca Huacho, hasta encontrarse al S del cabo Desolación; continuando hacia el W, siguiendo la derrota antes señalada. En todo caso, siempre será más seguro y conveniente optar por la navegación del paso Occidental.

Por el paso Brecknock.- La derrota en el paso Brecknock, mantenida a medio freo, no exige indicaciones especiales, a menos que se vaya a continuar por el canal Ocasión. No obstante, se recomienda vigilar los sargazos denunciados en la salida W de este, los que en todo caso, se deben rodear por el S.

Una vez que abra bien el paso entre las islas Aguirre y Astrea, cambiar el rumbo a estribor hasta el 308° para pasar al SW y a 5 cables de la isla Andrés, poco más adelante, al SW y a 5 cables del más austral de los islotes Nelson —señalizado con una baliza luminosa— y, por último, al NE y también 5 cables de la baliza luminosa Isla London. Este único arrumbamiento, permite navegar la totalidad del paso prácticamente a medio freo, acercándose ligeramente sobre la isla Astrea y precaviéndose

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

así de los peligros que bordean ambas orillas, pues ambas costas son sucias y despiden sargazos.

Hay que tomar en consideración la corriente de marea, que tira con fuerza desde la isla Astrea hacia la isla Aguirre, la que despide varias rocas.

Si se ha de tomar el canal Ocasión, seguir las recomendaciones que se proporcionan más adelante para la derrota en ese canal.

Finalmente, para continuar por el canal Cockburn, dar rumbo al 326° para pasar al SW y a 6 cables de la isla Aguirre y, poco más adelante, caer al 000° para pasar al W y a 1 milla de la misma isla; ingresando al canal Cockburn. Así, se rodeará con seguridad la isla Aguirre por el SW y W.

CANAL OCASIÓN
Desde el canal Cockburn al paso Brecknock

Canal Ocasión.- Carta Nº 12711. Separa la costa S de la península Brecknock —por el lado N— de la costa N y E de la isla Aguirre —por el lado S—, en una extensión de algo más de 9 millas en dirección media NW-SE, pero siguiendo un curso considerablemente tortuoso; tal es así que desde su acceso NW corre en aproximadamente de NW a SE por espacio de 5 millas, por entre varios escollos, y luego cambia bruscamente su dirección de ENE a WSW por otras 2,5 millas, hasta su acceso SE.

La entrada NW del canal Ocasión, en el lado W de la parte S del canal Cockburn, se abre entre la roca Rompientes y el islote Negro —situado al SSW y a 6,8 cables—; por el SE, lo hace entre la punta Pirámide de la península Brecknock y el vértice SE de la isla Aguirre, en el lado N del paso Brecknock.

En la costa N del canal Ocasión, frente a los islotes Pájaros, se abre hacia el NE el seno Ocasión, que es de aguas limpias y con profundidades variables entre 99 y 13 metros, en su medianía. En la costa W de este seno y como a 1 milla al interior, se forma una pequeña ensenada cerrada por sargazos. Siguiendo el contorno de la referida costa, más al NE y 6 cables, se forma una ensenada más amplia en la cual desagua una cascada. Esta ensenada es de fondo parejo en su entrada, pero su saco es de aguas bajas y con sargazos. En la costa S del canal, frente al cabo Negro se forma la caleta Luz.

El canal Ocasión, constituye la alternativa más favorable para sortear los temporales y malos tiempos que suelen afectar los accesos SW del canal Cockburn y W del paso Brecknock, permitiendo a los buques pequeños, evitarse la navegación por el acceso W del paso Brecknock. Sin embargo, su navegación es algo intrincada y de cuidado; recomendándose, en todo caso, emplear un andar moderado.

Marea y corrientes.- En el canal Ocasión, la corriente de flujo tira hacia el E, es medianamente sensible y siempre de mayor intensidad que la de reflujo.

Precaución.- Los chubascos acompañados a menudo de granizo, producen cerrazones bastante intensas que pueden ser causa de accidentes; la tranquilidad de las aguas es, además, un factor muy importante y favorable para una travesía feliz. Por otra parte, hay en el canal varios islotes y unos cuantos arrecifes y bajos fondos, marcados estos últimos por sargazos que desaparecen con las corrientes; todo lo cual dificulta la navegación. Necesario es, pues, ser cuidadoso con la derrota, la que, se insiste, debe hacerse a velocidad moderada.

Isla Guía.- Situada al SSW y a 1,3 millas de la isla Meteoro, próxima al borde W de la península Brecknock y en el lado N de la entrada NW del canal Ocasión. Es pequeña, se eleva a 63 metros y es la más avanzada hacia el W de varias islas, islotes y rocas que la costa W de la península Brecknock despide en esta parte.

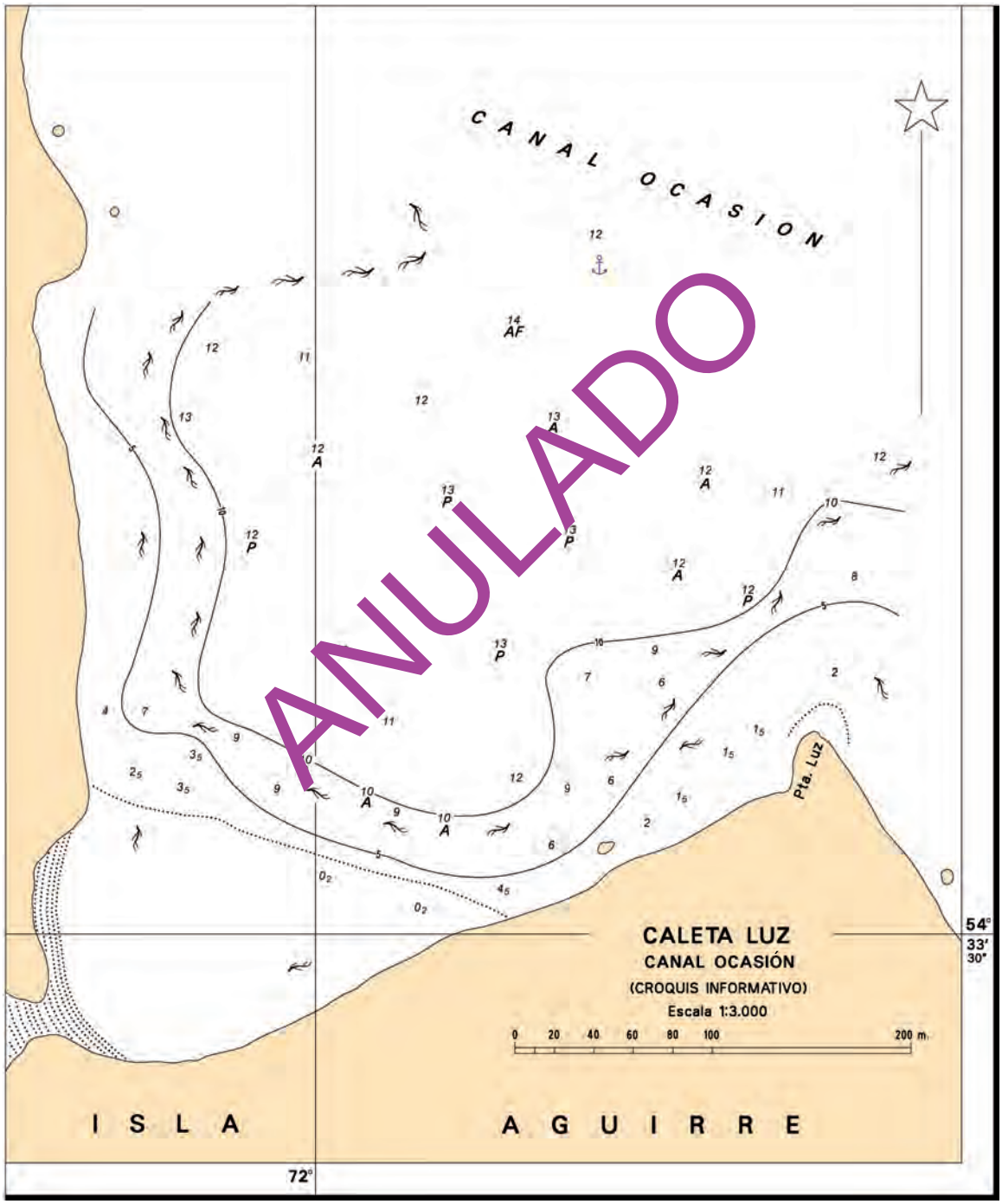
La isla Guía, como su nombre lo indica, es la mejor referencia para tomar la entrada NW del canal Ocasión.

Baliza ciega Isla Guía.- Ubicada en la parte más elevada de la isla Guía. Señal costera. Ver característica en la Lista de Balizamiento Ciego.

Roca Rompientes.- Situada al SSW y a 3 cables de la isla Guía, en el lado N de la entrada NW del canal Ocasión. Es una roca aflorada que se eleva a 2 metros donde rompe la mar, por lo que es siempre visible, particularidad que indica su nombre. Además, es el peligro más avanzado hacia el eje del canal en lado N de la entrada NW del canal Ocasión.

Cartas: 12400 - 12600 - 12711

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Cartas: 12400 - 12600 - 12711

Cambio Nº 1, julio 2018.

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

Punta Miguel.- Situada al S y casi a 8 cables de la roca Rompientes, configurando el extremo N de la isla Aguirre, en el lado S de la entrada NW del canal Ocasión. Es sucia y despide varios islotes y rocas hacia el NW y hasta 4,5 cables afuera de la orilla; el escollo más destacado es el islote Negro.

Al E y a 1 milla de la punta Miguel, hay otra punta rodeada de abundantes sargazos, de la cual es necesario mantenerse alejado.

Islote Negro.- Situado al NW y a 4,3 cables de la punta Miguel, en el lado S de la entrada NW del canal Ocasión. Además, es el de más al NW de varios islotes y rocas que desprende la punta Miguel. Es pequeño y se eleva a 11 metros; debe su nombre al color que lo caracteriza.

El islote Negro, junto con la roca Rompientes, determinan el paso navegable en la entrada NW del canal Ocasión, y por cuyo eje debe llevarse la derrota.

Bajo fondo.- Se encuentra al E y algo más de 1 milla de la punta Miguel, ~~muy poco al NW del eje~~ en la medianía del canal Ocasión. Es un bajo fondo con 9,1 metros de agua marcado por extensos sargazos.

Punta Mauda.- Situada al SE y a 1,9 millas de la roca Rompientes, en el lado NW del canal Ocasión. Es baja y de redoso sucio.

Islote Lagartija.- Situado al SW y a 1,2 millas de la punta Miguel; es el más adelantado hacia el eje del canal de un grupo de islotes desprendidos de la costa NE de la isla Aguirre, en el lado S del canal Ocasión. Es chato y de forma alargada. Está rodeado de sargazos y en vecindad E despide un bajo fondo de 8 metros de profundidad. El islote Lagartija debe rodearse solamente por el N.

Baliza ciega Islote Lagartija.- En la parte N del islote Lagartija. ~~Es un pilar de 5 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja, con reflector de radar.~~ Señal lateral de babor. Ver característica en la Lista de Balizamiento Ciego.

Isla Redonda.- Situada al ESE y a 3,3 cables del islote Lagartija y en la boca de una ensenada que se forma entre la punta Mauda y el cabo Negro, en el lado NW del canal Ocasión. Se eleva a 33 metros y está rodeada de sargazos.

La derrota en el canal Ocasión pasa entre el islote Lagartija y la isla Redonda. No hay paso navegable entre la isla Redonda y la costa N del canal.

Cabo Negro.- Situado al SE y casi a 9 cables del islote Lagartija, en el lado N del canal Ocasión. Es un promontorio acantilado y notable en donde desciende y termina abruptamente el morro Negro de 432 metros, que se alza muy poco al interior de la península Brecknock. Su redoso es limpio por lo que se le puede aproximar con seguridad.

Roca.- Situada al SW y a 5 cables del cabo Negro, cercana a la costa NE de la isla Aguirre, en el lado SW del canal Ocasión. Es una roca que aflora en bajamar rodeada de sargazos; alejada de la derrota, pero de cuidado cuando se recala o zarpa desde la caleta Luz.

Bajo Peligroso.- Se encuentra al SSW y a 2 cables del cabo Negro, a 3 cables de la roca anterior y al NNE y a 4 cables de la punta Luz, prácticamente a medio canal. Es un bajo fondo con apenas 1,9 metros de agua que, también, está rodeado de sargazos.

Boya luminosa Bajo Peligroso.- Fondeada sobre el bajo Peligroso. Señal cardinal E. Ver características en la Lista de Faros.

Bajo fondo.- Se encuentra al S y casi a 5 cables del cabo Negro, entre el bajo Peligroso y la costa NE de la isla Aguirre, en el lado S del canal Ocasión. Es un bajo fondo de 6,9 metros de profundidad.

Caleta Luz.- Carta Nº 12711. Lat. 54° 33' S; Long. 72° 00' W (aprox.). Se forma al SW y a a 6 cables del cabo Negro y sobre la costa NE de la isla Aguirre, en el lado SW del canal Ocasión. Es solamente una inflexión de la costa que interna casi 2 cables en dirección SSW, al término de la cual se forma una dársena más pequeña aún. Su entrada se abre justamente al W de la punta Luz.

Las orillas de la caleta Luz están formadas por una línea de pleamar pedregosa muy cerca de la cual se encuentra la línea de sargazos. Estas vegetaciones marcan en forma más o menos aproximada, el veril de los 6 metros en la costa SE, de los 9 metros en el final del saco y de los 10 metros en la costa SW; a partir de los sargazos del final

Cartas: 12400 - 12600 - 12711

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

del saco, la profundidad disminuye rápidamente y en la garganta que forman las dos lengüetas de tierra de las costas SE y SW que determinan la entrada a la dársena interior, se sonda apenas 0,3 metro, no permitiendo siquiera el paso de botes. El tenedero está constituido por una delgada capa de arena y conchuela, y cuando los rafagales soplan con fuerza; es conveniente fondear, a dos anclas, en 30 a 40 metros de agua, a 1,5 cables de la costa.

La caleta Luz es un fondeadero de emergencia para los buques que suelen navegar el canal Ocasión. Es abrigada de los vientos del 2º y 3er cuadrantes, sin embargo, los vientos del 1er y 4º cuadrantes se introducen con toda su fuerza, sobre todo el NW que hace poco recomendable pernoctar en ella cuando estos vientos soplan.

~~**Fondeadero.-** Carta Nº 12711. Lat. 54° 33' S; Long. 72° 00' W (aprox.). (Ver croquis). Se encuentra fondeadero, apto para buques pequeños, en 12 metros de agua sobre fondo de arena y fango, al NW y algo más de 1 cable de la punta Luz.~~

Bajos fondos.- Se encuentran al SE y a 7 cables y a 1,2 millas del cabo Negro, muy próximos a la costa SW de la península Brecknock; en el lado NE del canal Ocasión. El primero es un bajo fondo con 3,9 metros de profundidad y el segundo tiene 7,5 y 5,7 metros de agua; todos están rodeados de sargazos. Estos escollos deben ser tomados en consideración, dejándolos al NE de la derrota.

Islotes Pájaros.- Situados al SE y a 1,7 millas del cabo Negro, desprendidos de la costa N de la isla Aguirre hasta cerca del eje del canal Ocasión. Son dos islotes pequeños separados 2,5 cables y dispuestos en sentido WNW-ESE; siendo el de más al NW el de mayor tamaño; se eleva a 10 metros. Están rodeados de sargazos, los que se prolongan hacia el S.

El área comprendida entre los islotes Pájaros es somera y sucia, se prolonga hacia el S casi hasta la orilla S del canal; por lo que no hay paso navegable por este pasaje. ~~Hacia el N~~ Al E del islote menor, si bien por este lado pasa la derrota, avanza un fondo insidioso de 9,9 metros hacia el eje del canal.

Seno Ocasión.- Carta Nº 12711. Lat. 54° 33' S; Long. 71° 56' W (aprox.). Se forma justamente al N de los islotes Pájaros y sobre la costa S de la península Brecknock, en el lado N del canal Ocasión. Se interna casi 2 millas en dirección general NE. Al tomar el seno, la profundidad disminuye a 11,6 metros en su entrada, por la existencia de un lomo submarino. Continuando a medio freo hasta la entrada de la caleta Brecknock, situada al NE del seno, la profundidad media es de 60 metros.

En la parte ENE del final del seno Ocasión, se forma una pequeña caleta llamada Brecknock.

Caleta Brecknock.- Carta Nº 12711. Lat. 54° 33' S; Long. 71° 54' W (aprox.). Se forma hacia el NE y justamente al final del seno Ocasión. Es pequeña; sin embargo, está libre de peligros, con excepción del área cercana a la punta NE, frente a dos rocas que afloran en bajamar, donde se sondan 2 a 3 metros de profundidad. El tenedero es de fango duro. Su entrada es angosta y acantilada, pero en su interior hay área de maniobra apropiada solamente para buques pequeños. En su parte N desagua una gran cascada, a 20 metros de la cual se sondan 10 a 18 metros de profundidad.

La caleta Brecknock es recomendable solamente para buques pequeños.

Fondeadero.- En la caleta Brecknock se encuentra fondeadero, en 25 metros de agua sobre fondo de fango duro, en el centro del saco, donde se tiene 180 metros de radio de borneo útil. Al NE del fondeadero hay una roca plana completamente visible.

Punta Giratorio.- Situada al SE y a 6,1 cables de los islotes Pájaros, configurando el extremo E de la isla Aguirre, en el lado W del canal Ocasión. Es baja y despide algunas rocas en su vecindad, asimismo, algunos sargazos que no complican la navegación.

Seno Término.- Carta Nº 12711. Lat. 54° 35' S; Long. 71° 56' W (aprox.). Se forma hacia el E de la punta Giratorio y sobre la costa W de la península Brecknock, en el lado E del canal Ocasión. Se interna 2,5 millas en dirección ESE. En la entrada tiene 7 cables de ancho, encontrándose en ella un islote rodeado de sargazos que deja paso por cualquiera de sus lados. Al E y a 5 cables del islote referido se encuentra un bajo fondo de 3,1 metros y al S del mismo islote existe un bajo fondo de 7,9 metros.

Cartas: 12400 - 12600 - 12711

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Fuera de estos peligros el seno Término es limpio; su profundidad varía entre 17 y 100 metros, pero, por estar abierto a los vientos prevalecientes, no es conveniente como fondeadero.

Seno Quo Vadis.- Carta Nº 12711. Lat. 54° 35' S; Long. 72° 00' W (aprox.). Se forma al W y a 2 millas de la punta Giratorio y sobre la costa S de la isla Aguirre, en el lado N de la entrada SW del canal Ocasión. Se interna más de 5 cables en dirección media N, pero es muy angosto.

En el lado E de la entrada hay un islote grande; más al N y a 2 cables, en el centro del puerto, otro islote más pequeño, y entre ambos islotes se encuentra una roca sumergida marcada por sargazos. Asimismo, la costa W también desprende una roca sumergida.

El seno Quo Vadis, a causa de los escollos detallados, su considerable profundidad y la violencia de los chubascos que allí se experimentan, no se recomienda.

Punta Pirámide.- Situada al SW y a 1,4 millas de la punta Giratorio, en la costa W de la península Brecknock, en el lado E de la entrada SE del canal Ocasión. Es de sucio redoso hacia el NW y SW, hasta 0,5 cable y a 2 cables afuera. Al SE y a 2 millas de la punta en comento, se alza una montaña sin nombre de 597 metros.

INSTRUCCIONES PARA LA NAVEGACIÓN DEL CANAL OCASIÓN

1. Durante la travesía del canal Ocasión dar estricto cumplimiento al Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, especialmente lo que se relaciona con las señales sonoras que allí se establecen. Asimismo y como norma permanente de seguridad, se establecen como puntos límites el islote Lagartija por el W y la punta Giratorio por el E, de modo que ninguna nave debe sobrepasar ni pasar de vuelta encontrada con otra entre dichos puntos límites.

2. Una hora antes de iniciar la navegación del canal Ocasión, 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 español e inglés, la señal de seguridad (SECURITE), informando:

- Nombre de la nave,
- Posición del momento,
- Sentido del cruce y paso que se navegará,
- Hora estimada a la que se encontrará a la cuadra del cabo Negro y los islotes Pájaros.

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 W a E; debiendo esperar la nave que lo hace en sentido contrario, de E a W. De modo que la nave que viniendo del E al cruzar el canal Ocasión, compruebe la presencia de otra nave navegando en sentido opuesto, deberá esperar al S de la punta Giratorio que pase la nave que viene del W, extremando las precauciones al acercarse a ella.

4. Solamente se navegará este paso por naves de eslora máxima 80 metros.

RECOMENDACIONES PARA LA DERROTA EN EL CANAL OCASIÓN

Navegando de NW a SE.- Proviniendo desde el N por el canal Cockburn para tomar el canal Ocasión, navegando al rumbo 235° para pasar al NW y a 5 cables de la punta Chasco —borde NW de la península Brecknock—; una vez sobrepasada la islas Clavel —señalizada con una baliza ciega—, cambiar el rumbo a babor hasta el 210° para pasar al SE y a 1 milla de la isla Henry. Así, se acercará más a la costa W de la península Brecknock.

La entrada NW del canal Ocasión puede reconocerse por encontrarse poco después de una punta de regular elevación y forma característica, donde termina, al W, la península Brecknock, distinguiéndose a continuación el abra de su entrada. Aproximadamente 3 millas antes de llegar frente a la entrada del canal, se reconocerán sucesivamente: la tierra de la península Brecknock; la isla Guía —señalizada con una baliza ciega— y la roca Rompientes, que se ha de dejar por babor entrando al canal; el cabo Negro; las islas Aguirre y Astrea; los islotes León y Tussac —este último que tiene la forma de una parva de pasto—; y, por último, las dos rutas que es posible seguir: la del paso Brecknock y la del canal Ocasión.

Siguiendo la costa W de la península Brecknock, pronto abrirá claro la entrada NW del canal Oca-

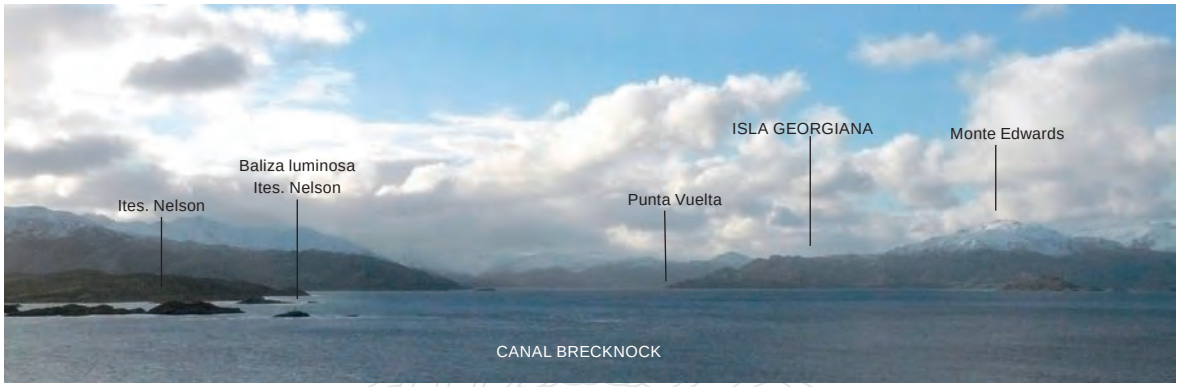
Cartas: 12400 - 12600 - 12711

⁎ Instrucciones obligatorias en los Derroteros de la Costa de Chile, se destacan con fondo celeste.

Cambio Nº 4, diciembre 2021.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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



Canal Brecknock. Vista aproximación desde paso Brecknock

sión, donde se señalan el cabo Negro, la roca Rompientes y el islote Negro, que se debe dejar por estribor al tomar el canal, las islas Aguirre y Astrea, la roca León y la otra ruta que conduce al paso Brecknock.

Para tomar el canal Ocasión con mal tiempo del NW —que es el dominante en este paraje— y como por lo general se encontrará mar gruesa, podría ser conveniente barloventearse un poco —como acomode—, para luego navegar empopado a la mar hacia el centro de la entrada, entre la roca Rompientes y el islote Negro.

Tomar la entrada NW del canal Ocasión gobernando al rumbo 123° para pasar a medio freo el pasaje comprendido entre la roca Rompientes —por el lado N— y el islote Negro —por el lado S—, y en dirección a la punta Mauda. Enseguida, cuidar pasar al NE y a 2,1 cables de una punta sin nombre situada al E y a 4,8 cables de la punta Miguel; punta que está rodeada de abundantes sargazos por lo cual es necesario mantenerse alejado de ella, también es conveniente dar debido resguardo al bajo de 18,3 metros, de acuerdo al calado de la nave. Avanzar al arrumbamiento 123° hasta que se aviste la mancha de sargazos que cubre el bajo fondo de 9,1 metros que hay cerca de la referida punta; o también, después de rebasada la línea que une la roca Rompientes y el islote Negro, se puede caer en dirección a la enfilación de la roca Rompientes con la isla Redonda, la cual aparecerá proyectada sobre la caída del cabo Negro, esta enfilación permite pasar claro de los sargazos existentes en ambas bandas.

Pronto se verá el islote Lagartija de forma chata y alargada —señalizado con una baliza ciega—, que aparecerá interceptando el canal. Asimismo, algo más lejos, la boya luminosa con pantalla reflectora de radar que señaliza el bajo Peligroso.

Salvados los peligros que despide la punta sin nombre situada al E y a 4,8 cables de la punta Miguel, caer a estribor hasta el rumbo 138° para pasar al NE y a 2 cables del islote Lagartija y, enseguida, caer nuevamente a estribor —escapulado el islote referido por esa banda— hasta el rumbo 180° para pasar a media distancia entre el islote Lagartija y la isla Redonda. Así se dejarán a distancia segura por estribor los sargazos que cubren el bajo fondo de 9,1 metros.

Poco más adelante, ya adelantada la isla Redonda, caer a babor hasta el rumbo 136° para pasar al SW y a 1 cable del cabo Negro, acercándose a dicho cabo con el objeto de evitar el bajo Peligroso —señalizado con una boya con reflector de radar— y cuyos sargazos se verán siempre y, enseguida, inmediatamente de salvado el paso entre el bajo Peligroso y el cabo Negro, caer a estribor hasta el rumbo 170°, alejándose un tanto de la costa N y luego dar seguro resguardo a los escollos que la bordean.

Abierto ya de la costa N, caer poco a poco a babor hasta el rumbo 142° para pasar al SW y a 2,5 cables de esa costa. De este modo, se evitarán los bajos fondos y sargazos que orillan esa costa; navegando casi paralelo a ella y a más de 2 cables de distancia.

De acuerdo a las condiciones de la nave y la experiencia, una vez sobrepasada la isla Redonda, caer a babor al rumbo 148º, dejando el cabo Negro al 0,9 cable, lo que permite navegar ese sector a un solo rumbo, evitando hacer tres caidas.

Más adelante, al acercarse a los islotes Pájaros, alterar el rumbo a babor hasta el 090° para pasar a medio freo entre el islote Pájaros de más al N y la punta que aparece en la costa N y, a continuación, caer a estribor —escapulando los mismos islotes

Cartas: 12400 - 12600 - 12711

Cambio Nº 2, julio 2018.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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



Baliza luminosa Península Brecknock

Pájaros por esa banda— hasta el rumbo 156° para pasar al E y a 2,3 cables de la punta Giratorio, y así seguir a medio canal hasta la misma punta Giratorio, donde se ha de caer a estribor —rodeando ahora esa punta por estribor y a no menos de 2 cables— hasta el rumbo 260°, teniendo cuidado con la virada que es muy cerrada. Por babor quedarán varias rocas situadas en el acceso del seno Término.

Finalmente, cuando abra franca hacia el S la salida SE del canal en el lado N del paso Brecknock, caer a babor hasta el rumbo 205° para pasar al W y a 5 cables de la punta E de la entrada SE del canal Ocasión.

Navegando de SE a NW.- Procediendo del paso Brecknock, la entrada SE del canal Ocasión no presenta dificultad para su reconocimiento, ni para tomar ese acceso con seguridad; el canal se abre justamente al frente del boquete que separa las islas London y Astrea.

Tomar la entrada SE del canal Ocasión gobernando al rumbo 025° para pasar al W y a 5 cables de la punta E de la entrada SE y, poco más adelante, cuando abra el canal hacia el ENE, caer a estribor hasta el rumbo 080° para pasar al S y a 2 cables de la punta Giratorio. No hay peligro alguno a medio freo en esta primera parte del canal Ocasión y hasta la punta Giratorio. Luego, poco antes de alcanzar la citada punta, caer a babor —barajando a distancia moderada la referida punta Giratorio— hasta el rumbo 336° para pasar al NE y a 2 cables del islote Pájaros de más al SE. Enseguida, corregir un poco el rumbo a babor para pasar también al N y a 2 cables del islote Pájaros de más al NW.

Poco antes de sobrepasar el islote Pájaros del NW, caer a babor hasta el rumbo 270° para pasar al N y casi a 1 cable del mismo islote, o lo que es lo mismo, a medio freo entre la costa N y el islote citado. Rebasados los islotes Pájaros, mantener el arrumbamiento 270° y acercarse a la costa N de la isla Aguirre, y luego caer a estribor hasta el rumbo 322° para pasar al WSW y a 2,2 cables del cabo Negro. Además, a este arrumbamiento la proa quedará en dirección a la boya luminosa con pantalla reflectora de radar Bajo Peligroso. Así, se dará seguro resguardo por estribor a los bajos fondos y sargazos que bordean la costa N del canal en esta parte.

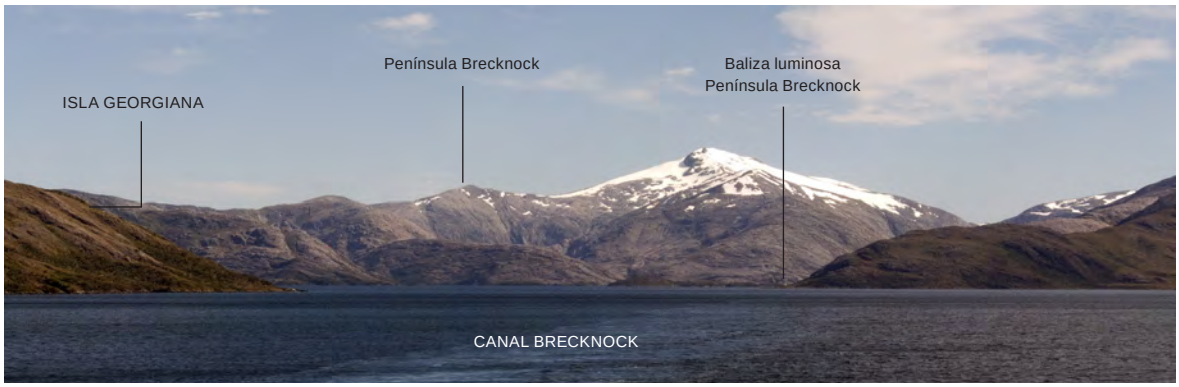
De acuerdo a las condiciones de la nave y la experiencia, una vez sobrepasados los islotes Pájaros se puede caer a estribor, al rumbo 328º, con proa la baliza ciega islote Lagartija, lo que permitira pasar a medio freo entre la costa sur del cabo Negro y el bajo Peligroso.

El bajo Peligroso y el bajo fondo con 6,9 metros de agua, junto con la costa vecina, determinan tres pasos navegables: sea que se pase entre el cabo Negro y al bajo Peligroso, entre el bajo Peligroso y el bajo fondo de 6,9 metros de profundidad, o entre el referido bajo fondo con 6,9 metros de agua y la punta Luz. El más franco y recomendable es el del N, o sea, el que corre justamente por el pie del cabo Negro —por el lado N— y el bajo Peligroso —por el lado S. El paso de más al S es útil únicamente cuando se sale de la caleta Luz con rumbo al SE, o que entra al fondeadero procediendo del mismo lado. Antes de llegar a la cuadra de la punta Luz, caer a estribor hasta el rumbo 350° y justamente en dirección al borde W del cabo Negro, cuyo redoso limpio permite acercársele cuanto sea necesario

Cartas: 12400 - 12600 - 12711

Cambio Nº 1, julio 2018.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Canal Brecknock. Vista hacia el NW rodeando la isla Brecknock

para salvar con seguridad el bajo Peligroso. Enseguida, caer a babor hasta el rumbo 316° para pasar al SW y a 1 cable del mismo cabo. Así, el bajo Peligroso, será escapulado con seguridad por babor.

Sobrepasado al W del cabo Negro, caer a estribor hasta el rumbo 000° para pasar a media distancia entre la isla Redonda y el islote Lagartija —señalizado con una baliza ciega. Salvado este paso, se divisará por la amura de babor la gran mancha de sargazos que crece sobre el bajo fondo de 9,1 metros de profundidad ubicado al N del canal y que se ha de dejar más tarde por estribor.

Al llegar a la cuadra del islote Lagartija, caer a babor —escapulando el islote referido por esa banda— hasta el rumbo 318° para pasar al NE y a 2 cables del mismo islote; cuidando dejar por estribor los sargazos que crecen sobre el bajo fondo de 9,1 metros.

Finalmente, cuando abra el acceso NW del canal Ocasión, dar rumbo al 303° para pasar al NE y a 2,1 cables de la punta sin nombre situada al E y a 4,8 cables de la punta Miguel; esta punta está rodeada de abundantes sargazos por lo cual es necesario mantenerse alejado de ella, también es conveniente dar debido resguardo al bajo de 18,3 metros, de acuerdo al calado de la nave. Avanzando al mismo arrumbamiento hasta salir del canal Ocasión hacia el canal Cockburn, pasando a medio freo entre la roca Rompientes, siempre visible por la particularidad que muy bien indica su nombre —por lado N—, y el islote Negro —por el lado S—, los cuales determinan el canalizo navegable por cuyo eje debe llevarse la ruta.

Se insiste en la necesidad de recomendar la navegación del canal Ocasión a velocidad moderada.

CANAL BRECKNOCK
Desde el paso Brecknock a la bahía Desolada

Canal Brecknock.- Carta Nº 12600. Separa los islotes Nelson y la costa S de la península Brecknock e isla del mismo nombre —por el lado N— de la costa N de las islas Andrés, Georgiana, Basket, Macías y Marsh, y el islote Entrada —por el lado S—, en una extensión de casi 17 millas y siguiendo un curso bastante sinuoso en dirección media W-E; su ancho varía desde 2 cables que tiene en la parte más angosta, hasta 2 millas donde tiene mayor desahogo. Su entrada W se abre entre el más austral de los islotes Nelson y el borde W de la isla Andrés; por el E, lo hace frente al islote Entrada situado en la parte W de la bahía Desolada.

Sobre la costa S de la península Brecknock; o sea, en el lado N del canal del mismo nombre, se forman varios senos, algunos se internan profundamente, pero son todos de escasa importancia. Por el lado S, la costa E de las islas Basket, Macías y Marsh, está bañada por las aguas de la bahía Desolada.

La característica de las tierras de ambas costas del canal Brecknock es su aspecto desolado; estas son, en general, montañas de elevación considerable, azotadas furiosamente por los helados vientos del SW, circunstancia desfavorable al desarrollo de la vegetación, la que solamente crece en los parajes particularmente abrigados, como son las quebradas y valles de las vertientes orientales.

Cartas: 12400 - 12600 - 12711

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Baliza luminosa Cabo Atracadero

La parte E del canal Brecknock, más angosta que la del W y con algunas rocas en su curso, es, en cambio, menos azotada por el viento y la marejada, sin que escaseen los violentos revolones que se experimentan principalmente al doblar las puntas en donde el canal cambia de dirección.

Marea y corrientes.- Las corrientes de marea, sin llegar a ser peligrosas, son en la parte E del canal Brecknock medianamente sensibles, produciendo revesas y rayas. La corriente de flujo tira hacia el E con mayor intensidad que la de reflujo que corre hacia el W o hacia el océano Pacífico, y la persistencia de los vientos del W da mayor acentuación al fenómeno. Se ha observado que con vientos del W sobre 20 nudos de intensidad en el sector comprendido entre la península Edwards y la isla Macías, en algunas ocasiones se ha experimentado un fuerte abatimiento hacia la isla Macías, navegando de E a W.

Islotes Nelson.- Situados al SE y a 4,5 millas de la punta Pirámide, hacia afuera e inmediatos al borde SW de la península Brecknock, en el lado NW de la entrada W del canal Brecknock. Forman un grupo muy notable de islotes rodeados por varias rocas, de las cuales, la más avanzada hacia la derrota, es visible solamente por los abundantes sargazos que crecen en ella, está al S y menos de 1 cable del islote de más al S.

El más desprendido al S de los islotes Nelson, junto con el borde W de la isla Andrés, señalan la entrada W del canal Brecknock y su confluencia con el paso del mismo nombre.

Baliza luminosa Islotes Nelson.- Ubicada en el islote de más al S de los islotes Nelson. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

~~**Bajo fondo.-** Se encuentra al SE y a 1,4 millas de la baliza luminosa Islotes Nelson, en el lado SE de la entrada W del canal Brecknock. Es un bajo fondo con apenas 5,1 metros de agua, que por su ubicación debe dársele debida atención.~~

Isla Andrés. Costa NW.- Situada al SE y a 2 millas de los islotes Nelson, en el lado N del canal Unión. Está bordeada de islotes y hacia el N desprende un grupo sin nombre.

La costa NW de la isla Andrés, y de los islotes desprendidos hacia el N, que miran al canal Brecknock, no ha sido mayormente explorada por lo que no debe aproximársela.

El borde W de la isla Andrés, junto con el más desprendido al S de los islotes Nelson, señalan la confluencia del paso Brecknock con el canal del mismo nombre. Asimismo, con los islotes Capea el inicio del canal Unión que continúa hacia el ESE.

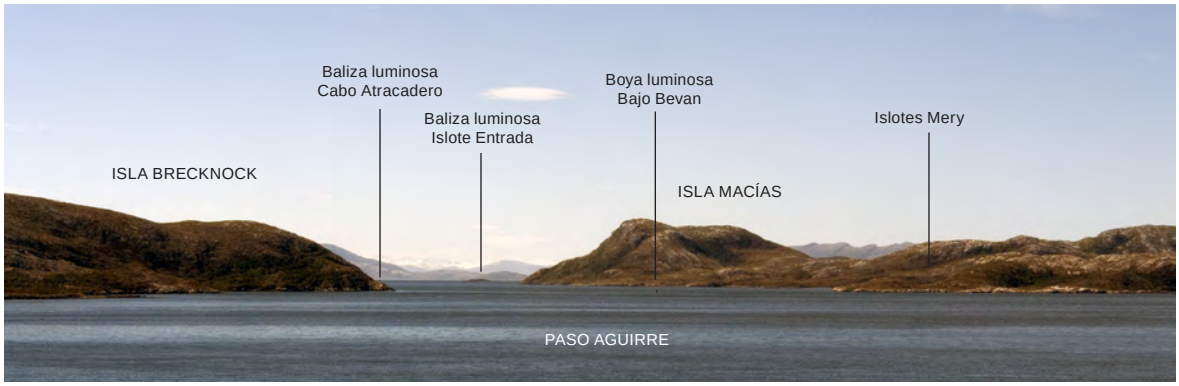
Isla Georgiana. Costa N.- Situada al E y a 2,8 millas de los islotes Nelson, en el lado S del canal Brecknock. Es de gran tamaño y, junto con las islas Andrés y Clementina, apartan el canal Brecknock del paso del mismo nombre.

La costa N de la isla Georgiana, es decir, la que da al canal Brecknock, es limpia.

Baliza luminosa Península Brecknock.- Ubicada al NE y a 4,8 millas de la baliza luminosa Islotes Nelson y

Cartas: 12400 - 12600 - 12711

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Paso Aguirre. Vista aproximación desde el W

en la costa SE de la península Brecknock. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Punta Vuelta.- Situada al S y a 1,1 millas de la baliza luminosa Península Brecknock, configurando el extremo NW de la isla Georgiana, en el lado S del canal Brecknock. Es baja, pero en ella se alza un pequeño mogote; además, es limpia y se la puede rodear a corta distancia con seguridad.

Punta Baja.- Situada al ESE y a 4,1 millas ~~al ESE~~ de la punta Vuelta, en el lado N del canal Brecknock. Como lo indica su nombre, es bastante baja; además, es la última de unas mesetas que descienden al mar escalonadas. Su redoso es limpio.

Paso Prieto. Acceso N.- Carta Nº 12600. Separa la costa E de las islas Georgiana y Clementina —por el lado W— de la costa W de la isla Basket y los islotes Lautaro —por el lado E—, en una extensión de 4,5 millas en dirección SW-NE. Es un canal relativamente ancho; pero insidioso debido a la existencia de muchos islotes y rocas. Ambas costas no están completamente hidrografiadas, por lo cual no es conveniente aventurarse a navegarlo.

Roca Cádiz.- Situada al S y a 1,4 millas de la punta Baja, casi en la medianía del acceso N del paso Prieto, en el lado S del canal Brecknock. Es una roca aislada que cubre y descubre; sin embargo, no reviste peligro por quedar alejada al S de la derrota.

Isla Basket. Costa N.- Situada al SE y a 1,9 millas de la punta Baja, en el lado S del canal Brecknock. Su relieve es bastante elevado y sumamente irregular, alzándose en ella, entre otras montañas, la magnífica cadena de picachos que se ve en el final de la bahía Murray. El cerro Tres Picos de 556 metros se alza en la parte S de la isla y termina al S en el cabo Desolación. Otro de los cerros característicos de esta isla es el denominado Dedos, situado junto al cerro Tres Picos. Desde el centro de la isla hacia la parte N, las tierras de la isla descienden progresivamente hacia su extremo NW, donde son más bajas y terminando estas al NW de la punta Cádiz.

La costa N de la isla Basket configura la ribera S del canal Brecknock en esta parte y es de redoso limpio. Su extremo NW lo constituye la punta Cádiz.

Punta Cádiz.- Situada al SE y a 2 millas de la punta Baja, configurando el extremo NW de la isla Basket, en el lado S del canal Brecknock. Es baja.

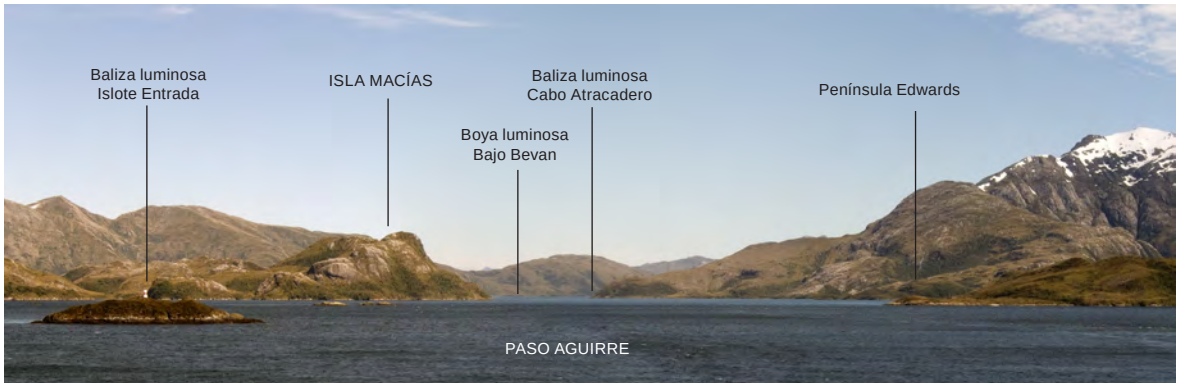
Caleta Basket.- Cartas Nº 12600 y 12711. Lat. 54° 42' S; Long. 71° 35' W (aprox.). Se forma al SE y a 1,5 millas de la punta Cádiz y sobre la costa N de la isla Basket, en el lado S del canal Brecknock. Esta caleta es pequeña y la reducen aún más los sargazos que bordean la costa, en cuyo límite exterior no se sondan, ~~sin embargo,~~ menos de 10 metros. No hay plano ni croquis de esta caleta. Se la reconoce fácilmente por una abra o garganta profunda que se eleva en la parte alta de los cerros, frente al fondeadero.

Las aguas en esta zona no tienen peligro conocido, por lo cual, el acceso a la caleta Basket no es difícil. El tenedero es de conchuela y se fondea allí en 20 metros de agua.

Cartas: 12600 - 12711

Cambio Nº 2, diciembre 2021.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Paso Aguirre. Vista aproximación desde el E

Isla Brecknock. Costa S.- Situada al ESE y casi a 2 millas de la punta Baja, al NE y a 7,5 cables de la isla Basket y como incrustada en la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del canal Brecknock. Es una extensión considerable y particularmente notable gracias al monte Brecknock de 718 metros que se alza en ella, y el cual, por su ubicación aislada respecto de las demás cumbres, es muy visible desde gran distancia, sobre todo desde el E.

Justamente al E de la isla Brecknock se abre un canalizo que contornea a la isla mencionada por el N y el W. Desde este canal nacen tres senos que se internan profundamente hacia el N. Tanto el canal como los senos referidos no están suficientemente reconocidos, por lo que no se debe navegarlos.

La costa S de la isla Brecknock conforma la totalidad de la ribera N del paso Aguirre, la cual es acantilada y limpia. El extremo S de la isla es el cabo Atracadero. Además, esta isla termina al SW en otro promontorio semejante al cabo nombrado, y del cual se despeña una hermosa cascada.

Paso Aguirre.- Carta Nº 12711. Toma este nombre la parte del canal Brecknock que queda justamente enfrente de la costa S de la isla Brecknock y donde se forma el angosto pasaje que queda entre el cabo Atracadero —por el lado N— y el veril N del bajo Bevan, señalizado con una boya luminosa de estribor, que avanza desde la punta NW de la isla Macías hacia el eje del canal —por el lado S—; dejando, en consecuencia, un canalizo navegable de apenas 0,86 cable de ancho, por el que pueden transitar naves mayores.

El paso Aguirre se debe navegar con precaución, porque generalmente la visibilidad es reducida por chubascos de agua y nieve.

Cabo Atracadero. Situado al E y a 2,8 millas de la punta Cádiz, configurando el extremo S de la isla Brecknock. Es un promontorio abrupto y bien notable que, con la punta W de la isla Macías —situada en la ribera S del canal y de la que dista apenas 2,5 cables— forman la parte más angosta del canal Brecknock.

El cabo Atracadero es absolutamente acantilado y limpio, por lo que se lo puede aproximar con seguridad.

Baliza luminosa Cabo Atracadero.- Ubicada en el borde S del cabo Atracadero. Señal lateral de babor. Ver características en Lista de Faros.

Islotes Mery.- Situados al S de la isla Brecknock y separados por el paso Aguirre y al E y casi a 7 cables de la caleta Basket, en el lado S del paso Aguirre. Es un grupo de islotes bajos y pastosos, desprendidos al W de la isla Macías y a la que están unidos por un cordón submarino, sobre el cual se sondan profundidades superiores a 50 metros, y con un bajo fondo de roca próximo al W de la isla Macías, a la vez que al W de los islotes Mery la profundidad no es considerable. En caso de necesidad podría largarse el ancla sobre el cordón submarino descrito.

Bajo Bevan.- Se encuentra en la alineación de los islotes Mery con el cabo Atracadero y prácticamente a medio canal en el paso Aguirre. Es un bajo fondo con una profundidad mínima de 4,7 metros, que

Cambio Nº 1, julio 2018.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Baliza luminosa Islote Entrada

avanza desde la punta NW de la isla Macías hacia el eje del canal y que abarca una extensión de casi 1,6 cables en sentido E-W. Muy peligroso para la navegación por su ubicación y otras circunstancias. Con tiempo calmo es perfectamente visible a través del agua. Un manchón de sargazos marca su posición desde media marea vaciante; no obstante, en pleamar nada lo denuncia.

Boya luminosa Bajo Bevan.- Ubicada al N del veril del bajo Bevan. ~~Es una boya luminosa con reflector de radar.~~ Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Isla Macías.- Situada al E y casi a 5 cables de los islotes Mery y al SE y a 3 cables del cabo Atracadero, en el lado S del paso Aguirre. Es de contornos irregulares y, tanto su costa E como la del S son sucias y desprenden islotes y rocas hasta una distancia apreciable.

El canalizo que queda entre las islas Basket y Macías, a pesar de tener cerca de 1 milla de ancho, no es navegable por estar cubierto de islotes, rocas y sargazos en abundancia; lo que indica la presencia de otros peligros.

La costa N, al E de la isla Macías, donde se aproxima a la derrota, es acantilada y limpia.

Isla Marsh.- Situada al E y casi a 1 milla de la isla Macías y al S y a 2,5 cables del islote Entrada. Mide aproximadamente 9 cables en sentido W-E y se eleva a 117 metros.

Entre las islas Macías y Marsh existen varios islotes y rocas que impiden el paso; dos de los cuales avanzan hacia el N y quedan cercanos al S de la derrota en esta parte.

Islote Entrada.- Situado al E y a 3 millas del cabo Atracadero, próximo al N de la isla Marsh, en el lado S de la entrada E del canal Brecknock.

La derrota en la entrada E del canal Brecknock pasa por el N del islote Entrada. No hay paso navegable entre este islote y la costa N de la isla Marsh.

El islote Entrada señala la entrada E del canal Brecknock y su confluencia en el lado W de la bahía Desolada.

Baliza luminosa Islote Entrada.- Ubicada en la cima del islote Entrada. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

INSTRUCCIONES PARA LA NAVEGACIÓN DEL PASO AGUIRRE

1.- Durante la travesía del paso Aguirre dar estricto cumplimiento al Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, especialmente lo que se relaciona con las señales sonoras que allí se establecen. Asimismo y como norma permanente de seguridad, se establecen como puntos límites la punta Cádiz por el W y el islote Entrada por el E, de modo que ninguna nave debe sobrepasar ni pasar de vuelta encontrada con otra entre dichos puntos límites.

2.- Una hora antes de iniciar la navegación del paso Aguirre, enviar una alerta de seguridad con técnicas de llamada selectiva digital (DSC) en ca-

Cartas: 12600 - 12711

* Instrucciones obligatorias en los Derroteros de la Costa de Chile, se destacan con fondo celeste.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

nal 70 VHF. Enseguida, difundir en radiotelefonía por canal 16 VHF, en español e inglés, la señal de seguridad (SECURITE), informando:

- Nombre de la nave,
- Posición del momento,
- Sentido del cruce y paso que se navegará,
- Hora estimada a la que se encontrará a la cuadra del cabo Atracadero.

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 E a W; debiendo esperar la nave que lo hace en sentido contrario, de W a E. De modo que la nave que viniendo del W al cruzar el paso Aguirre, compruebe la presencia de otra nave navegando en sentido opuesto, deberá esperar al NW de la punta Cádiz que pase la nave que viene del E, extremando las precauciones al acercarse a ella.

4.- Solamente se navegará este paso por naves de bandera nacional de eslora máxima 120 metros.

RECOMENDACIONES PARA LA DERROTA EN EL CANAL BRECKNOCK Y PASO AGUIRRE
Navegando de W a E

Por el canal Brecknock y paso Aguirre.- Al llegar a la cuadra de los islotes Nelson, cuyo reconocimiento con tiempo cerrado podrá ser ayudado, a veces, por el monte Horacio o por el islote Muela, que desprende de la isla London, caer a babor —escapulando por esa banda y a no menos de 5 cables del islote Nelson— de más al S —señalizado con una baliza luminosa— hasta el rumbo 058° para pasar al NE y a 4 cables de la punta Vuelta, que es muy característica por tener una caída suave y muy endentada. De esta manera, se dará apropiado resguardo a los sargazos que bordean a los islotes Nelson. La baliza luminosa Península Brecknock aparecerá ligeramente abierta por babor.

Existen informes que revelan la existencia de un paso navegable por entre los islotes Nelson de mayor tamaño; pero, solamente apto para buques pequeños, a los cuales les permite navegar el paso Brecknock menos expuestos a la marejada oceánica. Su parte más estrecha tiene un ancho de 0,86 cable y las sondas registradas varían entre 8 y 18 metros.

Al aproximar a la punta Vuelta, cambiar poco a poco el rumbo a estribor —contorneando prudentemente la referida punta; aún cuando es limpia— hasta el 134° para pasar al NE y a 4 cables de la costa N de la isla Georgiana. Así, se seguirá por el eje del canal; pero, en caso de cerrazón conviene hacerlo por el lado de la isla Georgiana, aunque es posible acercarse bastante a la punta Baja, proyección muy saliente y baja que despide la costa N.

Poco antes de llegar a la cuadra de la punta Baja, cambiar el rumbo a babor hasta el 119° para pasar a medio freo entre la costa S de la isla Brecknock y la costa N de la isla Basket. Además, avanzando a este arrumbamiento, la roca Cádiz quedará clara por estribor y, en la continuación del canal, se señalará el monte Brecknock en la isla del mismo nombre y se reconocerán los islotes Mery y la isla Macías, los cuales aparecerán por la proa.

Sobrepasado el borde SW de la isla Brecknock y cuando abra hacia el E el paso Aguirre, divisándose el cabo Atracadero —señalizado con una baliza luminosa de babor— y, asimismo, la boya luminosa de estribor con reflector de radar que señaliza el veril N del bajo Bevan, caer a babor hasta el rumbo 086° para pasar al S y unos 100 metros del cabo Atracadero y dejando hacia el S la citada boya. De esta manera, se evitará el bajo Bevan; escollo con apenas 4,7 metros ~~de agua como mínimo~~, situado a medio canal y en la enfilación de los islotes Mery con el cabo Atracadero. Muy peligroso por su situación y marcado por un pequeño manchón de sargazos desde media marea vaciante; pero, en pleamar no hay marca natural que lo delate.

Salvado el cabo Atracadero y el bajo Bevan, continuar avanzando al arrumbamiento 086º, pasando primero cercano al N de la isla Macías y, enseguida, a medio freo entre el borde S de la península Edwards y varias rocas que se encuentran entre las islas Macías y Marsh. La baliza luminosa Islote Entrada aparecerá ligeramente abierta por estribor.

Finalmente, pasar cercano al N del islote Entrada —señalizado con una baliza luminosa—, e inmediatamente caer a estribor —escapulando por esa banda el mismo islote Entrada— hasta el rumbo 112° para pasar al N y 5 cables del islote Dirección —señalizado con una baliza luminosa—, ya al interior de la bahía Desolada.

Cartas: 12600 - 12711

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Navegando de E a W por el canal Brecknock y paso Aguirre.- Procediendo del E por la bahía Desolada para tomar el canal Brecknock, gobernando al rumbo 292° para pasar próximo al N del islote Entrada —señalizado con una baliza luminosa—, caer a babor —escapulando por esa banda el mismo islote Entrada— hasta el rumbo 266° en dirección al cabo Atracadero —señalizado con una baliza luminosa de babor. A este arrumbamiento, aproximar al paso Aguirre pasando primero a medio freo entre el borde S de la península Edwards y, enseguida, cercano al N de la isla Macías. La boya luminosa de estribor Bajo Bevan aparecerá ligeramente abierta por babor. No abrir el rumbo hacia el S, sino lo necesario para barajar el cabo Atracadero a la distancia de un cuarto de ancho del canal, o sea, a unos 100 metros.

Salvado el cabo Atracadero y el bajo Bevan, continuar hacia el W manteniéndose siempre próximo a la ribera del lado N, esto es, cercano a la costa S de la isla Brecknock. Enseguida, ya sobrepasados los islotes Mery y al llegar enfrente del borde SW de la isla Brecknock, caer a estribor hasta el rumbo 299°, para pasar a medio freo entre la costa N de la isla Basket y la costa S de la isla Brecknock. Además, avanzando a este arrumbamiento, la roca Cádiz quedará clara por babor.

Más adelante, pasar al S y a 4 cables de la punta Baja, adelantada la cual, cambiar el rumbo a estribor hasta el 314° para pasar al N y a 4 cables de la costa N de la isla Georgiana. La baliza luminosa Península Brecknock aparecerá levemente abierta por babor.

Finalmente, a medida que se abre la boca E del canal Brecknock, cambiar poco a poco el rumbo a babor —rodeando la punta Vuelta a unos 4 cables— hasta el rumbo 238°, para pasar al SE y a 5 cables de los islotes Nelson y aproximadamente en dirección al pico Horacio de la isla London. De esta manera, se dará apropiado resguardo a los escollos que bordean los islotes Nelson.

Advertencia.- Los buques extranjeros que naveguen el sector comprendido entre el canal Ballenero y el canal Cockburn o viceversa, deben transitar por los pasos Norte y Occidental de la bahía Desolada, el canal Unión y el paso Brecknock, por ser esta zona más amplia y encontrarse convenientemente habilitada para una segura navegación, tanto diurna como nocturna, mediante un apropiado balizamiento.

Bahía Desolada.- Carta Nº 12600. Es la extensa entrada de mar que se forma justamente al E del canal Brecknock y se desarrolla entre la costa S de Tierra del Fuego por el N, la costa E de las islas Basket, Macías y Marsh por el W, y la costa W de las islas Stewart, Catalina, Burnt y Bruce por el E. Esta bahía abarca más de 12 millas de saco hasta el cabo Fletcher, donde principia el seno Courtenay. Comunica el canal Ballenero con el canal Brecknock, y por ella se puede también acceder al océano. La entrada oceánica o S de la bahía Desolada se abre entre el cabo Desolación y la punta Bitón —borde NW de la isla Stewart.

En todo lo que la vista alcanza a dominar en la bahía Desolada, no se divisa más que un confuso desparramo de islotes y rocas, en los cuales la mar agitada por los duros vientos del SW al NW, rompe casi incesantemente; ese es el cuadro que el navegante tiene a la vista cruzando esta región, cuyo nombre de Desolada concuerda fielmente con su aspecto triste y sombrío. La zona mejor conocida de esta bahía es la más inmediata a la ruta usual. Su navegación debe efectuarse con cautela y observando buena vigilancia con los sargazos y rocas sumergidas. Los primeros marcan todos los bajos fondos y las segundas producen rompientes constantes, aun con calma, pues siempre persiste en esta región una mar de fondo.

Las corrientes de marea en la bahía Desolada son débiles.

En la Tercera Parte del presente Capítulo, se encuentra la descripción detallada y particular de la bahía Desolada y canales y pasos que acceden a ella, incluyendo las instrucciones de navegación y las recomendaciones para la derrota.

☆☆☆☆☆☆☆

Cartas: ~~12400~~ - 12600 - 12711

Cambio Nº 1, septiembre 2019.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

TERCERA PARTE

BAHÍA DESOLADA - PASOS OCCIDENTAL, NORTE Y ORIENTAL CANALES BALLENERO, POMAR Y O'BRIEN - PASO TIMBALES PASOS DARWIN E IBARRA - CANAL THOMSON Y BAHÍA COOK

BAHÍA DESOLADA

Bahía Desolada.- Carta Nº ~~12400 y~~ 12600. Lat. 54° 42' S; Long. 71° 22' W (aprox.). Se forma justamente al E del canal Brecknock y se desarrolla entre la costa S de Tierra del Fuego por el N, la costa E de las islas Basket, Macías y Marsh por el W, y la costa W de las islas Stewart, Catalina, Burnt y Bruce por el E. Es una extensa abra que abarca más de 5 millas de saco hasta el cabo Fletcher, donde empieza el seno Courtenay. Comunica el canal Ballenero con el canal Brecknock, y por ella se puede acceder al océano Pacífico.

La entrada oceánica o S de la bahía Desolada se abre entre el cabo Desolación y la punta Bitón —borde NW de la isla Stewart.

En todo lo que la vista alcanza a dominar en la bahía Desolada, no se divisa más que un confuso desparramo de islas, islotes y rocas, en los cuales la mar agitada por los duros vientos del SW al NW, rompe casi incesantemente; ese es el cuadro que el navegante tiene a la vista cruzando esta región, cuyo nombre de Desolada concuerda fielmente con su aspecto triste y sombrío.

La zona mejor conocida de la bahía Desolada es la más inmediata a la ruta usual; debiendo navegarse con cautela y observando buena vigilancia con los sargazos que normalmente denuncian rocas sumergidas. Los primeros marcan todos los bajos fondos y las segundas producen rompientes constantes, aun con calma, pues siempre persiste en esta región una mar de fondo.

Marea y corrientes.- Las corrientes de marea en la bahía Desolada son débiles.

Islas e islotes principales.- En el centro y contornos de la bahía Desolada, se encuentran las siguientes islas, islotes y arrecifes: En el lado W, el islote Entrada, las islas Marsh y Basket y el grupo de islotes denominado Laberinto Occidental. En la parte N, las islas Gorda, Marchant y varios islotes y arrecifes. En el lado E, las islas Burnt y Bruce, los islotes Chinchorros y el grupo de los islotes Meridión. En el centro, el islote Dirección, los islotes Laberinto Central, las islas Guala, Fresia y el islote Morritos. Al SE, la isla Katy y los islotes que esta despide al NW y hasta 2 millas. Al SW, los islotes Tetón y Peñón, circundados por peligros en todo su derredor. Al SW y casi a 3,1 millas del islote Peñón, está la roca Huacho de unos 5 metros de elevación y varias rocas sumergidas sobre las cuales rompe la mar casi constantemente, y al WSW y a 4 millas del islote Peñón las rocas sumergidas denominadas Piti, sobre las cuales rompe la mar constantemente.

Isla Gorda.- Situada al NE y a 1,2 millas de la isla Marsh, en el lado W de la bahía Desolada. Se eleva a 175 metros y su aspecto está de acuerdo con su nombre.

Entre la isla Gorda y el cabo Saliente de la península Edwards —situado al NNE y a 1 milla— hay un islote de redoso sucio; y a corta distancia al E de la misma isla Gorda, está el pequeño grupo de las islas Sandwich formado por varias islas pequeñas. Más al NE, ya en la entrada del seno Courtenay, se encuentra la isla Marchant, la cual desprende hacia el E y hasta el cabo Fletcher, varios islotes y rocas.

Por el W de la isla Gorda y contorneando la costa E de la península Edwards, corre el canalizo que conduce a los puertos Edwards y Langlois, y aún

Cambio Nº 1, diciembre 2021.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

hasta la entrada del seno Courtenay; pero, esta última zona ha sido reconocida solo muy sucintamente.

Puerto Edwards.- Carta Nº 12712. Lat. 54° 39' S; Long. 71° 27' W (aprox.). Se forma al NNW y casi a 2 millas del islote Entrada y sobre la costa SE de la península Edwards, en el lado W de la bahía Desolada. Es una ensenada cuyo saco se interna 1,5 millas en dirección NW; su parte exterior tiene como 4 cables de ancho y la interior 2 cables. La profundidad en la parte exterior varía entre 47 y 13 metros, y en la interior entre 34 y 14 metros. En la península montañosa del lado N del puerto, se alza el monte Edwards de 737 metros, que es la cumbre dominante.

En la entrada del puerto Edwards, a media distancia entre la punta de la península montañosa que forma el lado N de la entrada y la punta Abrigo, se encuentra un grupo de islotes —denominados islotes Jorge— consistente en un islote de mayor tamaño con varios otros pequeños en su vecindad E, N y W. El paso por el lado N de esos islotes está completamente obstruido por rocas sumergidas, bajos fondos y sargazos, por lo cual no debe intentarse.

Puerto Edwards, ubicado al N y a apenas 1,5 millas de la ruta normal, es de condiciones poco recomendables como fondeadero aun para buques pequeños; sus aguas son en general limpias, pero el viento del SW se hace sentir a rachas bastante violentas, las que bajan por la quebrada que hay frente al fondeadero y por la cual desciende un torrente. En el puerto abundan los mariscos; la caza y la pesca son algo escasas.

Recomendaciones y fondeadero.- Para ingresar al puerto Edwards, franquear la isla Gorda por el W, dando enseguida rumbo en dirección el cabo Saliente —la punta E de la entrada del puerto Langlois—, hasta que el mayor de los islotes del Grupo Jorge demore como al 330°, caer a babor y gobernar entonces hacia el saco del puerto, rodeando por el S del citado islote.

En el puerto Edwards se encuentra fondeadero en 30 a 13 metros de agua, en la alineación de un islote rodeado de sargazos de la costa E, con una gran quebrada que hay en la costa W. Aunque el tenedero es de arena y conchuela, se siente que las cadenas rozan contra el fondo en los borneos. También se encuentra fondeadero, en la parte exterior del puerto Edwards, entre 30 a 13 metros de agua, demarcando al WNW y a 3 cables del mayor de los islotes ~~del Grupo~~ Jorge.

Puerto Langlois.- Carta Nº 12712. Lat. 54° 39' S; Long. 71° 25' W (aprox.). Se forma al NE y a poco más de 1 milla del puerto Edwards, justamente al N de la isla Gorda y sobre la costa SE de la península Edwards, en el lado NW de la bahía Desolada. Es una amplia ensenada cuyo saco se interna casi a 1,5 millas en dirección general N y presenta un ancho de 4 a 7 cables. Su entrada se abre entre el cabo Saliente y una punta situada al W y a 7,5 cables de mismo cabo.

Como a 4 cables al interior de la entrada y en el lado W del puerto Langlois, un angosto estero se interna 3 cables en dirección NNW; cuya boca mide casi 0,5 cable y en ella, vecino a la costa S, se encuentra un bajo fondo de 3 metros de agua. En su interior se ven gran cantidad de sargazos.

Al final del puerto Langlois, otro estero también angosto se interna casi 5 cables en dirección W.

La costa de ambos lados del puerto Langlois desprende algunos islotes en su proximidad, los que despiden, a su vez, rocas afloradas y sumergidas en su vecindad. Proyectado sobre la costa E y casi a 1 milla del cabo Saliente, se encuentra un islote que despide una roca que aflora en bajamar cercana al SE. A distancias variables de 1 a 2 cables de la costa W se encuentran varios bajos fondos y rocas. Todos estos peligros están profusamente marcados por sargazos.

Al NW y a 6,3 cables del cabo Saliente y prácticamente a medio freo, se encuentra un bajo fondo aislado de 2,9 metros ~~de agua~~, y a 9 cables en la misma dirección desde el cabo citado y próximo a la costa W del acceso, una roca sumergida sobre la cual se sondan 3 metros. Estos escollos son de cuidado, pues quedan próximos a la derrota de aproximación al fondeadero.

Casi frente a la entrada del estero que se forma al final del puerto, se ha denunciado otra gran mancha de sargazos sin especificar sondas. La costa N del puerto despide una serie de rocas e islotes a poca distancia.

Las profundidades en el puerto Langlois son muy irregulares; en la mitad exterior del puerto varían desde más de 60 a 20 metros; y más al interior, entre 40 y 16 metros ~~de agua~~.

Cartas: ~~12400~~ - 12600 - 12712

Cambio Nº 1, diciembre 2021.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Fondeadero.- En el puerto Langlois, se encuentra fondeadero en 24 metros de agua sobre tenedero de fondo blando, de piedras, arena y fango, cerca del final del saco; está bien abrigado de todos los vientos. En el acceso al fondeadero existen boyarines de jaulas de centollas, que si bien no se encuentran a medio canal, hay que tener la debida precaución, especialmente cuando se accede de noche.

Puerto Estrecho.- Cartas Nº 12600 y 12711. Lat. 54° 41,4' S; Long. 71° 26,2' W. Se forma frente al extremo SW de la isla Gorda, entre esta y dos islotes elevados vecinos al W. Como su nombre lo indica, es una caleta pequeña, abierto al SE. Su profundidad varía entre 45 a 20 metros, y el tenedero no es malo. Por su reducida extensión es apto apenas para buques pequeños.

Seno Courtenay.- Carta Nº 12600. Se forma justamente al E de la península Edwards y como una prolongación de la bahía Desolada sobre la costa S de Tierra del Fuego. Se interna profundamente hacia el N y se ramifica en varios brazos. Su entrada se abre entre el cabo Saliente y el cabo Fletcher —situado al E y casi a 4 millas. En el seno, hay muchos islotes y rocas, a menudo con aguas profundas en los espacios intermedios.

Desde el cabo Fletcher la costa que sigue al E es elevada y escarpada.

Cerrando el seno Courtenay por el N, se alza la prominente cordillera Darwin, cuyas cumbres culminantes se elevan a veces a más de 900 metros, estando siempre cubiertas de nieve.

Los vientos del SW que azotan esta zona levantan en ella la marejada consiguiente.

El seno Courtenay no está suficientemente reconocido ni hidrografiado, por lo que es del todo inútil para la navegación.

Islotes Dirección. Costa N.- Situados al SE y a 2,8 millas de la isla Gorda y en una posición céntrica dentro de la bahía Desolada. Es un islote pequeño, muy conspicuo y de perfil irregular con rocas en su redoso S. Su particular ubicación retribuye su nombre. Su redoso N es limpio.

Baliza luminosa Islotes Dirección.- Ubicada sobre la colina más elevada del islote Dirección. Señal de peligro aislado. Ver características en la Lista de Faros.

~~Bajos fondos.-~~ ~~Se encuentran al N y a 9 cables y a 1,25 millas de la baliza luminosa Islotes Dirección, en el lado N de la bahía Desolada. Son dos bajos fondos de piedra marcados por sargazos, ambos con 7 metros de agua.~~

~~La derrota en esta parte de la bahía Desolada, pasa entre los referidos escollos y el islote Dirección.~~

PASO OCCIDENTAL
Desde el canal Unión al paso Norte

Paso Occidental.- Carta Nº 12600. Separa la costa E de la isla Basket y los islotes Laberinto Occidental —por el lado NW— de la costa W del islote Peñón, las rocas Negritas, y los islotes Laberinto Central —por el lado SE—, en una extensión de algo más de 7 millas en dirección SW-NE y ofrece un freo navegable no menor de 1,5 millas. Sus aguas son profundas a medio canal. Su entrada SW se abre entre el cabo Desolación y el islote Peñón; por el NE, lo hace entre los islotes Laberinto Occidental y los islotes Laberinto Central. Comunica el canal Unión con el paso Norte, para desde allí dirigirse al canal Ballenero; permitiendo, además, salir hacia el océano Pacífico con rumbo general SW.

La navegación del paso Occidental es segura, incluso de noche, pues se encuentra apropiadamente balizado para ello.

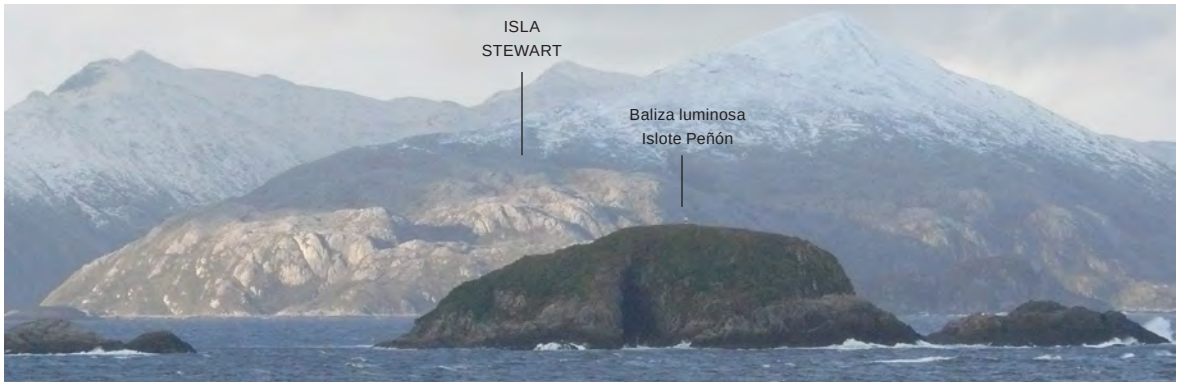
Cabo Desolación.- Situado al ESE y casi a 6,5 millas de la baliza luminosa Punta Carmela, configurando el borde S de la isla Basket, en el lado W del acceso SW del paso Occidental. Es un promontorio muy característico cuya cumbre termina en varios picachos elevados y precipitosos. Está bordeado de rocas donde la mar rompe casi constantemente; algunas de las cuales se destacan a bastante distancia afuera de la orilla. Debe dársele buen resguardo.

Islote Peñón.- Situado al SE y a 2,6 millas del cabo Desolación, al SW y a 1 milla de las rocas Negritas. Es, como su nombre lo señala, un peñasco macizo muy notable y que se eleva a unos 59 metros. Está rodeado de rocas y rompientes, especialmente en dirección SW, las que se desprenden hasta casi 5 cables afuera. Debe dársele seguro resguardo.

El islote Peñón constituye una referencia inmejorable para tomar el paso Occidental desde el W.

Cartas: ~~12400~~ - 12600 - 12711 - 12712

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Baliza luminosa Islote Peñón

El islote Peñón, junto con el cabo Desolación, señalan la entrada SW del paso Occidental.

Baliza luminosa Islote Peñón.- Ubicada en la cima del islote Peñón. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros y Radioayudas a la Navegación.

Rocas Negritas.- Situadas al NE y a 1,2 millas del islote Peñón, en el lado SE del paso Occidental. Es un grupo de rocas afloradas de color negro y otras sumergidas, todas bajas y desnudas donde siempre rompe la mar, que abarca casi 1,5 millas en sentido N-S por 8 cables de ancho e inserto en un área de fondos insidiosos, y despiden proyecciones peligrosas en todos sentidos. Debe dársele seguro resguardo.

Bahía Murray.- Carta Nº 12600. Lat. 54° 44,4' S; Long. 71° 33,6' W (aprox.). Se forma al NE y a 2,3 millas del cabo Desolación y sobre la costa E de la isla Basket, en el lado NW del paso Occidental; además, se encuentra al pie de una prominente y notable cadena de picachos, los que forman una especie de anfiteatro cuyo final lo ocupa la bahía en cuestión.

La punta S de la entrada —denominada punta Vera— es muy baja y tendida, y forma el término del recuesto que desciende del cerro Tres Picos de 556 metros y el primero por el S de la cadena que se ha mencionado; la punta concluye en un buen número de escollos y arrecifes los que se extienden hacia el E hasta los farallones Murray, afloramientos rocosos distantes de la punta 5 cables aproximadamente y que señalan bien la ubicación de la ensenada.

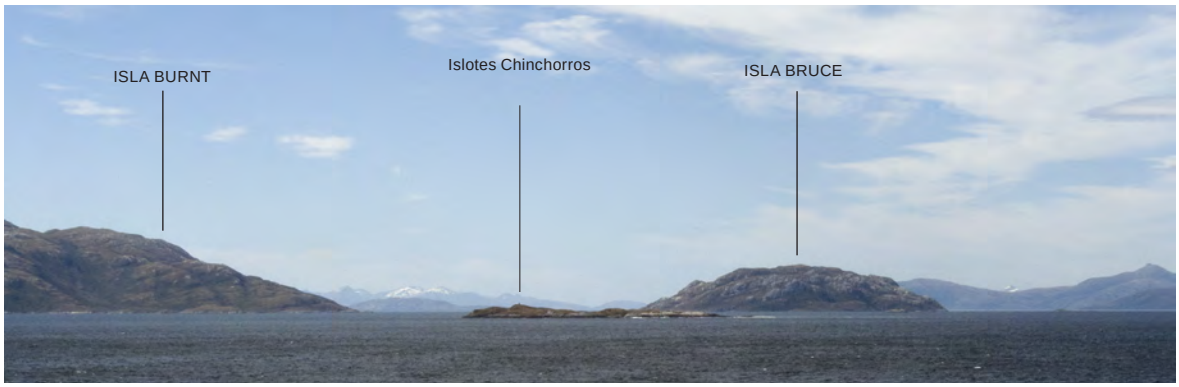
La entrada de la bahía Murray mide como 5 cables de ancho; angostando hacia el interior hasta terminar en un saco de unos 3 cables de desahogo, donde se sondan profundidades de 40 a 30 metros sobre fondo de piedra y conchuela. Aunque al abrigo de los vientos dominantes, sin embargo, los rafagales y chubascos suelen experimentarse en este fondeadero con considerable violencia, a causa de las montañas que lo rodean, elevadas y separadas unas de otras por quebradas profundas.

La bahía Murray no ha sido experimentada lo suficiente como para recomendarla y no existe plano de ella; no tiene importancia para la navegación.

Islotes Laberinto Occidental.- Situados al E y a 1,5 millas del borde E de la isla Basket y al S y a 8 cables de la isla Marsh, en el lado NW de la entrada NE del paso Occidental. Es un grupo de islotes, rocas y arrecifes que abarca casi 1,5 millas en sentido SW-NE por casi 0,8 cable de ancho. El de más al N de los islotes Laberinto Occidental es de forma cónica, aunque de poca elevación. Este escollo es visible, algunas veces, por las rompientes que allí se distinguen; igualmente, los sargazos son abundantes.

Baliza luminosa Islotes Laberinto Occidental.- Ubicada en el mayor de los islotes Laberinto Occidental de más al SE. Señal lateral de babor. Ver características en la Lista de Faros.

Islotes Laberinto Central.- Situados al SE y a 1,5 millas de los islotes Laberinto Occidental, en el lado



Bahía Desolada. Vista islotes Chinchorros desde el paso Norte

SE de la entrada del paso Occidental. Es un grupo constituido por varios islotes y rocas que abarca casi 1 milla en todo sentido e inserto en un área de fondos insidiosos que se prolonga en dirección al eje del canal. Debe dársele prudente resguardo.

Baliza luminosa Islotes Laberinto Central.- Ubicada en el mayor y de más al NW de los islotes Laberinto Central. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Advertencia.- El navegante debe considerar enteramente infranqueables los grupos de islotes y rocas que se han descrito, aun cuando entre ellos se divisen algunos pasos aparentemente limpios o tentadores, pues sería del todo aventurado.

PASO NORTE
Desde el paso Occidental a la bahía Desolada

Paso Norte.- Carta Nº 12600. Separa la costa S del islote Dirección —por el lado N— de la costa N de las islas Fresia y Guala y los islotes Chinchorros —por el lado S—, en una extensión de casi 4 millas en dirección E-W y presenta un ancho mínimo navegable de 7,5 cables. Comunica la bahía Desolada y el canal Ballenero con el paso Occidental.

El paso Norte es limpio y profundo y constituye la ruta recomendada.

Islotes Dirección. Costa S.- Situados al E y a 3,2 millas de la isla Marsh, en una posición céntrica dentro de la bahía Desolada. Es un islote pequeño muy conspicuo y de perfil irregular, con rocas en su redoso S. Su particular ubicación retribuye su nombre.

Su redoso S destaca a menos de 0,5 cable unas rocas, donde las olas rompen apenas comienza a levantarse marejada.

Baliza luminosa Islotes Dirección.- Ubicada sobre la colina más elevada del islote Dirección. Señal de peligro aislado. Ver características en la Lista de Faros.

Islas Fresia y Guala.- Situadas al S y a 1 milla del islote Dirección, en el lado S del paso Norte. Dispuestas una al E de la otra y muy próximas entre sí. La isla Guala se eleva a unos 102 metros y está situada a corta distancia al E de la isla Fresia. La isla Fresia es de perfil bajo y forma alargada. Al S y a 7 cables de la isla Guala, está el islote Morritos, pequeño y caracterizado por dos protuberancias cónicas bastante señeras aunque poco elevadas.

El redoso N de las islas Fresia y Guala es limpio y profundo, por lo que se las puede aproximar con seguridad.

Islotes Chinchorros.- Situados al E y a 1,4 millas de la isla Guala, en el lado S de la entrada E del paso Norte. Es un grupo muy concentrado de islotes pequeños y rocas. Deben rodearse solamente por el N.

PASO ORIENTAL
Desde el canal Unión al canal Ballenero

Paso Oriental.- Carta Nº 12600. Separa la costa S del islote Peñón, las rocas Bellatrix, la isla Katy, los

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

islotes Meridión y la isla Bruce —por el lado N— de la costa N de los islotes Tetón, la roca Peligrosa, la isla Stewart, la isla Catalina y los islotes Viejo —por el lado S—, en una extensión de casi 13 millas en dirección general WSW-ENE. Su entrada E se abre entre la isla Bruce y los islotes Viejo —situados próximos al N del borde NW de la isla Catalina—; por el W, lo hace entre el islote Peñón y los islotes Tetón, desde donde se puede también continuar con rumbo al océano Pacífico, o en demanda de la bahía Stewart que se forma sobre la costa W de la isla del mismo nombre.

El paso Oriental es de orillas sucias y, en general, difícil y peligroso, recomendándose no navegarlo y preferir el paso Occidental que, además, se encuentra debidamente balizado para una navegación segura en cualquier condición de tiempo.

Islotes Tetón.- Situados al SSE y a 1,5 millas del islote Peñón, en el lado S de la entrada W del paso Oriental. Es un grupo muy concentrado de varios islotes y rocas, donde siempre rompe la mar y reciben este nombre por la forma particular de uno de ellos. Debe dárseles un razonable resguardo.

Rocas Bellatrix.- Situadas al E y a 1,5 millas del islote Peñón, en el lado N del paso Oriental. Es un pequeño grupo de rocas totalmente afloradas.

Isla Katy.- Situada al E y casi a 5,8 millas del islote Peñón y separada al N y a 1,2 millas de la costa N de la isla Stewart, en el lado N del paso Oriental. Es de redoso limpio por el E y S, pero desprende hacia el NW una larga escollera de islotes y rocas que van a terminar muy cerca de las rocas Canoas; siguen hacia el NNW las rocas Piraguas, formadas como las anteriores, solamente de rocas de poco relieve, circunstancia a que deben su nombre, y situadas a corta distancia al SE de los islotes Laberinto Central.

El redoso S de la isla Katy es limpio, a pesar de que desprende algunos sargazos.

Islotes Meridión.- Situados al NE y a 1,7 millas de la isla Katy y al SW y a 1,1 millas de la isla Bruce, en el lado N del paso Oriental. Es un conjunto de islotes y rocas, que queda un tanto alejado de cualquier derrota, sea por el paso Norte o el paso Oriental.

Isla Stewart. Costa NW.- Situada al SE y a 7 millas del cabo Desolación, en el lado S del paso Oriental y al SE de la bahía Desolada. Es de forma muy caprichosa y gran tamaño, mide aproximadamente 20 millas en sentido WNW-ESE por casi 8,5 millas de ancho. Su relieve es también muy desigual; desde la zona vecina a la punta Walter —su extremo E— las colinas se elevan apenas de 60 a 80 metros, y desde allí las tierras se encumbran progresivamente hacia el W, presentando cumbres y picachos bien característicos que se alzan entre 540 y 900 metros; tales son: el cerro Yunque de 629 metros y otro sin nombre de 763 metros, en la parte E; el pico Stewart de 540 metros, en el centro; el cerro Puntiagudo de 693 metros y el cerro Doble Pico de 687 metros, en la parte W de la isla; y el pico Frederick de 687 metros en el extremo SW. Entre esas y otras montañas recorren quebradas y valles profundos que descienden hasta el mar, y donde se forman otras tantas bahías o esteros, la mayoría sin puerto ni fondeadero.

El extremo W de la isla Stewart lo constituye la punta Brava; su confín NW es la punta Bitón, su borde SW lo forma el cabo Castlereagh, y su límite E es la punta Walter.

La costa NW de la isla Stewart, desde el cabo Emilia hasta la bahía Cutter, configura el lado S del paso Oriental de la bahía Desolada, paso poco conocido y que, se insiste, no se recomienda. Esta costa es muy sucia y se encuentra enfrentada por varias rocas y escollos que avanzan como hasta 1 milla afuera de la orilla y es enteramente abierta a los vientos dominantes, por cuya causa, se aconseja no acercársele y tomarle un buen resguardo.

Isla Catalina.- Situada al SSE y a 2,1 millas de la isla Bruce y separada 5 cables de la costa N de la isla Stewart. Es relativamente baja y mide casi 2 millas de NW a SE. Su extremo W despide hacia el N los islotes Viejo y hacia el E los islotes Vargas. Su extremo E despide, asimismo, hacia el E y SE varias rocas y fondos sucios que se extienden hasta la isla Stewart.

Se recomienda, en general, no intentar el tránsito entre el lado E de la isla Catalina y la costa N de la isla Stewart.

Islotes Viejo.- Ubicados al N y a corta distancia del extremo W de la isla Catalina, en el lado S de la en-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

trada E del paso Oriental. Son dos rocas afloradas, pequeñas y rodeadas de sargazos.

Cercano al E de los islotes Viejo y al NNW y a 4 cables de los islotes Vargas, se encuentra un bajo fondo igualmente marcado por sargazos.

No se debe transitar entre estos escollos y el bajo anteriormente aludido, ni tampoco entre todos estos peligros y los islotes Vargas o la punta W de la isla Catalina; debiendo rodeárselos todos a prudente distancia por el N.

Bahía Cutter.- Carta Nº 12600. Lat. 54° 50' S; Long. 71° 12' W (aprox.). Se forma al S y a 1 milla de la isla Catalina y sobre la costa N de la isla Stewart, en el lado S del paso Oriental. Es una ensenada que se interna casi 1,5 millas en dirección E. Concluye de dar forma a esta bahía por el N la isla Catalina, pero, sin protegerla de los vientos del 4º cuadrante.

Las aguas de la bahía Cutter son demasiado profundas hasta muy cerca de tierra, por lo cual no es útil como fondeadero.

Isla Bruce. Costa S.- Situada al SE y a 3,2 millas de los islotes Dirección y al S y a 6 cables de la isla Burnt. Es de menor tamaño que la isla Burnt. Su redoso S es limpio~~., a pesar del bajo fondo con 3,8 metros de agua desprendido muy próximo a su extremo E.~~

La isla Bruce, junto con los islotes Viejo, señalan la entrada E del paso Oriental y su confluencia en el lado S del canal Ballenero.

CANAL BALLENERO
Desde la bahía Desolada al canal O'Brien

Canal Ballenero.- Carta Nº 12600. Separa la costa S de Tierra del Fuego y del borde W de la isla O'Brien —por el lado N— de la costa N de la isla Stewart y de la parte W de la isla Londonderry —por el lado S—, en una extensión de 25 millas en dirección media WNW-ESE. Este canal es, en general, ancho y profundo. Se abre por el W entre la isla Burnt y la isla Catalina; por el E, lo hace enfrente del islote Redondo. Comunica la bahía Desolada con el canal O'Brien y el canal Pomar.

Los contornos del canal Ballenero no están bien definidos, hallándose todavía poco reconocida la extensa región del N, o sea, la correspondiente a la costa S de Tierra del Fuego; en la cual se forman estuarios y senos profundos que, en general, siguen el variado curso de los valles que descienden por entre las serranías y contrafuertes que se desprenden de la elevada cadena de la cordillera Darwin. Cubre a esta región una sola e inmensa sábana de hielo, que derramándose por quebradas y valles se vacía finalmente en los senos y estuarios, en ventisqueros gigantescos; el espectáculo de esa naturaleza desolada y triste es, sin embargo, singularmente grandioso. La costa S la constituye, en su mayor parte, la costa N de la isla Stewart, que abarca aproximadamente 20 millas de W a E.

En el curso del canal Ballenero se encuentran numerosas islas grandes y pequeñas, cerca o en medio de las cuales corre la ruta usual, la que es particularmente recta y con pocos peligros conocidos en sus inmediaciones.

Marea y corrientes.- En el canal Ballenero las corrientes son poco perceptibles; pero los vientos del W levantan bastante marejada, la que se deja sentir desde la bahía Desolada —parte W de aquel— hasta el grupo de las islas Del Medio, al E de las cuales el mar afecta apenas a los buques muy pequeños.

Isla Burnt.- Situada al E y a 2,5 millas del islote Dirección, en el lado N del canal Ballenero. Mide poco más de 3 millas de W a E y su relieve está caracterizado por dos cumbres bastante notables, la más prominente de ellas se eleva a 487 metros.

La punta en que la isla Burnt termina al NW, despide un cordón de rocas elevadas; la costa N es mucho más limpia y hay en ese lado un canal navegable entre ella y varios islotes vecinos. La costa E de la isla despide algunas rocas y bajos fondos; y hacia afuera de esta costa se forma la caleta Burnt.

Baliza luminosa Isla Burnt.- Ubicada en la punta SW y más próxima a la derrota de la isla Burnt. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Caleta Ancha.- Carta Nº 12711. Lat. 54° 44' S; Long. 71° 14' W (aprox.). Se forma en la costa SE de la isla Burnt, en el lado N del canal Ballenero. Es una amplia ensenada donde se encuentra un área de profundidades moderadas, aptas para el fondeo de naves de cualquier tamaño; fácil de reconocer por un chorrillo blanco ubicado al N del fondeadero. A 2,2 cables de la costa N existe una mancha de

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

sargazos sobre la cual se sondaron 8,1 metros, y 10 metros en el lado exterior de ella. No hay peligros conocidos, salvo una pequeña roca que aflora en bajamar que despide la punta S y como a 1 cable.

La caleta Ancha está protegida de todos los vientos, con excepción de los del 2º cuadrante y un poco desabrigada al viento SW. Se ha observado que el viento N en la bahía Desolada, se transforma en ráfagas del E en la caleta Ancha, al circular este por el lado E de la isla Burnt. Se han soportado sin problemas vientos arrachados de hasta 45 nudos.

La caleta Ancha permite evitar llegar hasta la caleta Burnt, que está más desviada de la derrota.

Fondeadero.- Para acceder a la caleta Ancha, aproximando desde el W, es necesario salirse de la derrota usual y contornear el borde S de la isla Burnt a no menos de 5 cables, con el objeto de escapular con seguridad una punta con una roca que aflora en bajamar, destacada y que se encuentra poco antes de llegar al fondeadero.

En la caleta Ancha se encuentra fondeadero apto para naves de reducido tamaño, en 24 metros de agua a 1,6 cables de la orilla. Además, más afuera es posible fondear naves de mayor tamaño en un área de bajas profundidades, entre 27 y 8,1 metros de agua.

Punta Cascabel.- Situada al SSW y a 1 milla de la punta Chumango —extremo E de la isla Burnt— y en la costa E de la isla Burnt, en el lado N del canal Ballenero. Es sucia y desprende varios islotes y numerosas rocas rodeadas de sargazos hacia el E y NE hasta 3,5 cables afuera, y en su veril exterior existe una roca sumergida con una profundidad de 1,7 metros. Los sargazos se prolongan también hacia el W y hasta 1,5 cables del borde W de la isla Smoke.

Caleta Burnt.- Carta Nº 12711. Lat. 54° 43’ S; Long. 71° 12’ W (aprox.). Se forma justamente al S de la punta Chumango —extremo NE de la isla Burnt— y en el canalizo que queda entre la parte N del lado E de la isla Burnt y el borde W de la isla Smoke. Es una reducida caleta abrigada de los vientos reinantes; pero su fondo es rocoso.

Al S y a 3 cables de la punta Chumango y muy cerca del fondeadero de la caleta Burnt, se encuentra un bajo fondo con 4,9 metros de agua rodeado de sargazos. Además, en su aproximación es necesario escapular los peligros que destaca la punta Cascabel.

La caleta Burnt, por los inconvenientes reseñados, no se recomienda.

Fondeadero.- En la caleta Burnt se encuentra fondeadero en 20 metros de agua sobre buen tenedero, al NW y a 3,5 cables del extremo W de la isla Smoke. Además, se ha informado la existencia de otro fondeadero, en 25 a 20 metros de agua sobre fondo de fango o roca, al SE de la punta Chumango, demorando esta como al 330°.

La caleta Burnt, a causa de su profundidad y de su lecho de piedra, debe considerarse apenas como un fondeadero de emergencia.

Si un buque pequeño necesita fondear por la noche, es preferible hacerlo hacia afuera del lado S de la isla Burnt, en profundidades de 30 a 22 metros; los chubascos son aquí violentos, pero, sin embargo, en este fondeadero será fácil virar y salir, si fuese necesario.

Isla Smoke.- Situada justamente al E de la isla Burnt y en el lado N del canal Ballenero. Su relieve se eleva desde el SE hacia el NW, terminando en una meseta de unos 400 metros. Las costas del S y SW de la isla son ásperas y roqueñas, pero en la del N hay algunas pequeñas ensenadas y playas.

Bordeando el extremo S de la isla Smoke se encuentran la isla Yagán y los islotes Tucho y Caiquén.

Isla Bruce. Costa N.- Situada al S y a 6 cables de la isla Burnt, separada por un pasaje de solamente 6 cables de ancho, corto y limpio, y que constituye la ruta usual hacia y desde la bahía Desolada; de modo que la derrota en esta parte del canal Ballenero pasa a media distancia entre ellas. Su redoso N es limpio, ~~a pesar del bajo fondo con 3,8 metros de agua desprendido muy próximo de su extremo E.~~

La isla Bruce, junto con la isla Burnt, señalan el límite W del canal Ballenero y su confluencia con la bahía Desolada en esta parte.

Seno Ladrones.- Carta Nº 12600. Se forma hacia el NE de la isla Smoke y sobre la costa S de Tierra

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

del Fuego, en el lado N del canal Ballenero. Se interna 7 millas en dirección NNE y mide en su boca 5 millas de ancho; en su entrada se encuentran las islas Hyde, Tolondrón y Leadline. Al N de las islas nombradas se encuentran varias más, siendo algunas de apreciable dimensión.

El seno Ladrones no ha sido reconocido por lo que no es de utilidad para la navegación.

Islas Hyde, Tolondrón y Leadline.- Situadas hacia el E y ESE, respectivamente, de la isla Smoke y al interior del seno Ladrones. La isla Tolondrón es notable por un cerro grueso y redondo que en ella se levanta.

Las aguas en la vecindad de las islas Hyde, Tolondrón y Leadline no están suficientemente reconocidas.

Cabo Longchase.- Situado al SE y a poco más de 4 millas de la isla Smoke, en el lado N del canal Ballenero. Es el extremo S de una angosta península que arranca de la costa S de Tierra del Fuego en dirección SSE por 7 millas, terminando en un promontorio de 400 metros, circunstancia que favorece su reconocimiento.

Justamente al E de la península referida y del cabo Longchase, se forma el seno Alfredo.

La costa N del canal Ballenero, desde el cabo Longchase hasta la entrada W del canal Pomar —situado más al E—, en una extensión aproximada de 10 millas; es sumamente irregular y recortada, y desprende numerosos islotes, rocas y fondos sucios.

Senos Alfredo y Searle.- Carta Nº 12600. Se forman, sucesivamente, hacia el E del cabo Longchase y sobre la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del canal Ballenero. Son dos senos penetrantes: el seno Alfredo en la parte W, y el seno Searle cercano al E del anterior.

A 5 millas al interior del seno Alfredo se abre un brazo en dirección E, denominado seno Puga.

Enfrentando la entrada de los senos Alfredo y Searle, y hacia el NE de las islas Del Medio, se forma una espaciosa bahía cuya navegación no puede recomendarse por la gran cantidad de islotes, rocas y escollos que en ella se han encontrado; la zona vecina a las islas Del Medio es más limpia que la restante.

Islas Del Medio.- Situadas al SE y a 3 millas del cabo Longchase y en la medianía del canal Ballenero, en el lado N de la derrota usual por dicho canal. Es un grupo constituido por varias islas e islotes separados por canalizos angostos, a menudo cegado por rocas y sargazos; las principales islas son las denominadas Grande y Señal.

Isla Grande.- Es la mayor de las islas Del Medio. Es de forma alargada, bastante elevada en su extremo NW donde se encumbra a 224 metros, más baja al SE y con una depresión o istmo intermedio a cada lado del cual se forma una bahía sin fondeadero, ni en una ni en la otra, pues, la del SW es poco profunda y roqueña, y la del NE muy profunda.

Isla Señal.- Situada cercana al SW de la isla Grande y en la entrada de la bahía que se forma en el lado SW de la isla Grande. Es pequeña y muy característica por su forma cónica. Su redoso S o exterior, hacia el eje del canalizo navegable, parece limpio.

Baliza luminosa Isla Señal.- Ubicada en el borde SW de la isla Señal. Señal costera. Ver características en Lista de Faros.

Fondeadero Útil.- Carta Nº 12713. Lat. 54° 51,3' S; Long. 70° 53,7' W (aprox.). Se forma en el borde SE de la isla Grande y por el S de una pequeña isla que se encuentra unida a la anterior por una escollera de islotes y rocas. En este fondeadero, que por sus condiciones tiene bien merecido su nombre, la profundidad media es de 30 metros y el fondo de conchuela.

En el fondeadero Útil, se soportan bien los vientos duros de los 3er y 4º cuadrantes. Además existe otro fondeadero ubicado al NNW y 2 cables de la pequeña isla, en una profundidad de 20 metros.

Isla Catalina. Costa N.- La costa N de la isla Catalina configura el lado S de la entrada W del canal Ballenero, proviniendo desde la bahía Desolada por el paso Oriental. Frente a esta costa se encuentran los islotes Vargas.

Islotes Vargas.- Situados muy próximos a la costa N de la parte W de la isla Catalina, en el lado S del canal Ballenero. Son tres islotes y el

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Canal Ballenero. Vista hacia el SE de la isla Señal

mayor de ellos es el más alejado, el cual es un peñón circular de unos 40 metros de elevación.

Caleta Vargas.- Carta Nº 12600. Lat. 54° 48' S; Long. 71° 14' W (aprox.). Se forma justamente al S de los islotes Vargas y sobre la costa N de la isla Catalina. Es una pequeña caleta, donde se puede fondear en 27 metros de agua sobre fondo de conchuela, justamente al E y a 2 cables del islote Vargas más conspicuo.

Isla Stewart. Costa N.- La costa N de la isla Stewart, desde la isla Catalina hacia el SE, configura gran parte del lado S del canal Ballenero. Esta costa es muy sinuosa, se dirige primeramente al ESE por unas 2,5 millas hasta la punta Baja y, precisamente al E de esa punta, se abre un estero estrecho que se interna casi 1,5 millas en dirección S, encajonado entre montañas elevadas; en este estero no hay fondeadero. Posteriormente, continúa hacia el SE formando la extensa bahía Escape; sobresale en la punta Fanny, que limita por el W la caleta del mismo nombre, cuyo saco también se interna hacia el S, vuelve a despuntar en lo que se conoce como la punta Silverio, enseguida nuevamente se interna profundamente, ahora hacia el WSW, formando otro largo y angosto seno que no ha sido explorado, y termina al E en la punta Walter.

Bahía Escape.- Carta Nº 12600. Lat. 54° 51' S; Long. 71° 03' W (aprox.). Se forma al SE y a 2,5 millas de la punta Baja, al SSW y a 5 millas del cabo Longchase y sobre la costa N de la isla Stewart, en el lado S del canal Ballenero. Además, se encuentra en la desembocadura de una gran quebrada en la costa N de la isla Stewart, por donde descienden chubascos y rafagales de gran violencia. Ofrece un saco bastante amplio que se interna poco más de 1 milla en dirección S, sin embargo, su lado W es bastante insidioso y la punta W de la entrada despide fondos sucios hacia el E y SE, y hasta 1,5 cables afuera. Al SSE y a 2,5 cables de la misma punta, existe una roca sumergida; y más al S de la ya citada punta, hay varias rocas afloradas, otras sumergidas y algunos pequeños islotes. La punta E de la entrada de la bahía destaca, asimismo, varios islotes y rocas casi hasta 4 cables afuera de la orilla.

Por las malas condiciones expresadas y por ser el fondo de piedra, la bahía Escape no es recomendable.

Punta Fanny.- Ubicada en la costa E de la isla Stewart, es de redoso limpio y marca la distancia más próxima a las islas del Medio, a 1,4 millas de la isla Señal.

Caleta Fanny.- Carta Nº 12713. Lat. 54° 53' S; Long. 70° 59,3' W (aprox.). Se forma justamente al S de la punta Fanny y sobre la costa NE de la isla Stewart, en el lado S del canal Ballenero. Es un estero que se interna desde la punta del mismo nombre hacia el S por 2,5 millas. Su entrada se abre entre la punta Fanny que lo limita por el W y la punta Silverio —situada al SSE y a 1 milla.

La punta Silverio desprende un bajo al NE y a 2,5 cables de ella, entre 5,8 y 7,5 metros de agua. Frente a la punta Silverio, la caleta tiene 7 cables de ancho, pero, más al interior, disminuye hasta un ancho mínimo de 1,8 cables frente al islote Bajo.

Cartas: 12600 - 12713

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Fondeadero.- La baliza luminosa Isla Señal, en el canal Ballenero, es una muy buena referencia para tomar los fondeaderos de caleta Fanny.

El fondeadero exterior, apto para buques de tamaño moderado, se encuentra en 20 metros de agua sobre lecho de conchuela, al WSW de la punta Silverio y a 5 cables de la costa W de la referida punta; una pequeña playa que se ve al pie de una elevada montaña, sirve como guía para dirigirse al fondeadero referido.

El fondeadero interior se encuentra en la parte S del estero, es bien abrigado, pero, apropiado solamente para buques pequeños. Las profundidades en el centro de este fondeadero son muy irregulares y varían entre 40 y 20 metros.

Se debe navegar primeramente a un rumbo general 220° cargado más hacia la costa de estribor, donde se encuentran profundidades de 50 a 30 metros.

El islote Bajo, cubierto de vegetación y ubicado al 238° y a 8,1 cables de la punta Silverio, sirve como referencia para efectuar la caída del segundo tramo al 175°, momento en que se divisará el saco del fondo del estero. Se debe navegar con precaución a la cuadra de este islote, ya que la profundidad disminuye rápidamente a menos de 20 metros, para posteriormente aumentar hasta 50 metros.

Punta Scott.- Situada al ESE y cerca de 7,5 cables de la punta Silverio y en la misma costa, en el lado S del canal Ballenero. Es de redoso sucio y desprende sargazos hasta más de 1 cable afuera de ella, por lo que debe dársele un conveniente resguardo.

Punta Walter.- Situada al SE y a 2,5 millas de la punta Scott, configurando el extremo E de la isla Stewart, en el lado S del canal Ballenero. Sin ser elevada, es acantilada.

En el tramo de costa comprendido entre las puntas Scott y Walter, se forma un angosto seno que se interna poco más de 2,5 millas en dirección W, con varios islotes y numerosas rocas en su entrada, y que no ha sido explorado.

Islote Blanco.- Situado al NE y casi a 1 milla de la punta Walter y en frente del acceso E del paso Adventure, en el lado S del canal Ballenero. Es un islote de perfil aplanado, rodeado de sargazos. Tanto por su color como por estar muy desprendido de tierra, puede avistarse desde lejos.

Entre la punta Walter y el islote Blanco, las aguas son profundas y limpias.

Paso Adventure. Acceso E.- Carta Nº 12600. Separa la costa S y SE de la isla Stewart de la costa N de las islas Gilbert y NW de la isla Londonderry, en una extensión de casi 17 millas y siguiendo un curso muy tortuoso en dirección media W-E. Sus aguas son profundas; pero con varios escollos que sortear, especialmente en su acceso N. Se extiende entre el canal Ballenero y el océano, uniendo la bahía Parker King con la bahía Fitz Roy, por el N de las islas Gilbert, y comunicando ambas bahías con el canal Ballenero.

La entrada E del paso Adventure se abre entre la punta Walter y la punta Isabel de la isla Londonderry —situada al E y a 1,8 millas—; por el W accede a la bahía Parker King y la bahía Fitz Roy, según se rodeen las islas Gilbert por el W o el E de ellas, respectivamente.

En la Cuarta Parte del presente Capítulo, se encuentra la descripción detallada y particular del Paso Adventure, incluyendo los senos y bahías que sobre sus costas se forman.

Bajo Jiménez.- Se encuentra al SE y algo más de 2,5 millas del extremo SE de las islas Del Medio y al WSW y a 3 millas de la punta Pinto —extremo W de la isla O'Brien. Es un bajo fondo de arena con 3 metros de agua marcado por abundantes sargazos.

Si bien el bajo Jiménez se encuentra algo apartado de la ruta usual por el canal Ballenero hacia y desde el canal O'Brien, es peligroso para las naves que sigan esa derrota, pues podrían derivar sobre él. Con mayor razón lo es para los buques que sigan la derrota hacia y desde el canal Pomar, por la corta distancia que se encuentra de el.

Isla O'Brien. Costa SW.- Situada al ESE y casi a 5 millas de las islas Del Medio y en el lado N del extremo SE del canal Ballenero. Mide cerca de 13,5 millas en sentido W-E y divide al canal principal en dos ramas, los canales Pomar y O'Brien, que corren por el N y por el S de la isla nombrada respectivamente. De estos canales se recomienda solamente el canal O'Brien, por ser el canal Pomar

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

de navegación difícil y peligrosa y solamente apto para buques muy pequeños.

Como toda la región circunvecina, la isla O'Brien es muy montañosa y boscosa; su relieve es menos elevado hacia el N que hacia el S, donde la costa de este lado es también más prominente y a veces abrupta. En el lado S de la isla se alzan cumbres y picachos de 600 a 700 metros, siendo particularmente notable, tanto por su elevación como por su aspecto, el cerro Fantasma de 691 metros.

Isla Londonderry. Costa N.- Situada al SE de la isla Stewart y separada por la parte E del paso Adventure, en el lado S del canal Ballenero. Además, por el E, el canal Thomson la separa de las islas Darwin y Thomson, y la bahía Cook la aparta de la isla Hoste. Por el N de ella corre también el canal O'Brien. Es una extendida isla que mide 27 millas en sentido WNW-ESE cuya costa es de contornos muy irregulares, especialmente la del S y del E. En toda su periferia se forman numerosas bahías y penínsulas, que la hacen aparecer como un grupo de islas. Sobre su costa E se abre el seno Luisa, que la penetra 17 millas y casi la divide en dos; de curso muy sinuoso y lleno de islas, una de ellas, la isla Cook, de tamaño apreciable. Su relieve es también cambiante, y junto a encumbradas montañas concurren costas bajas. En las montañas de su sector W existen varios glaciares.

La costa N de la isla Londonderry desde la punta Isabel hasta la isla Guillermo, ya en el canal O'Brien, es muy tortuosa; se dirige sucesivamente al SE y al NE, y está orillada por islotes, rocas y fondos sucios destacados entre 5 cables y 1 milla afuera de la orilla. En el referido tramo de costa se forman algunas pequeñas bahías y caletas, todas de difícil acceso a causa de los escollos y peligros que hay en sus inmediaciones, por lo cual, ninguna merece recomendarse.

Punta Isabel.- Situada al SE y casi a 6 millas de la punta Fanny, configurando el extremo N de la isla Londonderry, en el lado S del canal Ballenero. Justamente al W de esta punta se abre el acceso E del paso Adventure.

Bahía Isabel.- Carta Nº 12600. Lat. 54° 56' S; Long. 70° 50' W (aprox.). Se forma por el lado E de la punta Isabel y sobre la costa N de la isla Londonderry, en el lado S del canal Ballenero. Es bastante amplia, pues su saco se interna casi 3 millas en dirección S y su ancho es de unas 2 millas. Su entrada se abre entre la punta Isabel y la costa W de la punta Engaño —situada al E y a 2,2 millas. Hacia el interior se encuentran unos islotes, más al S de los cuales el saco se divide en dos brazos. ~~Al SE y a 1,5 millas de la punta Isabel y en el centro de la bahía, se encuentra un bajo fondo con apenas 1,7 metros de agua.~~

No obstante lo espaciosa que es la bahía Isabel, el sinnúmero de islotes, rocas, bajos fondos y sargazos de que está sembrada, la hacen inconveniente para la navegación.

Punta Engaño.- Situada al E y a 3,4 millas de la punta Isabel y en la misma costa, en el lado S del canal Ballenero. Esta punta cierra por el N la caleta del mismo nombre.

Baliza ciega Punta Engaño.- Ubicada al SW y a 1,5 cables de la punta Engaño. Señal lateral de estribor. Ver características en Lista de Balizamiento Ciego.

Caleta Engaño.- Carta Nº 12713. Lat. 54° 56,7' S; Long. 70° 46,2' W (aprox.). Se forma inmediatamente al S de la punta Engaño y sobre la misma costa N de la isla Londonderry, en el lado S del canal Ballenero. Es una amplia bahía que se interna casi 5 cables en dirección SW y su profundidad varía de 27 a 12 metros sobre fondo de arena y rocas. Su acceso se abre entre la punta Engaño y la punta Guerrico —situada a 6,7 cables al SSE. Al SSW y 4 cables de la punta Engaño hay una roca notable en la playa.

El fondeadero de caleta Engaño es excelente, debido a su favorable orientación y a que las tierras que lo rodean son de poca elevación, permitiendo que los rafagales y chubascos se perciban allí moderadamente. Su acceso es fácil, puesto que las aguas en su vecindad son profundas y limpias y, por último, es suficientemente espacioso y su profundidad muy pareja y moderada.

Fondeadero.- En caleta Engaño se encuentra un fondeadero al 048° y a 2,1 cables de la punta Castro, en 20 metros de agua.

Punta Castro.- Situada al SSW y a 1,05 millas de la punta Engaño, en la costa W de la caleta del mis-

Cambio Nº 3, diciembre 2021.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

mo nombre. Es de redoso sucio y cierra por el N una pequeña rada denominada Caletón Silva.

Baliza ciega Punta Castro.- Ubicada en la punta Castro. Señal lateral de estribor. Ver características en Lista de Balizamiento Ciego.

Caletón Silva.- Carta Nº 12713. Lat. 54° 56,9' S; Long. 70° 46,4' W (aprox.). Se forma justamente al S de la punta Castro y sobre la costa N de la isla Londonderry, en el lado SW de la caleta Engaño. Es una reducida rada de forma casi circular que se interna hacia el W, en su costa SSW cuenta con una aguada de muy buen caudal.

Bahía Rosa.- Carta Nº 12750. Lat. 54° 58,8' S; Long. 70° 45,0' W (aprox.). Se forma 2 millas al SSE de la caleta Engaño y sobre la costa N de la parte más angosta del istmo de la isla Londonderry, donde casi se une con el seno Luisa, en el lado S del canal Ballenero. Es una pequeña ensenada, con un saco angosto que se interna 2 millas hacia el W.

Se recomienda, sin embargo, no entrar a la bahía Rosa si no se posee un conocimiento previo.

Bajo Enrico.- Se encuentra al SSW y a 1,1 millas del islote Redondo, en la medianía de la unión del canal Ballenero con la entrada W del canal O'Brien. Es un bajo fondo con 8,1 metros de agua; de cuidado, por su ubicación cercana al S de la derrota de aproximación a la entrada W del canal O'Brien.

RECOMENDACIONES PARA LA DERROTA EN LA BAHÍA DESOLADA, LOS PASOS OCCIDENTAL, NORTE Y ORIENTAL Y EL CANAL BALLENERO

Navegando de W a E

Proviniendo desde el canal Brecknock

Ruta por la bahía Desolada.- Saliendo del canal Brecknock, navegando al rumbo 085° para pasar cercano al N del islote Entrada —señalizado con una baliza luminosa—; poco antes, al estar al través, aparecerá la bahía Desolada, donde se reconocerán el islote Dirección y las islas Burnt, Bruce, Guala y Fresia.

Inmediatamente, salvado el islote Entrada, caer a estribor —escapulando el citado islote por esa banda— hasta el rumbo 109° para pasar al N y a 5 cables de los islotes Dirección —señalizados con una baliza luminosa. ~~Así, se dejarán a distancia segura por babor, los bajos fondos de roca que se encuentran al NNW y a 7,5 cables del mismo islote.~~ Además, sobrepasado el islote aludido, por estribor se abrirá hacia el S la parte S de la bahía Desolada, que da al océano Pacífico y que permite la entrada de mar gruesa con mal tiempo; viéndose diseminadas en dicha bahía una cantidad considerable de islas, rocas y rompientes, cerrándose más adelante el mar hacia el SE con la gran isla Stewart.

Sobrepasados los islotes Dirección, que se dejan por estribor, corregir el rumbo a estribor hasta el 121° para pasar a medio freo entre las islas Burnt y Bruce. La baliza luminosa Isla Burnt aparecerá ligeramente abierta a babor. A este arrumbamiento medio y con pocos grados de variación en el rumbo, pasar a medio canal entre las islas Burnt y Bruce y así acceder al canal Ballenero.

Ruta por el canal Ballenero.- Saliendo del canalizo que queda entre las islas Burnt y Bruce, se verá por la amura de babor la isla Smoke, la que cierra por el S el seno Ladrones. Más al E se reconocerá en la costa N, el cabo Longchase, que se proyecta hacia el canal Ballenero, siendo muy característico y visible a veces con tiempo cerrado. Por la proa, aparecerán las islas Del Medio y la punta Fanny de la isla Stewart, por entre las cuales se pasará casi con el mismo rumbo anterior.

Dar rumbo al 121° para pasar al SW y a 5 cables de la isla Señal —señalizada con una baliza luminosa— y que aparecerá inicialmente, levemente abierta a babor. De esta forma, se pasará casi a medio canal entre la isla Señal y la punta Fanny, de continuarse en demanda del canal O'Brien, más adelante, se dejará a prudente distancia por babor el bajo Jiménez —que merece especial atención. Asimismo, por estribor, el islote Blanco que queda más alejado de la ruta.

Más adelante, ya salvado el bajo Jiménez y encontrándose a la cuadra de la punta Isabel, corregir el rumbo a babor hasta el 113° para pasar al N y a 1,3 millas de la punta Engaño, más adelante al S y a 7 cables del islote Redondo —notable desde lejos por su forma y baliza luminosa— y que aparecerá abierta por la amura de babor. Avanzando a este

Cartas: 12600 - 12713 - 12750

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

arrumbamiento, además, se reconocerán el cerro Fantasma en la isla O'Brien, el cerro Pólux en la isla Londonderry y la isla Guillermo, que solamente se descubre estando cerca, pues se confunde con la costa N de la isla Londonderry.

Finalmente, cuando abra el canal O'Brien hacia el E, caer a babor hasta el rumbo 090° para pasar al S y a 4,5 cables del islote Redondo. Así, tomará la entrada W del canal O'Brien, pasando a distancia segura por estribor del bajo Enrico y otros escollos que se encuentran casi a medio freo en esta parte; pero en el lado S de la derrota.

Proviniendo desde el canal Unión

Ruta por el paso Occidental y Norte.- Saliendo del canal Unión, navegando al rumbo 108° para pasar al S y a 1 milla del cabo Desolación; cuando este demore al 000°, cambiar el rumbo a babor hasta el 057° para pasar al SE y 6 cables de la costa SE de la isla Basket y, más adelante, también al SE y 5,5 cables del islote Laberinto Occidental más destacado hacia el eje del paso —señalizado con una baliza luminosa de babor—, o bien, al NW y a 8,5 cables del más desprendido, al NW, de los islotes Laberinto Central —señalizado con una baliza luminosa de estribor. La baliza luminosa Islote Dirección aparecerá levemente abierta por estribor. Así, se navegará el paso Occidental, pasando a media distancia entre los veriles exteriores de los peligros que desprenden la costa SE de la isla Basket y los islotes Laberinto Occidental —por babor— y las rocas Negritas y los islotes Laberinto Central —por estribor.

Sobrepasada la baliza luminosa de los islotes Laberinto Central, que se deja por estribor, cambiar poco a poco el rumbo a estribor hasta el 090° para pasar al S y a 5 cables del islote Dirección y, poco más adelante, al N y 5 cables de los islotes Chinchorro. La baliza luminosa Isla Burnt quedará un poco abierta por estribor. De esta forma, se navegará el paso Norte casi a medio freo entre el islote Dirección —por el lado N— y la costa N de las islas Fresia y Guala —por el lado S—; precaviéndose de la roca sumergida que despide el mayor de los islotes Dirección en su vecindad S.

Finalmente, mantener el rumbo 090° hasta llegar a una distancia de unos 7 cables de la isla Burnt, momento en el cual se debe caer a estribor hasta el rumbo 121°, derrota que permite tomar a medio freo el paso que se forma entre las islas Burnt y Bruce, e ingresar y continuar así la navegación por el canal Ballenero.

Ruta por el paso Oriental.- La derrota por el paso Oriental es, en general, difícil y peligrosa, motivo por el cual se insiste en no aventurarse en él y prescindir de su uso.

Navegando de E a W

Proviniendo desde el canal O'Brien

Ruta por el canal Ballenero.- Saliendo del canal O'Brien navegando al rumbo 270° y luego de pasar al S y a 4,5 cables del islote Redondo —señalizado con una baliza luminosa—, cambiar el rumbo a estribor hasta el 292° para pasar al N y 1,3 millas de la punta Engaño. Se divisará al W la punta Fanny, en la costa N de la isla Stewart y cerca de esta, a corta distancia al N, la isla Señal —señalizada con una baliza luminosa.

Continuar al rumbo 285° y al llegar a la cuadra de la punta Isabel, alterarlo a estribor hasta el 301° para pasar al SW y a 5 cables de la isla Señal, o bien, al NE y a 7 cables de la punta Fanny. La proa quedará aproximadamente en dirección al centro del canalizo que separa la isla Señal de la punta Fanny. De esta forma, se precaverá dejar el bajo Jiménez a distancia segura por estribor. Asimismo, el islote Blanco quedará claro por babor.

Avanzando al rumbo 301° la derrota se debe mantener en dirección del paso que se forma entre las islas Burnt y Bruce, ruta que no tiene peligros conocidos y que accede la bahía Desolada.

Si se ingresara al canal Ballenero procediendo del canal Pomar, debe escapularse el bajo Jiménez por el N, a cuyo efecto se debe gobernar primero sobre el extremo S de la isla Grande y, una vez en su proximidad, corregir el rumbo a babor para escapularla con seguridad y pasando así entre ella y el escollo en cuestión; enseguida, cuando se aviste la isla Señal con su baliza luminosa, gobernar apropiadamente para tomar la derrota anteriormente indicada.

Hacia el canal Unión

Ruta por el paso Oriental.- La derrota por el paso Oriental es, en general, difícil y peligrosa, razón por

Cartas: 12600 - 12720 - 12750

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Canal Ballenero. Vista aproximación paso entre islas Burnt y Bruce desde el SE

la cual se insiste en que no debe intentarse su navegación.

Ruta por los pasos Norte y Occidental.- Saliendo del canal Ballenero, luego de pasar a medio freo entre las islas Burnt y Bruce, aparecerá en dirección NW el mayor de los islotes Dirección —señalizado con una baliza luminosa. Dar rumbo al 301° para pasar cercano al NE del referido islote Dirección. Enseguida, luego de sobrepasar casi a 1 milla la baliza luminosa de la isla Burnt, caer a babor hasta el rumbo 270° para pasar al N y a 5 cables de los islotes Chinchorros y, poco después, al S y a 5 cables del islote Dirección y en dirección hacia el mayor y de más al N de los islotes Laberinto Occidental. Así, se tomará prácticamente a medio canal el paso Norte, navegando entre el islote Dirección —por el lado N— y los islotes Chinchorros y las islas Guala y Fresia —por el lado S. Continuando a ese arrumbamiento y una vez sobrepasada la isla Fresia, aparecerá la baliza luminosa de babor Islotes Laberinto Central abierta por la amura de babor; asimismo, la baliza luminosa Islotes Laberinto Occidental, por esa misma banda, pero bastante menos abierta, es decir más hacia proa.

Al llegar a una distancia de 1,5 millas del islote de más al N de los islotes Laberinto Occidental, caer a babor —para tomar ahora el paso Occidental— hasta el rumbo 237° para pasar al NW y a 1 milla del más desprendido al NW de los islotes Laberinto Central —señalizado con una baliza luminosa de estribor—, o bien, al SE y a 5,5 cables del islote Laberinto Occidental más destacado hacia el eje del paso —señalizado con una baliza luminosa de babor— y, más adelante, también al SE y a 6 cables de la costa SE de la isla Basket. El islote Peñón —señalizado con una baliza luminosa y respondedor de radar (Racon) quedará abierto por babor. Así, se navegará el paso Occidental pasando a media distancia entre los veriles exteriores de los peligros que desprenden los islotes Laberinto Occidental y la costa SE de la isla Basket —por estribor— y los islotes Laberinto Central y las rocas Negritas por babor.

Finalmente, ya sobrepasado al S del cabo Desolación y cuando demore al 000°, caer a estribor hasta el rumbo 288° para pasar al S y a 1 milla del mismo cabo y en dirección a la baliza luminosa Punta Carmela y, más adelante, pasar al S y a 1,2 millas de los islotes Lautaro, ya en el canal Unión.

Hacia el canal Brecknock

Ruta por la bahía Desolada.- Una vez entre las islas Burnt y Bruce, se verá hacia el NW el islote Dirección —señalizado con una baliza luminosa— y el monte Brecknock que se alza notable en la isla de su nombre, e indica la entrada E del canal Brecknock.

Gobernar, ahora, al rumbo 301° para pasar al N y a 5 cables del islote Dirección y, más adelante, al rebasar el islote, corregir el rumbo a babor hasta el 289° para pasar próximo al N del islote Entrada —señalizado con una baliza luminosa—, bastante pequeño este último y situado cercano al N de la isla Marsh.

Finalmente, salvado el islote Entrada, caer a babor —escapulando el citado islote por esa banda— hasta el rumbo 267° en dirección al cabo Atracadero —señalizado con una baliza luminosa— y proseguir por el canal Brecknock hacia el W.

Cartas: 12600 - 12720

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Advertencia.- Los buques extranjeros que naveguen el sector comprendido entre los canales Ballenero y Cockburn o viceversa, deben transitar por los pasos Norte y Occidental de la bahía Desolada, el canal Unión y el paso Brecknock, por ser esta zona más amplia y estar habilitada su navegación con una adecuada señalización diurna y nocturna.

CANAL POMAR
Desde el canal Ballenero a los pasos Occidental y Timbales

Canal Pomar.- Carta Nº 12800. Separa la costa S de Tierra del Fuego —por el lado N— de la costa N de la isla O'Brien —por el lado S—, en una extensión de 7 millas en dirección aproximada SW-NE en la parte W, y después de 9 millas en dirección WNW-ESE en la parte E. Estos dos tramos están muy bien diferenciados, no solamente por su orientación, sino también por su anchura, profundidad y demás condiciones de navegabilidad, mucho más favorables en la parte E que en la del W. Su entrada W, desde el canal Ballenero, se abre entre la punta Pinto y la isla Pomar —situada al N y poco menos de 5 cables. Por el E, donde confluye con el paso Timbales, lo hace entre la punta Americana —extremo E de la isla O'Brien— y la punta Témpanos en la costa S de Tierra del Fuego.

En la parte W del canal Pomar —conocida como la angostura Pomar—, hay varios islotes y rocas, los cuales angostan el pasaje y hacen su navegación difícil, intrincada y peligrosa. ~~Por otra parte, el canalizo en dicha angostura, se reduce en algunas partes a menos de 1 cable de ancho y, en definitiva no ha sido completamente hidrografiado, por lo que se recomienda no aventurarse en él.~~

~~**Advertencia.-** Lo restringido y peligrosa de la angostura Pomar, agregado a que esa ruta es más larga que la del canal O'Brien —que es más franco y ancho—, hacen que el canal Pomar sea considerado como inapropiado y no recomendable para la navegación. Hay en él, sin embargo, algunos fondeaderos de emergencia, que podrían ser de utilidad.~~

~~**Marea y corrientes.-** En la angostura Pomar la corriente de flujo tira hacia el E y alcanza una intensidad de hasta 4 nudos; la de reflujo lo hace hacia el W y es menos sensible.~~

~~**Canal Pomar. Costa N.-** La constituye la costa S de Tierra del Fuego desde frente a la punta Pinto —extremo W de la isla O'Brien— y hasta el seno Ventisquero, en el lado W del paso Timbales. Todo ese tramo de costa está someramente explorado. La parte W del canal, en una extensión aproximada de 7 millas, es rocosa, sucia y de aguas someras; pero, las 9 millas restantes de la parte E, hasta el seno Ventisquero, es más profunda y limpia. Es conveniente mantenerse alejado de esta costa pues constantemente se descubren nuevos peligros.~~

~~Si bien se ha observado en la costa N del canal Pomar, diversas abras que pudieran ofrecer abrigo y fondeadero, para las necesidades actuales de la navegación bastan solamente el puerto Almeida y el puerto Ballenas, que se forman sobre la costa S del mismo canal.~~

~~Frente al puerto Ballenas y sobre la costa N del canal Pomar, se eleva una montaña muy notable por la regularidad de su perfil cónico; es bastante visible desde uno y otro extremo del canal.~~

Punta Pinto.- Situada al ESE y casi a 5 millas de la isla Grande del grupo de islas Del Medio, configurando el extremo W de la isla O'Brien, en el lado N del canal Ballenero. Es baja y acantilada; pero su lado N despide islotes, rocas y fondos sucios hasta casi 1 cable afuera de la orilla.

Islotes Entrada.- Situados al W y frente a la punta Pinto y en el lado S de la entrada W del canal Pomar. Son dos islotes pequeños y bajos.

Baliza ciega Islote Entrada.- Ubicada en el de más al W de los islotes Entrada. Señal costera. Ver características en Lista de Balizamiento Ciego.

Baliza ciega Islote Salida.- Ubicada en el acceso E de la angostura Pomar, sobre el islote. Señal costera. Ver características en Lista de Balizamiento Ciego.

~~**Isla Pomar.-** Situada al N y a poco menos de 5 cables de la punta Pinto, en el lado N de la entrada W del canal Pomar. Es la de más al S de varias islas e islotes que se encuentran como encajados sobre la costa S de Tierra del Fuego. Su extremo E es la punta Lautaro, la cual despide sargazos hacia el NE.~~

Cartas: 12600 - 12711 - 12720 - 12800

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

El borde SW de la isla Pomar, junto con el islote Entrada, señalan la entrada W del canal Pomar.

Angostura Pomar.- Carta Nº 12600. Corresponde a la parte W del canal Pomar, donde este es más angosto y su navegación es más intrincada y dificultosa. Abarca desde enfrente del islote Entrada por el W, hasta justamente al S de la isla Paty, por el E.

La angostura Pomar es muy estrecha, por lo que se recomienda no aventurarse en ella si no se posee un conocimiento previo.

Seno Ballenero.- Carta Nº 12600. Se forma al NE y a poco más de 2,5 millas de la punta Pinto y sobre la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del canal Pomar. Se interna como 1 milla en dirección N. Su entrada se encuentra prácticamente obstruida por bajos fondos.

El seno Ballenero no ha sido reconocido ni sondado, por lo que no se recomienda su navegación.

Desde el seno Ballenero hacia el E, se forman en la costa N del canal Pomar tres senos: dos de mediano saco pero muy profundos, y el seno Ventisquero, el de más al E.

Bajo Fierro.- Se encuentra al ENE y a 1,2 millas de la isla Medio Canal de mayor tamaño y próximo a la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del canal Pomar. Es una roca que aflora en bajamar.

Isla Paty.- Situada al NE y casi a 1,6 millas de las islas Medio Canal y vecina a la costa N de Tierra del Fuego, en el lado N del canal Pomar. Es pequeña y de relieve bajo.

Bajo Arequipa.- Se encuentra al NE y a 2 millas del bajo Fierro, un poco al S del eje del canal. Es un bajo fondo de piedra con 12 metros de agua marcado con sargazos.

Seno Ventisquero.- Cartas Nºs 12720 y 12800. Lat. 54° 50' S; Long. 70° 20' W (aprox.). Se forma al NE de la punta Americana y sobre la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del acceso E del canal Pomar. Se interna casi 10 millas en dirección NNE y presenta un ancho de aproximadamente 1 milla. Su entrada se abre entre las puntas Verde y Témpanos.

El seno Ventisquero toma su nombre de un extenso glaciar que descarga hacia el final, desde el cual se desprenden témpanos que son arrastrados por las corrientes hacia el E y que avanzan en dirección al brazo Noroeste del Canal Beagle.

CANAL O'BRIEN
Desde el canal Ballenero al paso Timbales

Canal O'Brien.- Carta Nº 12720. Separa la costa S de la isla O'Brien —por el lado N— de la costa N de la isla Londonderry —por el lado S—, en una extensión de casi 10 millas, entre el islote Redondo por el W, hasta la punta Americana por el E. Su ancho, que en la entrada E es de 1 milla, se reduce —unas 5 millas más al W— a apenas 4 cables; ancho que debido a la presencia de algunas rocas e islotes costeros se mantiene aproximadamente por otras 5 millas hacia el W, aún cuando las costas de las islas O'Brien y Londonderry se alejen y separen progresivamente. Comunica el canal Ballenero con el canal Thomson.

Al NE y a 1,5 millas del extremo E de la isla Guillermo y desde el lado N de la isla Londonderry, existe un grupo de rocas que nunca cubren —destacándose los islotes Concha y Leddihn—, el cual avanza casi 5 cables en dirección al eje del canal. Todas las rocas, escollos e islotes que despide la costa N de la isla Londonderry deben dejarse al S de la derrota, y asimismo la isla Guillermo, la mayor de esta zona.

En general, todos los bajos fondos existentes en el canal O'Brien, tanto en su acceso E como en el del W, están marcados por sargazos.

La profundidad de las aguas en el canal O'Brien es siempre considerable, aun en las angosturas; y como el paso no presenta inflexiones importantes, ni las corrientes son en él de consideración, resulta en definitiva que este canal es de condiciones muy superiores a las del canal Pomar; por lo cual, en definitiva, se recomienda de preferencia, sea que la derrota se haga de W a E o en sentido inverso.

Isla O'Brien. Costa S.- La costa S de la isla O'Brien —que configura la totalidad del lado N del canal O'Brien— presenta características bien diferentes: en la parte W despide algunos islotes y rocas y, en general, es sucia hasta 2,5 cables afuera de la orilla; a corta distancia del extremo S de la isla

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

O'Brien, y en su entrada W, se encuentra el islote Redondo. En la parte E del canal, la costa es, en general limpia y profunda, especialmente donde la derrota se aproxima a ella.

El tramo del canal O'Brien comprendido entre el fondeadero Fantasma y la caleta Emilita, es profundo en las cercanías de sus márgenes, aproximadamente 50 metros de profundidad a 0,5 cable de la orilla.

10

Islote Redondo.- Situado al E y a 4,6 millas de la punta Engaño y el más desprendido al S de un grupo de islas e islotes muy próximos a la punta Margarita de la isla O'Brien, en el lado N del acceso W del canal O'Brien. Es muy pequeño y de forma redondeada —como su nombre lo identifica— y está inserto en un área de fondos someros; sin embargo, su redoso S es limpio y profundo a más de 2 cables afuera. La derrota debe llevarse por el S y a 4,5 cables de ella.

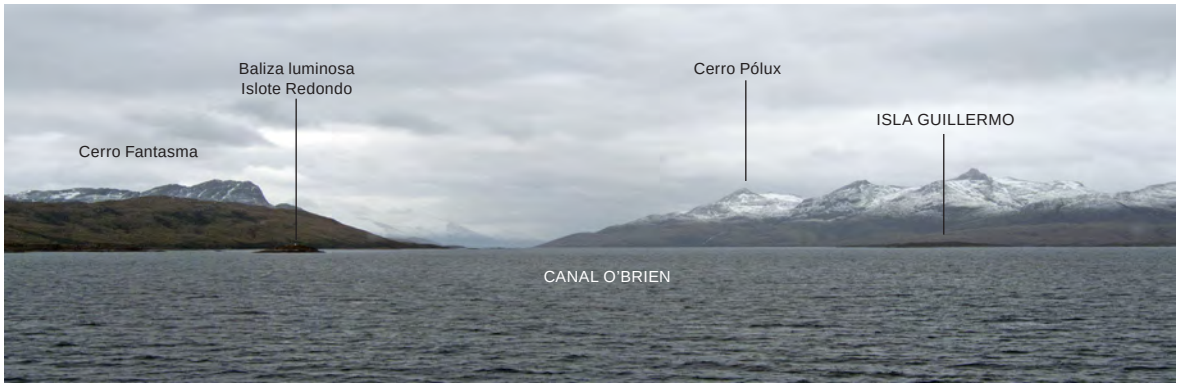
El islote Redondo señala el límite W del canal O'Brien y su confluencia con el canal Ballenero.

Baliza luminosa Islote Redondo.- Ubicada sobre el islote Redondo. Señal costera. Ver características en Lista de Faros.

Cartas: 12600 - 12720 - 12800

Original, diciembre 2021.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Canal O'Brien. Vista hacia el NE.

Isla Londonderry. Costa N.- La costa N de la isla Londonderry conforma la ribera S del canal O'Brien, en una extensión aproximada de 10 millas, desde frente al islote Redondo y hasta enfrente de la punta Americana. En la parte E del canal, la referida costa es, en general limpia y profunda; en la parte W, en cambio, desprende la isla Guillermo otros islotes y escollos de los que hay que cuidarse. Sobre esta costa, el único fondeadero que se forma es el de puerto Fortuna.

Bajos fondos.- Se desprenden de la costa N de la isla Londonderry al S del islote Redondo, en el lado S del acceso W del canal O´Brien. Son varios bajos fondos con 3,6 - 3,9 - 5,3 - 5,4 y 7,6 metros de agua marcados por sargazos; siendo el más avanzado de ellos hacia el eje del canal, el de 7,6 metros de profundidad que se encuentra justamente al S y a 8 cables del islote Redondo.

Estos peligros, junto con el bajo Enrico de 8,1 metros de profundidad, son de cuidado y quedan todos al S de la derrota en el canal O´Brien.

Caleta Canales.- Carta Nº 12720. Lat. 54° 55' S; Long. 70° 37' W (aprox.). Se forma al ENE y a 7 cables del islote Redondo y sobre la costa S de la isla O'Brien, en el lado N del canal O´Brien. Es una pequeña ensenada cuya entrada se abre entre la punta Margarita y la punta Alejandro—situada al E y 3,9 cables—; además de un bajo fondo ~~con 4,9 metros de agua~~ que se encuentra en el eje de su acceso, restingas de rocas y bajos fondos desprendidos de cada una de las puntas referidas, angostan más su acceso. Esta caleta ofrece un abrigo bastante regular. No hay plano de la caleta.

En las afueras de la caleta Canales se encuentra fondeadero como en 24 metros de agua sobre fondo parejo de arena y conchuela, al E y a 4 cables del islote Redondo. En torno del fondeadero y prolongándose hasta el islote Redondo, crecen abundantes sargazos y será siempre beneficioso alejarse de ellos, en previsión de que oculten algún peligro no conocido. La costa S de la isla O'Brien, desde la punta Alejandro hacia el E y hasta el islote Pinto —situado al ENE y a 2,2 millas—, es sucia y desprende varias rocas y bajos fondos hasta casi 2 cables afuera de la orilla.

Isla Guillermo.- Situada al ESE y a 1,45 millas del islote Redondo y a corta distancia de la costa N de la isla Londonderry, en el lado S de la entrada W del canal O'Brien. Es la más extensa de todas las islas enfrente de la ribera S de dicho canal y se eleva a 41 metros. Además, junto con el islote Botto cercano al W, otro islote sin nombre muy próximo al E y que se eleva a 31 metros, y el pequeño islote Cruzat vecino a su extremo NW, conforman un conjunto bastante agrupado.

La costa de la isla Guillermo e islotes contiguos, si bien es sucia ~~y está rodeada de sargazos~~, es profunda a más de 1,5 cables en dirección a la derrota en el canal O'Brien.

Fondeadero.- Se ha experimentado un fondeadero en 33 metros de agua sobre fondo de roca, hacia el E de la isla Guillermo y apartado 2,5 cables de la costa S del canal O'Brien, donde se han soportado vientos del 1er cuadrante de hasta 28 nudos.

Islote Pinto.- Situado al ENE y poco más de 3 millas del islote Redondo y muy cercano a la costa S

Cambio Nº 2, agosto 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

de la isla O'Brien, en el lado N del canal O'Brien. Es pequeño y se eleva a 21 metros. Su redoso S es limpio.

Islotes Leddihn.- Situados al ENE y a 1,7 millas de la isla Guillermo, al SE y 6 cables del islote Pinto y próximos a la costa N de la isla Londonderry, en el lado S del canal O'Brien. Conforman un grupo de varios islotes pequeños y rocas, todos rodeados de sargazos.

Fondeadero Fantasma.- Carta Nº 12720. Lat. 54° 54,3' S; Long. 70° 32' W (aprox.). Se forma al ENE y a 4 cables del islote Pinto y a poco más de 1 cable de la costa S de la isla O'Brien, enfrente del cerro Fantasma. Para reconocer el fondeadero hay que buscar una gran piedra que está en la falda del cerro, y casi a la elevación de la copa de los árboles que crecen en la misma orilla. Cerca del fondeadero se divisa un manchón de sargazos, en el cual se han sondado 10 metros de profundidad.

El fondeadero se encuentra en 18 metros de agua sobre lecho de conchuela; un poco al NW hay otros sargazos con sonda de 6,4 metros.

No obstante que la costa N de esta zona del canal entra un poco hacia el N, el fondeadero queda siempre en completo desabrigo de los vientos que soplan a lo largo del canal, tanto del W como del E, por cuyo motivo no se le puede recomendar sino que para cortas estadías y con buen tiempo. Los vientos de componente W producen, además, violentos revolones que descienden con fuerza de las montañas vecinas.

Punta Del Sol.- Situada al E y a 1,4 millas del islote Pinto y en la costa N de la isla Londonderry, en el lado S del canal O'Brien. Es poco notable; sin embargo, es acantilada y limpia.

La costa N de la isla Londonderry que sigue hacia el E de la punta Del Sol, también es limpia.

Cerro Pólux.- Se alza a 717 metros, al SE y casi a 1,3 millas de la punta Del Sol y al interior de la costa N de la isla Londonderry.

Caleta Lagunas.- Carta Nº 12720. Lat. 54° 53,5' S; Long. 70° 27,5' W (aprox.). Se forma al ENE y a 3,2 millas del islote Pinto y sobre la costa S de la isla O'Brien, en el lado N del canal O'Brien. Es solamente una inflexión de la costa y se reconoce por una gran cascada que se divisa al final, y que es el desbordamiento de una laguna existente en el interior de la isla.

La caleta Lagunas es sencillamente estrecha para los buques que no sean de corta eslora, razón por la cual no se le recomienda; además su fondo es de piedra, y como en la costa opuesta está el puerto Fortuna —de mejores condiciones—, no habrá necesidad, en general, de servirse de ella.

Puerto Fortuna.- Carta Nº 12720 (Ver Croquis). Lat. 54° 54,5' S; Long. 70° 26' W (aprox.). Se forma al E y a 2,3 millas de la punta Del Sol y en la costa N de la isla Londonderry, en el lado S del canal O'Brien. Es una rada pequeña de forma sensiblemente circular y con un diámetro aproximado de 2,5 cables; en su centro la profundidad es de 21 metros, pero esta decrece hacia las orillas. Su entrada se abre entre la punta Baldomero por el W y la punta Hipólito —situada al E y casi a 3 cables. La punta Baldomero está constituida por una pequeña península boscosa, con un istmo angosto y bajo que cubren las aguas en pleamar, apareciendo entonces aquella punta como una isla. En la costa S de la rada se vacía una cascada de buen caudal, la que desciende zigzagueando entre dos cerros empinados.

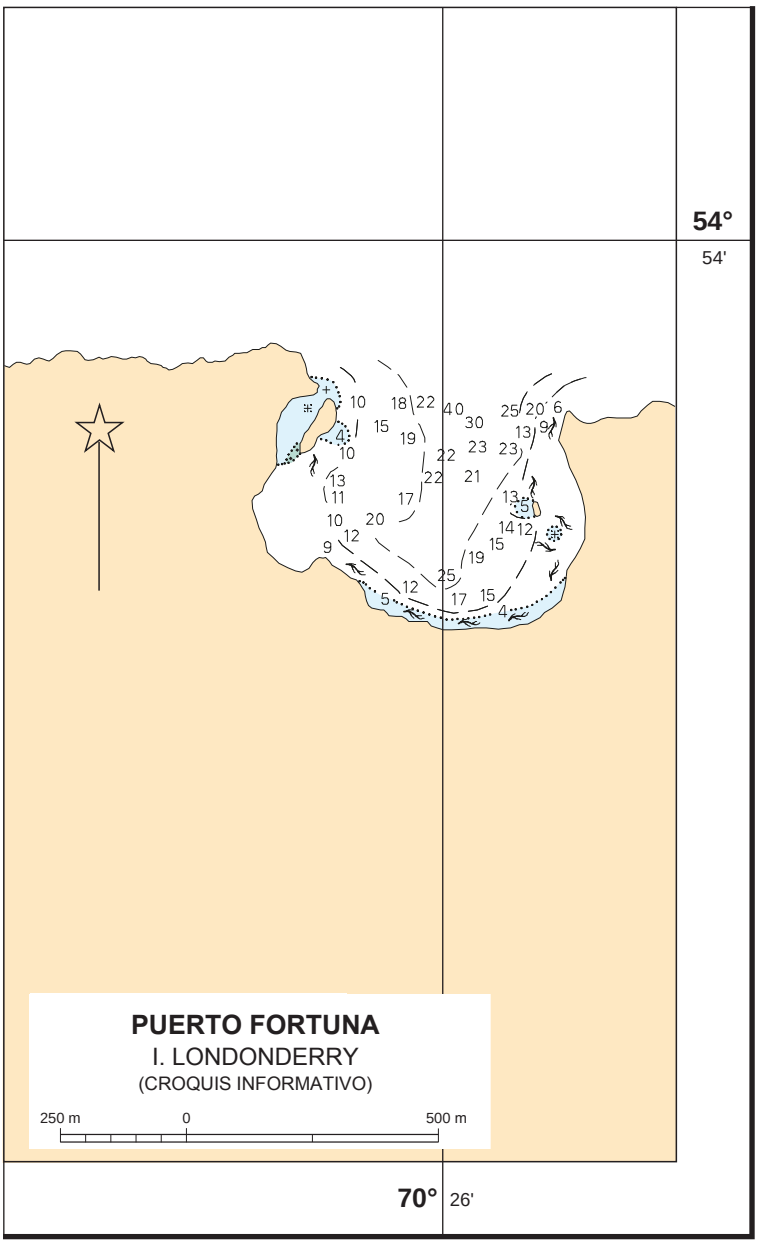
En resumen, si bien el saco del puerto Fortuna es de poco desahogo, está bien abrigado y las rachas no se hacen sentir allí con gran intensidad.

Fondeadero.- Para tomar fondeadero en el puerto Fortuna, aproximar navegando sobre la derrota en el canal O'Brien, y caer al rumbo 172° cuando la punta Hipólito demore al 146°. Así, se ingresará perpendicularmente y por el centro de la boca del puerto, que es bastante limpia. Cuidar de hacerlo con poca viada ya que el saco es de poca extensión.

Roca.- Situada al E y a 1,1 millas de la caleta Lagunas y muy próxima a la costa S de la isla O'Brien, en el lado N del canal O'Brien. Es una roca aflorada, notable a simple vista.

Caleta Emilita.- Carta Nº 12720. Lat. 54° 53' S; Long. 70° 23' W (aprox.). Se forma al E y a 2,7 millas de la caleta Lagunas, al W del islote Golondrina, entre este y la costa S de la isla O'Brien. Es una reducida ensenada y el área del fondeadero es muy

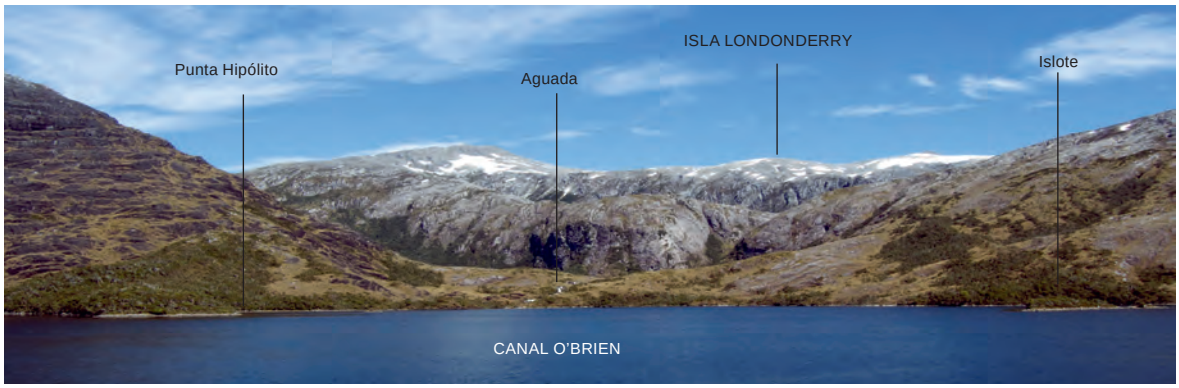
USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Carta: 12720

Original, agosto 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Puerto Fortuna. Vista desde el N

limitada a causa de un bajo fondo de roca que se encuentra en el centro de ella; se debe fondear por el S de este escollo, cuando el ecosonda indique 25 a 20 metros; el tenedero es de piedrecilla y conchuela.

La caleta Emilita es apta solamente para embarcaciones pequeñas. Es más reducida y, en general, de condiciones inferiores a la caleta Gómez; sin embargo, cuando el viento del SW sopla muy fuerte en el canal, en la caleta Emilita se siente moderado.

Caleta Gómez.- Carta Nº 12720. Lat. 52° 53' S; Long. 70° 22' W (aprox.). Se forma justamente al SW de la punta Americana y al S del islote Flora, en el lado W del paso Occidental. Es una pequeña escotadura que la cierra por el E el bajo Walton, adonde se encuentra fondeadero en la alineación de la costa E del islote Golondrina con el islote Flora y separado de 2 o 3 cables de esta. El fondo es de piedrecilla y conchuela sobre lecho rocoso, pero el fondeadero es abrigado y muy oportuno para las embarcaciones pequeñas que en el viaje al W encontraran viento muy duro en el canal O'Brien.

Las caletas Gómez y Emilita son muy utilizadas por los pescadores que circundan esta zona, en embarcaciones de tamaño muy reducido.

Islote Golondrina.- Situado justamente al E de la caleta Emilita y al S y a 3,3 cables de la punta Americana, en el lado N de la entrada E del canal O'Brien. Es pequeño y el más desprendido de la costa S de la isla O'Brien en esta parte.

Punta Acevedo.- Situada al S y casi a 1 milla del islote Golondrina y en la costa N de la isla Londonderry, en el lado S del canal O'Brien. Es limpia y de redoso profundo.

La punta Acevedo, junto con el islote Golondrina, señalan el límite E del canal O'Brien y su confluencia con el paso Timbales que le sigue hacia el E.

Baliza luminosa Punta Acevedo.- Cercana al WSW de la punta Acevedo. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

INSTRUCCIONES PARA LA NAVEGACIÓN DEL CANAL O'BRIEN

1.- Para navegar el canal O'Brien, todas las naves deberán cumplir con el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, como así también aquellas reglas que se relacionan con las señales sónicas que allí se establecen. Asimismo y como norma permanente de seguridad, se establecen como límites la longitud 70° 40' W por el W y la longitud de la baliza luminosa Punta Acevedo por el E, 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 O'Brien, 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 y paso que se navegará,

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

- Hora estimada a la que se encontrará a la cuadra del islote Redondo y la punta Acevedo.

Esta información deberá ser repetida cada 15 minutos hasta el término del cruce.

3.- La preferencia de paso en el canal O´Brien la tiene la nave que navega de E a W; debiendo esperar la nave que lo hace en sentido contrario, de W a E. De modo que la nave que viniendo del W al cruzar el canal O'Brien, compruebe la presencia de otra nave navegando en sentido opuesto, deberá esperar al W y como a 1,3 millas de la baliza luminosa islote Redondo, que pase la nave que viene del E, extremando las precauciones al acercarse a ella.

PASO TIMBALES
De los canales Pomar y O'Brien a los pasos Darwin e Ibarra

Paso Timbales.- Carta Nº 12720. Separa el borde SE de la isla O'Brien y la costa S de Tierra del Fuego —por el lado N— de la costa N de la parte NE de la isla Londonderry, el islote Bajo y la isla Timbal Grande —por el lado S—, en una extensión de casi 5 millas en dirección media W-E. En esta zona, conocida como paso Timbales, confluyen el canal Pomar y el canal O'Brien por el W, y desemboca hacia el E en los pasos Ibarra y Darwin, que a su vez, comunican con el brazo Noroeste del Canal Beagle y, el último de los ellos, también lo hace con el canal Thomson que se abre hacia el S.

El paso del Medio corre entre la isla Timbal Grande —por el lado S— y los islotes Timbales —por el lado N—, y el paso Occidental lo hace entre el veril exterior del bajo Cóndor —por el lado E— y el islote Golondrina y el bajo Walton —por el lado W—, y rodea los islotes Timbales por el N.

Punta Americana.- Situada al N y a 1,45 millas de la punta Acevedo, configurando el borde E de la isla O'Brien, en el lado W del paso Occidental. También constituye el término del recuesto que desciende de la montaña más elevada de aquella isla, de 1.006 metros. Es boscosa, en su inmediación hay tres islotes, siendo el más próximo el pequeño islote Flora y el denominado Golondrina el más avanzado hacia el eje del canal O'Brien. Entre estos islotes y la costa de la isla O'Brien se forman las caletas Emilita y Gómez.

Islote Arancibia Clavel.- Situado al NW y a 6 cables de la punta Americana y muy próximo a la costa N de la isla O'Brien, en el lado S de la entrada E del canal Pomar. Es muy pequeño y bajo.

Baliza luminosa Islote Arancibia Clavel.- En el islote Arancibia Clavel. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Bajo Walton.- Se encuentra al SE y a 4,5 cables de la punta Americana, en el lado W del paso Occidental. Es un bajo fondo con 3,2 y 4,7 metros de agua cubierto con extensos sargazos. El bajo Walton debe rodearse solamente por el E.

Boya pilar luminosa Bajo Walton.- Fondeada en el veril E del bajo Walton. Señal lateral de babor. Ver características en la Lista de Faros.

Islotes Timbales.- Situados al SE y casi a 1,3 millas de la punta Americana, un poco al E de la salida E del canal O'Brien. Es un grupo bastante concentrado de islotes y rocas que, por su ubicación en la medianía del paso Timbales, lo divide en dos pasos: el paso Occidental si se rodean por el N y, el paso del Medio, si se pasa por el S de ellos. Este grupo de islas conforma una angosta cadena que ocupa una extensión de casi 1,4 millas en sentido W-E; el islote de más al E es el islote Término, y el islote Cóndor el de más al W; ambos balizados con señales luminosas.

Los islotes Timbales están insertos en un área de fondos someros que avanza alguna distancia hacia el N, y hacia el NW hasta el bajo Cóndor.

Islote Cóndor.- Situado al SE y a 1,35 millas de la punta Americana, en el lado E del paso Occidental. Es el islote de más al W y el de mayor tamaño del grupo de los islotes Timbales; se eleva a 25 metros. solamente su redoso S es limpio, en todas las otras direcciones es sucio, especialmente hacia el NW que despide el bajo Cóndor.

Baliza luminosa Islote Cóndor.- En el islote Cóndor. Señal lateral modificada, canal preferido a estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Bajo Cóndor.- Se desprende hacia el NW y hasta 4 cables del islote Cóndor, en el lado E del paso Occidental. Es un bajo fondo de roca con solo 0,9

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Islotes Timbales. Vista desde el E

metro de agua al término de una restinga que en esa dirección despide el mencionado islote. Es muy peligroso para la navegación. El bajo Cóndor debe rodearse solamente por el W.

Boya luminosa Bajo Cóndor.- Fondeada en el veril W del bajo Cóndor. Es una boya luminosa. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Islote Término.- Situado al E y a 1,1 millas del islote Cóndor y en el límite E del grupo de los islotes Timbales; haciendo gala a su denominación. Es pequeño y su redoso exterior limpio; especialmente hacia el S.

Baliza luminosa Islote Término.- Ubicada en el islote Término. Señal lateral de babor. Ver características en la Lista de Faros.

Islas Timbales.- Situadas cercanas al borde NE de la isla Londonderry y separadas por un canalizo que no ha sido hidrografiado, en el lado S del paso Timbales. Es un grupo de islas prominentes que abarca casi 2,5 millas en sentido W-E por 1,7 millas de N a S.

La isla de mayor tamaño —denominada Timbal Grande— mide cerca de 1,5 millas de largo y se eleva a 236 metros; las puntas W y E son bajas, con algunos oteros cubiertos de vegetación. La costa N de la referida isla es en general limpia, pero la del lado S desprende varios islotes rocosos rodeados de sargazos, que avanzan hasta casi 1 milla afuera. Colindante al W de la isla Timbal Grande está el islote Bajo; pequeño y que se eleva a 18 metros al SE de la isla Timbal Grande y separada por un canalizo angosto que no ha sido explorado, hay otra isla más pequeña —la isla Timbal Chico— con mucha vegetación y riberas acantiladas, pero su punta SW es sucia. Se encuentran ahí varios islotes y rocas.

Paso del Medio.- Carta Nº 12720. Separa la costa S de los islotes Timbales —por el lado N— de la costa N de la isla Londonderry, el islote Bajo y la isla Timbal Grande —por el lado S—, en una extensión de casi 4 millas y siguiendo un curso bastante directo en dirección media WSW-ENE.

El paso del Medio ofrece un ancho navegable no inferior a 4 cables y es limpio y profundo.

Paso Occidental.- Carta Nº 12720. Separa la costa E de la isla O'Brien y la costa S de Tierra del Fuego —por los lados W y N— y la costa W y N de los islotes Timbales —por los lado E y S—, en una extensión de poco más de 4 millas y siguiendo un curso SW-NE y luego WNW-ESE.

El paso Occidental es profundo y ofrece un freo mínimo navegable de 5 cables —entre los bajos Walton y Cóndor—; pero más tortuoso y de cuidado que el paso Timbales, por los peligros que representan el bajo Walton y el bajo Cóndor.

INSTRUCCIONES PARA LA NAVEGACIÓN DEL PASO TIMBALES

1.- Para navegar el paso Timbales, todas las naves deberán cumplir con el Reglamento Internacio-



Baliza luminosa Islote Término

nal para Prevenir los Abordajes, como así también aquellas reglas que se relacionan con las señales sónicas que allí se establecen. Asimismo y como norma permanente de seguridad, se establecen como puntos límites la longitud de la baliza luminosa Punta Acevedo por el W y la longitud del borde NE de la isla Timbal Grande, de modo que ninguna nave debe sobrepasar ni pasar de vuelta encontrada con otra nave entre dichos puntos límites.

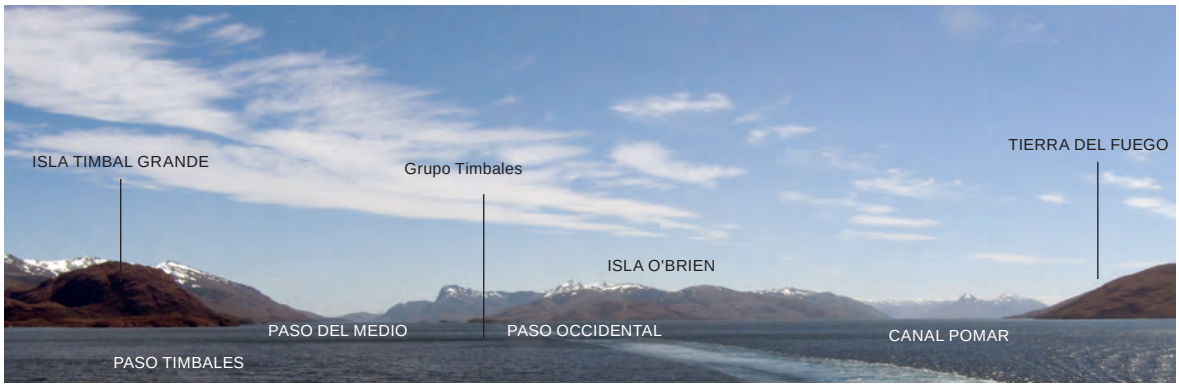
2.- Una hora antes de iniciar la navegación del paso Timbales, enviar una alerta de seguridad con técnicas de llamada selectiva digital (DSC) en canal 70 VHF. Enseguida, difundir en radiotelefonía por canal 16 VHF, en idioma español e inglés, la señal de seguridad (SECURITE), informando:

- Nombre de la nave,
- Posición del momento,
- Sentido del cruce y paso que se navegará,
- Hora estimada a la que se encontrará a la cuadra de la baliza luminosa Islote Cóndor o de la boya luminosa Bajo Walton, según corresponda a la derrota a seguir, por el paso Occidental o el paso del Medio.

Esta información deberá ser repetida cada 15 minutos hasta el término del cruce.

3.- La preferencia de paso del paso Timbales la tiene la nave que navega de W a E; debiendo esperar la nave que lo hace en sentido contrario, de E a W. De modo que la nave que viniendo del E al cruzar el paso Timbales, compruebe la presencia de otra nave navegando en sentido opuesto, deberá esperar al E de la isla Timbal Grande, que pase la nave que viene del W, extremando las precauciones al acercarse a ella.

Si el cruce se producirá justamente en el paso Timbales, podrá la nave que procede del E optar por emplear el otro paso —Occidental o del Medio según corresponda—, si lo prefiere, para evitar una espera.



Paso Timbales y canal Pomar. Vista aproximación desde el E

Cartas: 12720 - 12800

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Paso Occidental. Vista hacia el NE

DIRECCIONES PARA LA DERROTA EN EL CANAL O'BRIEN Y EL PASO TIMBALES

Navegando de W a E

Por el canal O'Brien.- Aproximando desde el W navegando por el canal Ballenero para tomar el canal O'Brien, inmediata a la costa S de isla O'Brien que forma la ribera N del canal, aparecerá el islote Redondo —señalizada con una baliza luminosa—, notable también por su forma característica. Asimismo, próxima a la costa N de la isla Londonderry que constituye la ribera S del mismo canal, lo hará luego la isla Guillermo, la que solamente se descubre estando cerca, porque se confunde con la tierra de la primera.

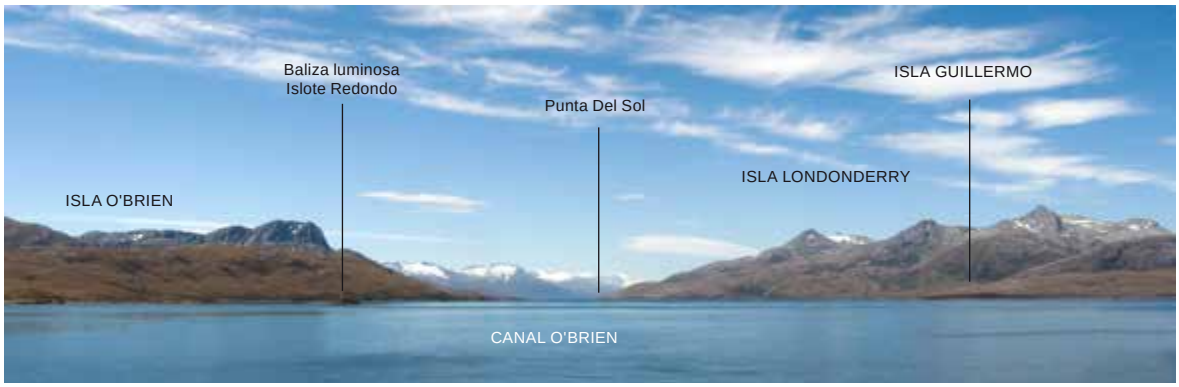
Dar rumbo al 090° para pasar al S y a 4,5 cables del islote Redondo y en dirección al islote Cruzat situado próximo al W de la isla Guillermo. Así, se franqueará a prudente distancia por el N del bajo Enrico con 8,6 metros de agua y otros escollos, con profundidades inferiores y más peligrosos aún, que se encuentran muy poco al E del referido peligro y casi a medio canal en la entrada W del canal. Más adelante, ya sobrepasada el islote Redondo, cambiar el rumbo a babor hasta el 072° para pasar al N y a 2,8 cables del referido islote Cruzat. De este modo, se dará seguro resguardo por babor a las rocas que desprende la costa S de la isla O'Brien en las inmediaciones de la punta Alejandro; asimismo, por estribor, a la isla Guillermo, que es la mayor en esa zona y sucia en todo su redoso. Enseguida, al llegar a la cuadra del extremo E de la isla Guillermo, cambiar el rumbo a babor hasta el 068° para pasar al S y a 2 cables del islote Pinto y, más adelante, al N y a 2,5 cables de la punta Del Sol.

Entrando al canal O'Brien por el W, entre las rocas que desprende la costa S de la isla O'Brien y la costa N de la isla Guillermo, debe cuidarse el gobierno del buque, a causa de la correntada. Continuando hacia el E por entre los grupos de rocas que despiden ambas costas, se tendrá al pie del cerro Fantasma el fondeadero del mismo nombre; y poco más allá, en la misma ribera, la caleta Lagunas.

Salvada la punta Del Sol, corregir el rumbo a estribor hasta el 079° para pasar al S y a 1,8 cables de una roca aflorada arrimada a la ribera N del canal, notable a simple vista, y que sirve para reconocer esa costa —lo que se considera de importancia ya que por las dimensiones pequeñas de este canal no es posible obtener situaciones por los medios comunes y se navega a medio freo—, y luego más adelante, al N y a 2,3 cables de la punta Baldomero. Pasada esta última punta, y sobre la misma costa S, se abrirá el puerto Fortuna, caracterizado por una península que desde el canal aparece como isla.

Continuando al arrumbamiento 079°, aparecerá abierta por estribor la baliza luminosa Punta Acevedo y, casi directamente por la proa, lo hará el islote Cóndor —señalizado con una baliza luminosa de babor— y el más desprendido al W del grupo de los islotes Timbales. Además, como 1,5 millas antes de llegar al referido islote Cóndor se reconocerá por babor el islote Golondrina y se distinguirán, asimismo, las dos rutas que pueden seguirse para continuar viaje hacia el E, según sea que se rodeen

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



Canal O'Brien. Vista aproximación desde el W

los islotes Timbales por el N o por el S: el paso Occidental o el paso Timbales, debiendo preferirse el último por ser más directo.

Por el paso del Medio.- Proviniendo desde el W navegando por el canal O'Brien al rumbo 079° en dirección a la baliza luminosa Islote Cóndor, poco antes de llegar a la cuadra de la baliza luminosa Punta Acevedo, cambiar el rumbo a estribor hasta el 093° para pasar al S y a 3,9 cables del islote Cóndor y en dirección a la cima de la isla Timbal Grande. Más adelante, al llegar a la cuadra del islote de más al S del grupo de los islotes Timbales, y a medida que abre el canalizo navegable hacia el ENE, corregir el rumbo a babor hasta el 069° para pasar al N y a 2,5 cables de la isla Timbal Grande y, muy poco más adelante, al S y a 2 cables del islote Término —señalizado con una baliza luminosa de babor. Así, se transitará a medio canal entre la costa S de los islotes Timbales —por babor— y el borde NE de la isla Londonderry y la costa N de la isla Timbal Grande —por estribor.

Finalmente, una vez salvada la isla Timbal Grande, cambiar poco a poco el rumbo a estribor hasta el 099° para pasar al S y a 5,9 cables de la costa S de Tierra del Fuego, e ingresar al paso Darwin.

Dirigiéndose por el paso Timbales es una buena referencia el islote Montenares —señalizado con una baliza luminosa— situado cercano a la punta NW de la isla Chair, y que se divisa desde el canal O'Brien a medio freo entre el islote Término y la costa N de la isla Timbal Grande.

Por el paso Occidental.- Proviniendo desde el W navegando por el canal O'Brien al rumbo 079° en dirección a la baliza luminosa Islote Cóndor, luego de sobrepasada la baliza luminosa Punta Acevedo, caer a babor hasta el rumbo 039° para pasar al SE y a 3,4 cables del islote Golondrina, o bien al NW y a 6,4 cables del islote Cóndor, y en dirección a la punta Témpanos. Arrumbamiento que lleva a transitar a medio freo entre la boya pilar luminosa de babor Bajo Walton —por babor— y la boya luminosa de estribor Bajo Cóndor —por estribor—; dando así seguro resguardo a los veriles de los peligros que señalan. Poco más adelante, ya salvada la parte más estrecha del paso Occidental y cuando la baliza luminosa Islote Cóndor demore aproximadamente al 156°, cambiar el rumbo a estribor hasta el 099° para pasar al N y a 4,6 cables del islote Término; y luego, más adelante, al S y a 5,9 cables de la costa S de Tierra del Fuego. La baliza luminosa Islotes Arancibia Clavel quedará directamente por la popa. De esta forma, se dará prudente resguardo a los escollos que bordean a los islotes Timbales por el N. A este último rumbo, se podrá proseguir a lo largo de la costa S de Tierra del Fuego en demanda del paso Darwin.

Sobrepasados los islotes Timbales y estando al través del pico Elevado de Tierra del Fuego, se abrirá el paso Darwin y más al E aparecerá la entrada W del brazo NW del Canal Beagle y la isla Chair —muy característica por su forma— cuyo extremo NW destaca un rodal de islotes y rocas como a 7,5 cables. Más adelante, dejar por estribor los islotes y rocas del referido rodal, pasando entre los referidos escollos y la costa de S de Tierra del Fuego.

Cartas: ~~12700~~ - 12720 - 12810

Cambio Nº 1, febrero 2017.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Paso Occidental. Vista hacia el N

Navegando a rumbo más adelante en el brazo Noroeste del Canal Beagle, y ya sobrepasado al E de la isla Chair, se observará en la costa N una gran entrada con dos puntas bajas —entrada que forma el fiordo Garibaldi—, y hacia el E continuará la ruta a seguir en el brazo Noroeste del Canal Beagle. En el lado S de este brazo queda isla Gordon, y sobre su costa NW se forma la bahía Tres Brazos.

Navegando de E a W.- Proviniendo desde el E navegando por el paso Ibarra al rumbo 278° para pasar al S y a 4 cables de la costa S de Tierra del Fuego. De este modo, luego de sobrepasar la entrada de la bahía Tres Brazos, se acercará a la costa S de Tierra del Fuego, que es elevada y limpia, hasta encontrarse un tanto avante de la punta W de la isla Chair y del islote Montenares —señalizado con una baliza luminosa— que marca el término del rodal de rocas destacado al NW de la citada isla. Posteriormente, según el tamaño del buque, puede resolverse rodear los islotes Timbales por el N o por el S: el paso Occidental o el paso Del Medio, respectivamente; debiendo preferirse el último por ser más directo.

Por el paso Occidental.- Para tomar el paso Occidental, continuar navegando al rumbo 279° a lo largo de la costa S de Tierra del Fuego y para pasar al N y a 4,6 cables del islote Término y, más adelante al N y a 6,1 cables del islote Cóndor —señalizado con una baliza luminosa de babor. Además, a este rumbo la proa quedará en dirección a la baliza luminosa Islote Arancibia Clavel. De esta forma, se dará prudente resguardo a los escollos que bordean a los islotes Timbales por el N.

Sobrepasada la baliza luminosa Islote Cóndor, caer a babor hasta el rumbo 219° para pasar al NW y a 6,4 cables del islote Cóndor, o bien al SE y a 3,4 cables del islote Golondrina, y en dirección a la baliza luminosa Punta Acevedo. Arrumbamiento que lleva a transitar a medio freo entre la boya pilar luminosa de babor Bajo Walton —por estribor— y la boya luminosa de estribor Bajo Cóndor —por babor—; dando así seguro resguardo a los veriles de los peligros que señalan.

Poco más adelante, ya salvada la parte más estrecha del paso Occidental, es decir, sobrepasado el islote Golondrina, cambiar el rumbo a estribor hasta el 259° para pasar al N y a 2,3 cables de la punta Baldomero y tomar la entrada E del canal O'Brien gobernando a prácticamente a medio freo. La baliza luminosa de babor Islote Cóndor quedará directamente por la popa.

Por el paso del Medio.- Esta ruta es más corta y fácil que la anterior, y se reduce a tomar el canalizo que queda entre la costa S de los islotes Timbales —por el lado N— y la costa N de la isla Timbal Grande y el borde NE de la isla Londonderry —por el lado S.

Al llegar al través del extremo E de la isla Timbal Grande y a medida que abre el canalizo navegable hacia el WSW, cambiar el rumbo a babor hasta el 249° para pasar al S y a 2 cables del islote Término —señalizado con una baliza luminosa de babor—, y muy poco después, al N y a 2,5 cables de la isla Timbal Grande. Más adelante, al llegar a la cuadra del islote de más al S del grupo de los islotes Timbales, corregir el rumbo a estribor hasta

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

el 273° para pasar al S y a 3,9 cables del islote Cóndor —señalizado con una baliza luminosa de babor— y, luego, al N y a 3,6 cables de la punta Acevedo —señalizada con una baliza luminosa. Así, se transitará a medio canal entre la costa S de los islotes Timbales —por estribor— y la costa N de la isla Timbal Grande y el borde NE de la isla Londonderry —por babor.

Finalmente, ya sobrepasado el islote Golondrina, caer a babor hasta el rumbo 259° para pasar al N y a 2,3 cables de la punta Baldomero y tomar la entrada E del canal O'Brien gobernando prácticamente a medio freo. La baliza luminosa de babor islote Cóndor quedará directamente por la popa.

Por el canal O'Brien.- Para la continuación hacia el W por el canal O'Brien, salvado el paso Timbales, dar rumbo al 259° para pasar al N y a 2,3 cables de la punta Baldomero y, más adelante, al S y a 1,8 cables de una roca aflorada arrimada a la ribera N del canal, notable a simple vista, y que sirve para reconocer esa costa —lo que se considera de importancia ya que por las dimensiones pequeñas de este canal, no es posible obtener situaciones por los medios comunes y se navega a medio freo. Salvada la referida roca aflorada, cambiar el rumbo a babor hasta el 248° para pasar al N y a 2,5 cables de la punta Del Sol y, más adelante, al S y a 2 cables del islote Pinto.

Al llegar a la cuadra del extremo E de la isla Guillermo, corregir un poco el rumbo a estribor hasta el rumbo 252° para pasar al N y a 2 cables del islote Cruzat —situado próximo al NW de la isla Guillermo. De este modo, se dará seguro resguardo por estribor a las rocas que desprende la costa S de la isla O'Brien en las inmediaciones de la punta Alejandro; asimismo, por babor, a la isla Guillermo, que es la mayor en esa zona y sucia en todo su redoso.

Finalmente, desde la isla Guillermo hacia el W, el canal se presenta franco y ancho; próxima a la costa del extremo S de la isla O'Brien se verá el islote Redondo —señalizada con una baliza luminosa.

Antes de llegar al través de dicha isla, caer a estribor hasta el rumbo 270° para pasar al S y a 4,5 cables de ella. Así, se franqueará a prudente distancia por el N del bajo Enrico con 8,6 metros de agua y otros escollos, con profundidades inferiores y más peligrosos aún, que se encuentran muy poco al E del referido peligro y casi a medio canal en la entrada W del canal; dejándolos todos por babor. Saliendo con seguridad hacia el canal Ballenero.

PASOS DARWIN E IBARRA
Del paso Timbales al brazo Noroeste del Canal Beagle

Pasos Darwin e Ibarra.- Carta Nº 12810. Se forman en la confluencia del acceso E del paso Timbales, donde concurren los canales O'Brien y Pomar, con la boca W del brazo Noroeste del Canal Beagle y la entrada N del canal Thomson, que se abre hacia el S, además, en su parte del SE desemboca el canal Barros Merino. Abarcan entre el límite E de la isla Timbal Chico por el W, la costa S de Tierra del Fuego por el N, el confín E de la isla Chair por el E, y la costa N de la islas Darwin y Thomson por el S, extendiéndose casi 9 millas en dirección media E-W por no menos de 3 millas de N a S.

Al N del paso Darwin está la isla Chair, por cuyo lado N corre el denominado paso Ibarra, que constituye la ruta usual, dado que es profundo y limpio, y recomendable ya que está mejor reconocido.

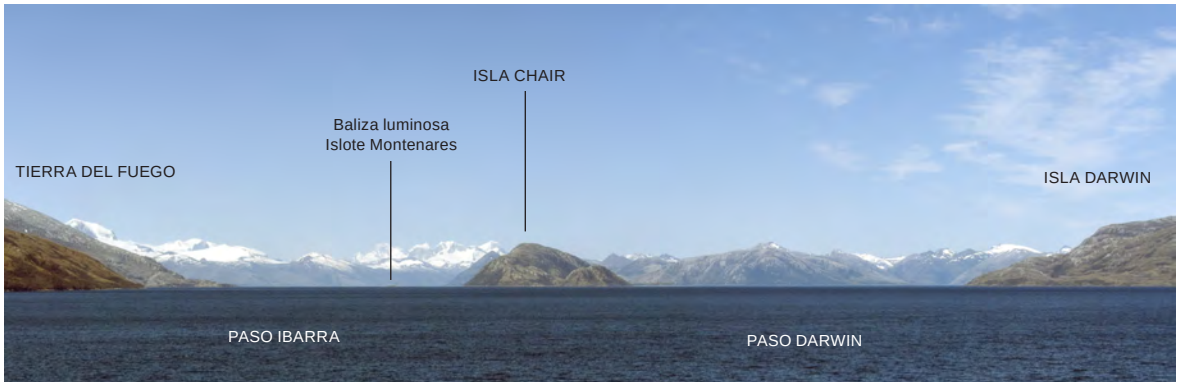
Tierra del Fuego. Costa S.- El lado N del paso Timbales y el paso Darwin, está constituido por la costa S de Tierra del Fuego comprendida entre la punta Témpanos y el fiordo Garibaldi, ya en el brazo Noroeste del Canal Beagle. La costa de este tramo es elevada y precipitosa; se encuentra espaldeada hacia el N por una cordillera constantemente nevada y cuyas cumbres culminantes se alzan a más de 1.000 metros.

Paso Ibarra.- Carta Nº 12810. Separa la costa S de Tierra del Fuego —por el lado N— de la costa N de la isla Chair y el islote Montenares —por el lado S—, en una extensión de poco más de 4 millas en dirección media W-E y ofrece un freo navegable no inferior de 5 cables.

El paso Ibarra es profundo y limpio, y recomendable ya que está mejor reconocido, por lo que la ruta usual considera navegar por él. Pero, siguiendo una derrota más cercana a la costa N, con el fin de barajar con seguridad el veril insidioso que bordea al islote Montenares.

Isla Chair.- Situada al E y a 9 millas de la punta Americana y separada 1 milla de la costa S de

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Pasos Ibarra y Darwin. Vista aproximación desde el W

Tierra del Fuego por el paso Ibarra, y un poco al N de la medianía del paso Darwin. Mide casi 3,7 millas de largo de W a E por algo más de 1 milla en su parte más ancha y se eleva a 386 metros. Su costa N es elevada y de aguas profundas, pero su extremo NW despide un rodal de islotes y rocas, al NW y hasta casi 7 cables afuera, algunas de las cuales asoman y otras están marcadas por sargazos; es conveniente, pues, dar a ese peligro un buen resguardo.

En la costa de la isla Chair se forman tres pequeñas bahías o caletas, ninguna de las cuales ofrece fondeadero recomendable.

La isla Chair se puede rodear tanto por el N como por el S de ella; sin embargo, se insiste, la ruta usual pasa por el N de ella, vale decir, por el paso Ibarra.

La punta W de la isla Chair, determina el límite entre el paso Darwin y el brazo Noroeste del Canal Beagle que continúa hacia el E.

Islote Montenares.- Situado al N y a 9 cables del borde W de la isla Chair y en el límite NW de los islotes y escollos que esa isla desprende en esa dirección. Es pequeño y bajo. Próximo al W despide una roca sumergida rodeada de sargazos.

No hay paso navegable por el angosto pasaje que queda entre el islote Montenares y la costa NW de la isla Chair.

Baliza luminosa Islote Montenares.- Ubicada en el islote Montenares. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

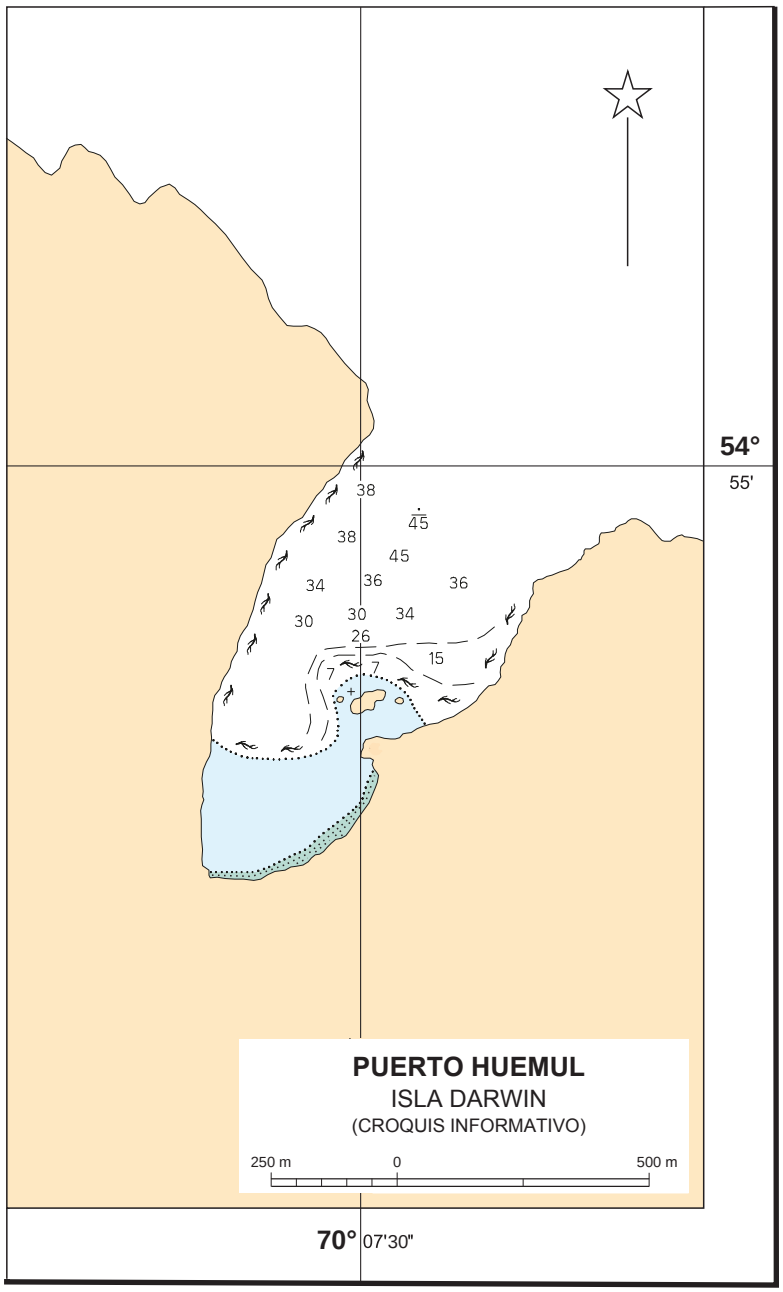
Isla Darwin. Costa N.- Situada al SW y a 1,5 millas de la isla Chair y en el lado S del paso Darwin. Mide como 4,5 millas de largo en sentido W-E por 2,7 millas de ancho. Es, en general, prominente y su relieve asciende progresivamente desde las orillas hacia el centro de ella, donde se alza el pico Huemul de 620 metros. Además, está orillada por barrancos escarpados y precipitosos de 90 a 190 metros de elevación.

La costa N de la isla Darwin configura el lado S del paso Darwin y en ella se forma el puerto Huemul.

Puerto Huemul.- (Ver Croquis). Se forma al SSE y a 2,7 millas del islote Montenares y sobre la costa NE de la isla Darwin, en el lado S del paso Darwin. Además, queda al pie de una profunda quebrada que desciende desde el pico Huemul, y cuya cumbre es la mejor referencia para reconocerlo, e inmediatamente al E de un promontorio constituido por un barranco elevado y acantilado. Es una escotadura que se interna como 2,5 cables en dirección del SW por 2,5 cables de ancho. Siendo el área de maniobra muy reducida, no permite una acción oportuna en caso de una emergencia o garreo del ancla.

Como a 2,5 cables al interior de la entrada y cerca del lado E del puerto Huemul, hay un islote. La zona del puerto situada al S de este islote, es baja y de aguas muy someras; por consiguiente, al S del citado islote, la profundidad disminuye repentina y considerablemente, hasta terminar en la playa que es muy tendida.

En el puerto Huemul se encuentra fondeadero en 30 a 40 metros de agua sobre fondo de



Carta: 12810

Cambio Nº 2, agosto 2020.

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

conchuela, al 350° y a 1 cable del referido islote, o un poco más al N del mismo.

El puerto Huemul, aunque pequeño, es abrigado, pero pese a ello no es recomendable fondear cuando el viento sopla del 1er o 2º cuadrantes, ya que este se encajona soplando con violencia.

Canal Beagle.- Cartas Nº 12800, 12810, 13100, 13200 y 13300. Separa la costa S de Tierra del Fuego —por el lado N— de la costa N de las islas Hoste, Navarino, Picton y Nueva —por el lado S—, en una extensión de más de 130 millas en dirección media W-E. Este canal se considera dividido en dos partes: el área o región W formada por los brazos Noroeste y Sudoeste que rodean respectivamente, por el N y el S la isla Gordon y que convergen en la punta Divide —extremo E de la isla Gordon—; y la parte E, o Canal Beagle propiamente tal, que se extiende aproximadamente 95 millas desde la referida punta Divide y hasta su acceso E en el océano Atlántico.

El ancho medio de los brazos Noroeste y Sudoeste del Canal Beagle es más bien reducido; sin embargo, no presenta peligros desprendidos desde sus costas, siendo sus aguas profundas y limpias. Desde la punta Divide hacia el E, el canal se ensancha y frente al puerto Navarino alcanza a 4,5 millas; sin embargo, varias islas se interponen en su curso, y desprenden diversos bajos fondos y rocas; peligros que en alguna medida reducen su freo navegable. Su menor anchura se manifiesta en el paso Mackinlay.

El límite W del Canal Beagle está determinado por dos accidentes geográficos notables: la isla Chair en la entrada W de su brazo Noroeste, y el cabo Kekhlao —extremo W de la isla Hoste— que, a su vez, determina la entrada W de su brazo Sudoeste.

Desde la punta Divide hacia el E, el Canal Beagle toma una orientación media WSW-ENE, hasta el meridiano del puerto Navarino. Desde ese lugar corre en la mayor parte de su curso en dirección W-E, hasta llegar al meridiano de la isla Snipe, donde comienza a recurvar ligeramente al SE para terminar en la punta Falsa en la costa S de Tierra del Fuego, punto "A" del Tratado de Paz y Amistad (55° 07,3' S; 66° 25,0' W), y la punta Orejas en la isla Nueva. Las aguas ubicadas al W del meridiano 68° 36' 38,5" W, son aguas interiores, ello ha quedado, también, expresamente mencionado en este Tratado, en el artículo 11º y en el anexo 2 del artículo 1º.

El brazo Sudoeste del Canal Beagle está alejado de la ruta usual. El brazo Noroeste, en cambio, constituye la ruta usual, y por él normalmente se prefiere navegar entre los pasos Ibarra y Darwin y el Canal Beagle.

En la Segunda Parte del Capítulo XIII, se encuentra la descripción detallada y particular de los brazos Noroeste y Sudoeste del Canal Beagle, incluyendo las instrucciones de navegación y las direcciones para la derrota. Asimismo, en la Tercera Parte del Capítulo XIII, respecto del Canal Beagle.

CANAL THOMSON
Desde el paso Darwin a la bahía Cook

Canal Thomson.- Cartas Nº 12750 y 12810 Separa la costa E de las islas Timbal Chico, Grupo Ferrer, Cook, Kelvin, Londonderry y Herrera y los islotes Miño y Salientes —por el lado W— de la costa W de las islas Darwin, Thomson y Dos Cumbres y los islotes Pollera y Goddard —por el lado E—, en una extensión de poco más de 12 millas en dirección media N-S y presenta un ancho de más de 1 milla; y es bastante profundo. Se abre por el N justamente al SE de la isla Timbal Chico, por el S lo hace entre los islotes Salientes y el islote Goddard.

El canal Thomson comunica el paso Darwin con la bahía Cook, permitiendo acceder desde el paso Timbales y el brazo Noroeste del Canal Beagle hacia la bahía Cook y el océano Pacífico.

Isla Timbal Chico. Costa E.- Situada al SE de la isla Timbal Grande y separada por un canalizo angosto que no ha sido explorado. Se caracteriza por su considerable vegetación y sus riberas son acantiladas, pero su punta SW es sucia, pues se encuentran ahí varios islotes y rocas.

La costa E de la isla Timbal Chico es limpia a más de 3 cables afuera.

Canal Ilic. Acceso E.- Carta Nº 12720. Separa la costa S y E de la isla Londonderry —por el lado N— de la costa N y W de la isla Cook —por el lado S—, en una extensión de unas 10 millas en dirección media WSW-ENE y luego N-S; rodeando la isla Cook por el N y W. Su entrada E se abre en el lado W

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

del canal Thomson, desemboca en el lado N del seno Luisa.

El canal Ilic no ha sido hidrografiado por lo que no presta utilidad para la navegación.

Isla Darwin. Costa W.- La costa W de la isla Darwin configura el lado E de la entrada N del canal Thomson. Es acantilada y limpia, su límite más avanzado está conformado por la punta Howard; además, en esa costa se forma la caleta Virginia.

Punta Howard.- Situada al SE y a 2,5 millas de la isla Timbal Chico, configurando el borde W de la isla Darwin, en el lado E de la entrada N del canal Thomson. Es acantilada y de redoso limpio a su pie.

La punta Howard, junto con la isla Timbal Chico, señalan la entrada N del canal Thomson y su confluencia con el paso Darwin.

Caleta Virginia.- Cartas Nº 12720 y 12810. Lat. 54° 57’ S; Long. 70° 10’ W (aprox.). Se forma al SE y casi a 1 milla de la punta Howard y sobre la misma costa, en el lado E del canal Thomson. Además, queda al final de una gran quebrada que desciende también del pico Huemul y sobre la costa SW de la isla Darwin. Es una pequeña y angosta ensenada que no ha sido hidrografiada.

Islas Ferrer.- Situadas al S y a 1,4 millas de la isla Timbal Chico y cercanas al N de la isla Cook, en el lado W de la entrada N del canal Thomson. Es un grupo compuesto por dos islas y varios islotes, todos bien agrupados entre sí. La mayor y de más al N de las islas Ferrer es la isla Maruja.

No hay paso navegable por el canalizo que queda entre el grupo de las islas Ferrer y la costa NE de la isla Cook.

Baliza luminosa Isla Maruja.- En el borde E de la isla Maruja. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Isla Cook.- Situada próxima y como engastada sobre la costa E de la isla Londonderry, de la que está apartada por el canal Ilic y el seno Luisa, en el lado W del canal Thomson. Es de gran tamaño y forma caprichosa. Su costa SE está desintegrada y despide varias islas, islotes y rocas. Frente a su lado SE está la isla Kelvin.

La costa E de la isla Cook, que conforma el lado W del canal Thomson en un tramo de casi 2 millas, entre las puntas Rivera y Morro, está bordeada por algunos islotes; pero es acantilada y profunda.

Seno Luisa.- Carta Nº ~~12700 y~~ 12750. Lat. 55° 01’ S; Long. 70° 20’ W (aprox.). Se forma justamente al S de la isla Cook y entre la costa S de esta —por el lado N— y la costa N de la isla Londonderry en esta parte —por el lado S—, introduciéndose luego profundamente hacia el W sobre la misma isla Londonderry; en el lado W del canal Thomson. Es una muy dilatada e irregular entrada de mar, pues se interna por más de 15 millas en dirección media W y, en general, está colmada de islas, islotes y rocas; tal es así que inicialmente presenta una boca ancha en donde se encuentra la isla Kelvin y el islote Carbonero, más al interior la isla Luisa y luego una isla sin nombre de menor tamaño; posteriormente, se angosta manteniendo una anchura bastante regular hasta su término, donde termina al W en un istmo escaso que lo separa del canal Ballenero.

El seno Luisa y los canales y pasos que se configuran entre las islas Cook, Kelvin, Luisa y Londonderry no han sido suficientemente reconocidos, por lo que no deben navegarse.

Isla Kelvin.- Situada cercana al SE de la isla Cook y en la entrada del seno Luisa, en el lado W del canal Thomson. Es de buen tamaño y está bordeada de islotes y rocas, especialmente sus costas E y S. Su costa E desprende una isla más pequeña de forma alargada y orientada en sentido N-S, al N y al S de la cual se encuentran varios islotes y rocas; todos los cuales quedan algo alejados del eje del canal Thomson. Contiguo a su costa S se encuentra el islote Carbonero, el cual desprende un fondo sucio con rocas que avanza hacia el S hasta casi 3 cables afuera de la orilla.

Isla Thomson.- Situada próxima al S de la isla Darwin y separada por un canal sin nombre, y al W de la parte NW de la isla Gordon y apartada por el tramo N del canal Barros Merino. Mide como 9 millas en sentido NE-SW por 3,5 millas de ancho y en su centro se alza el pico Robinson.

En la costa S de la isla Thomson se forma la extensa bahía Pepper, la que está abierta al S y no ha sido hidrografiada. Además, frente a su costa S

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

están las islas Dos Cumbres, Promontorio y otras menores, separadas por el canal Tres Amigos.

La costa W de la isla Thomson configura el lado E del canal Thomson en una extensión de algo más de 3 millas y está bordeada por algunos islotes; pero, es acantilada y limpia.

Canal Tres Amigos.- Cartas Nº ~~12700~~, 12750 y 12810. Separa la costa S de la isla Thomson —por el lado N— de la costa N de las islas Dos Cumbres, Promontorio y otras menores y la isla Olga —por el lado S—, en una extensión de casi 8 millas en dirección general W-E. Comunica el canal Thomson con el canal Barros Merino. Este canal no ha sido suficientemente explorado, por lo que se recomienda no navegarlo.

Islas Dos Cumbres, Promontorio y otras menores.- Situadas cercanas al S de la parte W de la costa S de la isla Thomson y separadas por el canal Tres Amigos. Son varias islas pequeñas y están dispuestas de W a E abarcando como 4,3 millas. La mayor de ellas es la isla Promontorio que se encuentra en una posición central.

Bajo Ana María.- Se encuentra al W y casi a 1 milla de la isla Dos Cumbres, en el lado E del canal Thomson. Es un bajo fondo con 9 a 6 metros de agua rodeado por abundantes sargazos.

El bajo Ana María es el único escollo que avanza moderadamente desde el E hacia el eje del canal Thomson.

Boya luminosa Bajo Ana María.- Fondeada en el veril N del bajo Ana María. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Islotes Pollera.- Situados al S y a 1,4 millas de la isla Dos Cumbres, en el lado E de la bahía Cook. Es un grupo de islotes pequeños y rocas bastante concentrado y que abarca casi 1 milla en todas direcciones.

El redoso W del islote Pollera, que da al canal Thomson, es limpio.

Baliza luminosa Islote Pollera.- En el islote Pollera de más al W. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Punta González.- Situada al S y a 2,7 millas de la isla Kelvin, en el lado W del canal Thomson. Esta punta, junto con la punta Mariana —situada al SSE y a 1,1 millas— constituyen la tierra más avanzada de la isla Londonderry hacia el eje del canal Thomson en esta parte.

Toda la costa E de la isla Londonderry, justamente al S del acceso del seno Luisa y hasta la punta Mariana, enfrente del islote Pollera, está bordeada de islotes y rocas que avanzan hasta casi 5 cables afuera de la orilla; por lo que es necesario evitar aproximar a ella.

Islote Redondo.- Situado al SE y a 1,35 millas del islote Pollera de más al W, e inserto en un área de fondos someros con otros islotes y rocas que abarca desde los islotes Pollera hasta el islote Goddard, y en el lado E del canal Thomson. Es de tamaño reducido y forma redondeada.

Isla Herrera.- Situada al SW y a 2,4 millas del islote Pollera y cercana a la costa E de la isla Londonderry, en el lado W del canal Thomson. Esta isla desprende tres islotes que avanzan hacia el E y hasta 4 cables afuera y están rodeados por un fondo insidioso.

Islotes Miño.- Se desprenden del borde E de la isla Londonderry, al SE y a 4 cables de la isla Herrera, en el lado W de la entrada S del canal Thomson. Es un grupo de islotes pequeños y rocas rodeados de sargazos. Además, son los más alejados de varios islotes y rocas desprendidos de la costa E de la isla Londonderry. Destacan dos rocas sumergidas marcadas con sargazos al E y a 3,5 cables, que son los peligros más avanzados hacia el canal Thomson.

Islote Goddard.- Situado al S y a 1,1 millas del islote Redondo, en el lado E de la entrada S del canal Thomson. Es pequeño y desprende en su vecindad NE una roca sumergida.

Islotes Salientes.- Situados al S y a 7 cables de los islotes Miño y cercanos a la costa E de la isla Londonderry, en el lado W de la entrada S del canal Thomson. Es un grupo de islotes pequeños rodeados de sargazos.

Los islotes Salientes, junto con el islote Goddard, señalan la entrada S del canal Thomson y su confluencia con la bahía Cook que se abre hacia el S.

Cambio Nº 1, febrero 2017.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Baliza luminosa Islote Pollera

Baliza luminosa Islotes Salientes.- En el islote de más al SE de los islotes Salientes. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros y en el Radioayudas a la Navegación.

BAHÍA COOK
Desde el canal Thomson al océano Pacífico

Bahía Cook.- Cartas Nº ~~12700~~, 12750, 12800 y 12810. Lat. 55° 10' S; Long. 70° 12' W (aprox.). Se forma justamente al E de la isla Londonderry. Es el extenso brazo de mar que se abre hacia el SSW del canal Thomson el cual se desarrolla entre la costa E de la isla Londonderry —por el lado W— y la costa W de la península Cloué de la isla Hoste, y la islas Whittlebury, Hamond y Waterman —por el lado E—, abarcando poco más de 12 millas en dirección media SSW-NNE, su ancho útil no es menor de 3 millas. En el ángulo NE de la bahía se abre el acceso W del brazo Sudoeste del Canal Beagle, al NW de cuya boca y próximas al SE de la isla Thomson, se encuentran las islas Olga y Delta.

La bahía Cook es al parecer limpia, no habiéndose avistado en ella sargazos ni rocas sumergidas que rompan. En su interior, solamente se aprecian algunos islotes como el islote Niño —situado al NW y a 1 milla de la punta NW de la isla Whittlebury—, el islote Goddard —situado al S y a 3,2 millas de la isla Promontorio—, y los islotes Pollera, más al N y ya en el canal Thomson.

La boca oceánica de la bahía Cook se abre entre los islotes Sandwich y el cabo Carfort, extremo W de la isla Hamond, perteneciente a las islas Christmas, situado al SE y a 8 millas de la isla Londonderry.

Navegando por el S de los islotes Sandwich se aprecia el horizonte, hacia alta mar, claro de islotes y rompientes, escollos fáciles de ubicar a la distancia por las condiciones del mar en esta región. El único peligro conocido lo constituyen los islotes Cabrestante —situadas al S y a 6,7 millas del cabo Carfort.

La bahía Cook puede considerarse, tal vez, el mejor lugar de recalada para cualquier buque que viniendo de la alta mar —especialmente de la Antártica— requiera tomar el Canal Beagle o el paso Timbales en demanda del canal Ballenero.

Estación de transferencia de prácticos.- Ubicada al 146° y a 2,5 millas de la baliza luminosa Islotes Salientes. Es un círculo de 7,5 cables de radio. Donde embarcan y desembarcan los prácticos de canales.

Isla Londonderry. Costa E.- La parte S de la costa E de la isla Londonderry configura el lado W de la bahía Cook. Es una costa desmembrada y recortada por varios senos, algunos de los cuales se internan profundamente, como el seno Triple. Además, desprende varios islotes y rocas, entre los cuales se encuentran los islotes Salientes y Exterior —los más salientes hacia el eje de la bahía Cook— y los islotes Sandwich. Todo lo cual determina la necesidad de dársele buen resguardo a esta costa.

Seno Triple.- Carta Nº ~~12700 y~~ 12750. Lat. 55° 09' S; Long. 70° 19' W (aprox.). Se forma al SW y a poco más de 3 millas de los islotes Salientes y sobre la costa E de la isla Londonderry, en el lado W de la bahía Cook.

Cartas: ~~12700~~ - 12750 - 12800 - 12810

Cambio Nº 1, febrero 2017.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Es un extenso brazo de mar que se interna como 5 millas en dirección W el cual en su medianía se divide en tres brazos.

El seno Triple está completamente salpicado de islotes y rocas y no ha sido reconocido. No es de utilidad para la navegación.

Península Cloué. Costa W.- Situada al E y a 8,5 millas del acceso del seno Triple, en el lado NE de la bahía Cook. Es una maciza proyección de tierra de la isla Hoste, que arranca desde el estero Fouqué en el brazo Sudoeste del Canal Beagle hacia el W.

La costa W de la península Cloué configura el lado E de la parte NE de la bahía Cook. Su límite más avanzado hacia el W lo constituye el cabo Kekhlao.

Cabo Kekhlao.- Situado al SE y algo más de 5 millas del islote Goddard, configurando el extremo W de la península Cloué, en el lado NE de la bahía Cook. Es un promontorio escarpado y de color oscuro; y termina por el N en un contrafuerte coronado por dos pequeñas cumbres.

El cabo Kekhlao, junto con el borde SW de la isla Olga, señalan el límite NE de la bahía Cook y su confluencia con el brazo Sudoeste del Canal Beagle.

Bahía San Jorge.- Carta Nº ~~12700 y~~ 12750. Lat. 55° 12’ S; Long. 70° 01’ W (aprox.). Se forma justamente al S del cabo Kekhlao, entre la costa SW de la península Cloué y la costa NE de la isla Whittlebury, en el lado E de la bahía Cook. Es una dilatada ensenada que abarca una gran extensión de agua; su saco se interna casi 8 millas en dirección ESE y su ancho medio es de como 2 millas. Su lado N lo configura la costa SW de la península Cloué, la que es muy irregular y está bordeada por varias islas, islotes y rocas. Su lado S corresponde a la costa N de la isla Whittlebury, la cual es más pareja; pero también despide escollos que avanzan alguna distancia hacia el centro de la bahía.

La bahía San Jorge ha sido explorada en su parte W solamente y allí sus aguas son profundas. Más al interior, se encuentra la isla Sidney e innumerables islotes y bajos fondos; por lo que no se recomienda aventurarse en esas aguas.

Islas Christmas.- Situadas hacia el S de la península Cloué, en el lado E de la entrada S de la bahía Cook. Forman un extenso grupo, cuyas principales islas de N a S son las siguientes: Whittlebury, Hamond, Waterman y Shag, próxima al E de la anterior. Estas islas dan forma al seno Christmas.

En la costa E de la isla Waterman, en el lado NE de la isla Shag, se forman algunas pequeñas escotaduras y fondeaderos.

Isla Whittlebury.- Situada cercana al SW de la península Cloué y separada por la bahía San Jorge, en el lado E de la bahía Cook. Es de forma alargada y se extiende algo más de 6 millas en sentido WNW-ESE. Es árida y en su extremo W se alza el monte Ross, bastante prominente y de cumbre redondeada; a su pie y hacia el W destaca algunos islotes rocosos y rocas sumergidas; siendo el más avanzado hacia el eje de la bahía Cook, el islote Niño. Sus costas son sucias y despiden innumerables islotes y rocas, especialmente la del lado S. Su extremo E está separado de la costa W de la península Cloué por un angosto pasaje por el cual no hay paso navegable; además, no debe intentarse rodear la isla por el N; pues ese canalizo ha sido apenas reconocido y hay tantos islotes y rocas que lo hacen aparecer como enteramente infranqueable.

Islote Niño.- Situado al NW y a 1 milla del borde NW de la isla Whittlebury y el más alejado de varios islotes que dicha isla desprende en esa dirección, en el lado E de la bahía Cook. Es pequeño y en su orilla N y E se encuentran unas rocas que afloran en bajamar.

Paso Christmas. Acceso W.- Carta Nº ~~12700 y~~ 12750. Lat. 55° 16’ S; Long. 70° 05’ W (aprox.). Se forma entre la costa S de la isla Whittlebury y la península Cloué —por el lado N— y la costa N de las islas Hamond, Waterman y Shag —por el lado S—, en el lado E de la bahía Cook. Se interna más de 10 millas en dirección general ESE. Comunica la bahía Cook con el canal Talbot que continúa hacia el ESE.

El lado N del paso Christmas está sembrado de islas, islotes y rocas que desprenden tanto la costa SW de la isla Whittlebury como la de la península Cloué. El lado S, en cambio, parece

Cambio Nº 1, febrero 2017.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

ser más limpio, especialmente frente a la isla Waterman.

En la boca W del paso Christmas, que da a la bahía Cook, las aguas son profundas, pero está obstruida por varias rocas afloradas y sumergidas.

En el paso Christmas las corrientes son de poca consideración.

En la Primera Parte del Capítulo XIII, se encuentra la descripción detallada y particular del paso Christmas, junto con los canales y pasos interiores secundarios que esta parte conforman.

Islotes Exterior.- Situados al SW y a 5,5 millas de los islotes Miño y los más desprendidos enfrente de la costa E de la isla Londonderry al S del acceso al seno Triple, en el lado W de la bahía Cook. Es un grupo de islotes pequeños y despiden, a su vez, al ESE y a 8,3 cables un bajo fondo con 16 metros de agua.

Islotes Sandwich.- Situados al WSW y casi a 2 millas de los islotes Exterior, obstruyendo una extensa bahía que se forma sobre la costa SE de la isla Londonderry y cuyas orillas son en gran parte playas de arena, en el lado W de la bahía Cook. Es un grupo conformado por numerosos islotes y rocas.

Baliza luminosa Islotes Sandwich.- En el islote Sandwich de mayor tamaño y elevación (56 metros). Señal costera. Ver características en la Lista de Faros y en el Radioayudas a la Navegación.

Isla Hamond.- Situada a corta distancia al S de la isla Whittlebury y separada por la entrada W del paso Christmas, en el lado E de la bahía Cook. Es árida y de forma alargada, abarcando 5,7 millas de W a E.

No se debe intentar rodear la isla Hamond por el S pues, el canalizo que la separa de la isla Waterman no ha sido hIdrografiado.

Cabo Carfort.- Situado al SSW y a 5,2 millas del islote Niño, configurando el borde W de la isla Hamond, en el lado E de la bahía Cook. Es un promontorio bordeado por rocas afloradas y otras sumergidas.

El cabo Carfort, junto con las islas Sandwich, determinan la entrada oceánica de la bahía Cook.

Bajos fondos.- Se encuentran al W y a 3,2 millas del cabo Carfort. Es un área con profundidades entre 28 y 39 metros que abarca casi 8,5 cables en sentido WNW-ESE. Asimismo, al NW y a 2,5 millas del mismo cabo se desprende un bajo fondo con 26 metros de agua. Se recomienda dar buen resguardo al referido cabo.

Isla Sea.- Situada al WSW y casi a 5 millas de los islotes Sandwich y al S y casi a 2 millas del extremo S de la isla Londonderry, en el lado W del acceso oceánico de la bahía Cook. Es bastante elevada y la más destacada hacia el S de la isla Londonderry.

Entre la isla Sea y la costa S de la isla Londonderry hay varios islotes y rocas, por lo que debe siempre rodeársela por el S y a una distancia no menor de 5 millas.

Islotes Ripita.- Situados al SSE y a 3,2 millas del cabo Carfort y al W y 1,5 millas del extremo W de la isla Waterman, en el lado E de la entrada de la bahía Cook. Es un grupo de islotes y rocas inserto en una zona de fondos sucios.

Islotes Cabrestante.- Situados al SSE y a 6,7 millas del cabo Carfort y al WNW y a 6,5 millas del cerro Catedral de York —que se alza en el extremo S de la isla Waterman—, en el lado E del acceso oceánico de la bahía Cook. Forman un grupo de rocas que se elevan a aproximadamente 6 metros y despiden rompientes que avanzan hacia el N hasta 5 cables afuera y hacia el SW y W hasta 3 cables de ellas. Los buques que navegan al W de estas rocas deben darles un resguardo no menor de 5 millas.

En la Cuarta Parte del presente Capítulo se encuentra la descripción detallada y particular de la costa oceánica y canales secundarios, entre el acceso oceánico del canal Cockburn y la bahía Cook. De la misma forma, en la Primera Parte del Capítulo XIII, la de la costa oceánica y canales secundarios, entre la bahía Cook y el Falso Cabo de Hornos.

DIRECCIONES PARA LA DERROTA EN EL CANAL THOMSON Y LA BAHÍA COOK

Recalada desde el océano. Navegando de S a N

Por la bahía Cook.- Proviniendo del océano Pacífico para ingresar a la bahía Cook, rodear a buena

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

distancia por el S la isla Sea o las rocas Cabrestante, según se provenga desde el W o del E, respectivamente, y aproximar navegando al rumbo 038° para pasar al SE y a 6 millas de la isla Sea, o lo que es lo mismo, al NW y a 3,7 millas del cabo Carfort; y en dirección al borde SW de la isla Olga. Así, se ingresará a la bahía dando prudente resguardo por estribor a los peligros que desprenden los islotes Cabrestante, primero, y luego a los escollos que rodean al grupo de islotes Ripita; asimismo, por babor, a los islotes y rocas que se desprenden de las islas Sandwich. Más adelante, continuando a este arrumbamiento, se pasará al SE y a 2,1 millas de los islotes Exterior —por babor— y al NW y a 2,2 millas del islote Niño —por estribor. El islote Goddard aparecerá algo abierto por la amura de babor.

Advertencia.- Las naves que se aproximen a la bahía Cook, o se dirijan por la vía oceánica, empleando la ruta al S de los islotes Cabrestante e isla Waterman, deberán tener en consideración los veriles que advierten profundidades menores de 50 metros, como se indican en la cartografía.

Por el canal Thomson.- Para tomar el acceso S del canal Thomson, una vez alcanzado el islote Niño, cambiar poco a poco el rumbo a babor hasta el 330° para pasar al NE y a 1 milla de los islotes Miño, destacados al NE y a 1 milla de los islotes Salientes —señalizados estos últimos con una baliza luminosa— y, más adelante, al SW y a 8 cables de los islotes Pollera —señalizado con una baliza luminosa de estribor. La proa quedará en dirección al extremo E del islote Carbonero. De esta forma, se tomará la entrada S del canal Thomson transitando por el medio entre los veriles insidiosos de cada lado del canal.

Adelantados los islotes Pollera y casi al llegar a la cuadra de la isla Dos Cumbres, caer a estribor al rumbo 020° para pasar al E y a 8 cables de la isla de forma alargada ubicada vecina al E de la isla Kelvin y, poco más adelante, al W y a 7 cables del islote Uribe —situado próximo al borde W de la isla Thomson. De esta manera, se franqueará por el eje del canal, dando seguro resguardo por estribor al bajo Ana María —señalizado con una boya luminosa de estribor— con 6 metros de agua y rodeado de sargazos.

Finalmente, sobrepasado el islote Uribe, caer a babor hasta el rumbo 000° para pasar al E y a 5 cables del borde E de la isla Cook, enseguida, al W y a 3 cables de la punta Howard y, así salir con seguridad y navegando a medio freo hacia el paso Darwin.

Si la intención es continuar hacia el E por el brazo Sudoeste del Canal Beagle, continuar navegando al rumbo 038° hasta llegar a la cuadra del islote Goddard y, cambiar el rumbo a estribor hasta el 072° para pasar al S y a 7 cables del islote Centinela —situado próximo al S de la isla Delta— y en dirección al cerro El Gorro, notable en el lado N del brazo Sudoeste del Canal Beagle y, de esta manera, tomar la boca W del referido brazo del Canal Beagle.

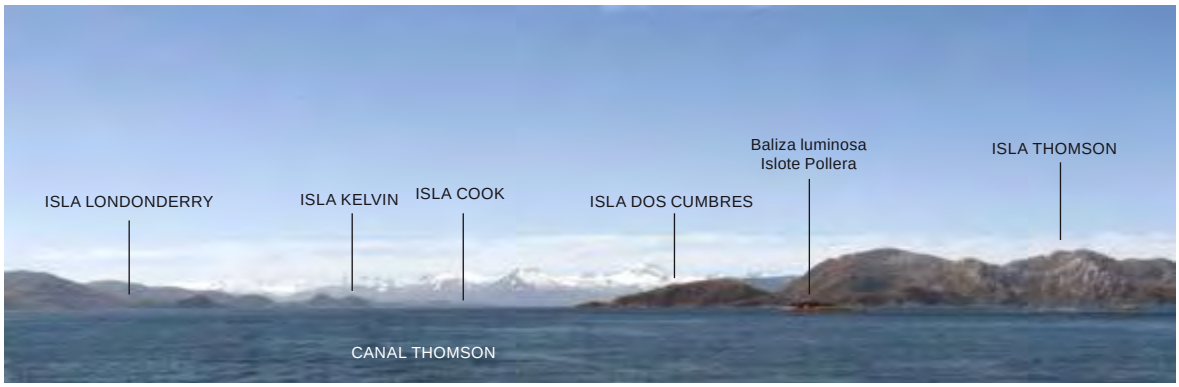
En la Segunda Parte del Capítulo XIII, se encuentra la descripción detallada y particular del brazo Sudoeste del Canal Beagle, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

Navegando de N a S. Salida hacia el océano

Por el canal Thomson.- Proviniendo desde el N navegando por el paso Darwin, para tomar el canal Thomson, dar rumbo al 180° para pasar al W y a 3 cables de la punta Howard y, poco más adelante, al E y a 5 cables del borde E de la isla Cook. A este arrumbamiento la proa quedará en dirección al extremo W de la isla Dos Cumbres y la baliza luminosa Isla Maruja quedará abierta por la amura de estribor.

Más adelante, poco antes de llegar a la cuadra del islote Uribe, caer a estribor hasta el rumbo 200° para pasar al E y a 7 cables del mismo islote Uribe y, poco después, al E y a 8 cables de la isla de forma alargada ubicada vecina al E de la isla Kelvin. Enseguida, sobrepasado al S de la latitud de la isla Dos Cumbres, caer a babor hasta el rumbo 150° para pasar al SW y a 8 cables del islote Pollera —señalizado con una baliza luminosa de estribor— y, luego, al NE y a 1 milla de los islotes Miño. A este arrumbamiento, la proa quedará en dirección al monte Ross que se alza en el extremo NW de la isla Whittlebury; además, el islote Goddard aparecerá abierto por la amura de babor. De esta manera se franqueará por el eje el canal, dando seguro res-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Canal Thomson. Vista de aproximación desde el S

guardo por babor al bajo Ana María —señalizado con una boya luminosa de estribor— con apenas 6 metros de agua y rodeado de sargazos.

Por la bahía Cook.- Proviniendo desde el N navegando por el canal Thomson, para tomar la bahía Cook y salir hacia el océano, una vez sobrepasado al S de la latitud de los islotes Miño, cambiar poco a poco el rumbo a estribor hasta el 218° para pasar al NW y a 2,2 millas del islote Niño y, un poco más adelante, al SE y a 2,1 millas de los islotes Exterior.

Por último, continuando al arrumbamiento antes señalado, se saldrá hacia el océano con seguridad; pero, se recuerda, rodear a buena distancia por el S la isla Sea o los islotes Cabrestante, según se dirija hacia el W o del E, respectivamente.

Proviniendo desde el E navegando por el brazo Sudoeste del Canal Beagle, para tomar la bahía Cook y salir al océano, dar rumbo al 252° para pasar al S y a 7 cables del islote Antiguay. El islote Goddard aparecerá abierto por la amura de estribor. Más adelante, próximo a llegar a la cuadra del referido islote Goddard, cambiar el rumbo a babor hasta el 218° y seguir la derrota antes indicada para navegar la bahía Cook en demanda del océano.

10

☆☆☆☆☆☆☆

Cartas: ~~12700~~ - 12750 - 12800 - 12810

Cambio Nº 1, febrero 2017.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

CUARTA PARTE

COSTA OCEÁNICA AL S DE TIERRA DEL FUEGO Y CANALES SECUNDARIOS DESDE EL ACCESO OCEÁNICO CANAL COCKBURN A LA BAHÍA COOK

COSTA OCEÁNICA AL S DE TIERRA DEL FUEGO
Desde el acceso oceánico canal Cockburn a la bahía Cook

Acceso oceánico canal Cockburn.- Carta Nº 12310. Se forma entre el lado S del grupo de islas Magill y escollos desprendidos hacia el S de esa costa —por el lado NW— y la costa W de las islas Aguirre, Astrea y London, y peligros destacados enfrente de esas costas —por el lado E. Es una extensa abra, en la que se encuentran numerosos islotes y rocas, todos muy peligrosos para la navegación; pero, donde la mar rompe con violencia, lo cual podría servir de aviso anticipado de su aproximación.

En la medianía del acceso oceánico o SW del canal Cockburn se encuentra una extensa área inexplorada, comprendida al interior del triángulo que se conforma entre los veriles insidiosos de los islotes Tussac por el N, los islotes Middle por el W y los islotes Furias del Este por el E, determinando los pasos Cruz y Gorziglia, según sea que se pase por el W o el E de ella, respectivamente.

En la Segunda Parte del presente Capítulo, se encuentra la descripción detallada y particular del acceso oceánico del canal Cockburn, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

Islas Camden. Costa S.- Situadas hacia afuera y al S de la península Brecknock —extremo W de la Tierra del Fuego— y separadas por el paso Brecknock y el canal Unión, en el lado E del acceso oceánico del canal Cockburn. Forman un grupo de dos islas principales —las islas London y Astrea—, además, de varias otras menores, islotes y rocas que las rodean y, que en total abarcan 17 millas en sentido WNW-ESE.

En general, las islas Camden están mejor exploradas y conocidas por su lado N, o sea, el que configura el lado S de la ruta del paso Brecknock y el canal Unión. La costa S de estas islas, que mira al océano, no ha sido explorada; aunque entre ellas se forman pasos y canales bastante anchos, no se recomienda su uso sino con muchas precauciones. Lo mismo se puede decir de las bahías y ensenadas que se observan en la salida de ciertos valles o en medio de algunos grupos de islas.

Cabo Schomberg.- Situado al E y a 2 millas de los islotes Furias del Este, configurando el extremo W de la isla London, en el lado E del acceso S del paso Gorziglia. Es un promontorio de redoso sucio en todo su contorno y proyecta un veril insidioso que avanza hacia el W y hasta casi 7 cables afuera de la orilla.

El cabo Schomberg, junto con los islotes Furias del Este, señalan la entrada S del paso Gorziglia.

Punta English.- Situada al SSE y a 3,3 millas del cabo Schomberg. Es el extremo S de la isla más desprendida en frente de la costa SW de la isla London. Al ENE y casi 4 millas de esta punta y hacia el interior de la isla London, se alza el monte Horacio de 544 metros.

Roca Haskin.- Se encuentra al SE y a 4,5 millas de la punta English y es la más avanzada de varias rocas y bajos fondos que se desprenden hacia el

Cambio Nº 1, diciembre 2021.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

S y hasta casi 1,5 millas afuera de la accidentada costa S de la isla London. Es una roca aflorada, que destaca, a su vez, una roca sumergida al SE y a 1,8 millas.

Paso Pratt. Acceso S.- Carta Nº 12600. Separa la costa SE de la isla London —por el lado W— de la costa W de la isla Sidney —por el lado E —, en una extensión de casi 4,5 millas en dirección N-S y presenta un ancho medio de 1 milla. Comunica el océano Pacífico con el paso Brecknock. En el centro de la entrada N del paso Pratt están los islotes Capea. Las costas de ambos lados no están exploradas; la del W es sucia hasta más de 5 cables fuera de la orilla, y la parte S de la del E, hasta más de 1 milla.

Para ingresar al paso Brecknock por el paso Pratt debe franquearse por el canalizo que queda entre la isla London y los islotes Capea. El pasaje que queda entre los islotes Capea y la punta Cuarzo de la isla Sidney, no es recomendable, por haber ahí muchas rompientes y sargazos.

Isla Sidney. Costa S.- Situada al SE y a 1 milla de la isla London y separada por el paso Pratt, en el lado S del canal Unión; formando parte también de las islas Camden. Mide 5 millas de NW a SE por 2 millas en su parte más ancha y se eleva a 418 metros. Cerca de su extremo N —la punta Cuarzo—, se destacan los islotes Capea. El pasaje que queda entre los islotes Capea y la isla Sidney, es muy sucio y no se debe intentar.

Las costas SW y S de la isla Sidney son poco conocidas y sucias, pues despiden arrecifes y rompientes a distancias variables entre 1,5 y 2,5 millas.

Bahía Desolada.- Carta Nº 12600. Se forma justamente al E del canal Brecknock y se desarrolla entre la costa S de Tierra del Fuego por el N, la costa E de las islas Basket, Macías y Marsh por el W, y la costa W de las islas Stewart, Catalina, Burnt y Bruce por el E. Es una extensa abra que abarca más de 5 millas de saco hasta el cabo Fletcher, donde empieza el seno Courtenay. Comunica el canal Ballenero con el canal Brecknock, y por ella se puede acceder al océano Pacífico.

La entrada oceánica o S de la bahía Desolada se abre entre el cabo Desolación y la punta Bitón —borde NW de la isla Stewart.

En todo lo que la vista alcanza a dominar en la bahía Desolada, no se divisa más que un confuso desparramo de islotes y rocas, en los cuales la mar agitada por los duros vientos del SW al NW, rompe casi incesantemente; ese es el cuadro que el navegante tiene a la vista cruzando esta región, cuyo nombre de Desolada concuerda fielmente con su aspecto triste y sombrío.

La zona mejor conocida de la bahía Desolada es la más inmediata a la ruta usual; debiendo navegarse con cautela y observando buena vigilancia con los sargazos que normalmente denuncian rocas sumergidas. Los primeros marcan todos los bajos fondos y las segundas producen rompientes constantes, aun con calma, pues siempre persiste en esta región una mar de fondo.

Las corrientes de marea en la bahía Desolada son débiles.

En la Tercera Parte del presente Capítulo, se encuentra la descripción detallada y particular de la bahía Desolada y los canales, senos y esteros que en ella confluyen, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

Cabo Desolación.- Situado al ESE y casi a 6,5 millas de las islas Camden, configurando el borde S de la isla Basket. Es un promontorio muy característico, escarpado y cuya cumbre termina en varios picachos elevados y precipitosos; es de color oscuro y por su aspecto tétrico y sombrío, justifica bien el nombre que se le ha dado. Su pie está bordeado de rocas donde la mar rompe casi constantemente; algunas de las cuales se destacan a bastante distancia afuera de la orilla. Debe dársele a este cabo un buen resguardo.

El cabo Desolación, junto con la punta Bitón en el extremo NW de la isla Stewart —situada al SE y casi 6,8 millas— determinan la entrada oceánica de la extensa bahía Desolada.

Isla Stewart. Costa W y S.- Situada al SE y casi a 7 millas del cabo Desolación, en el lado S del paso Oriental y SE de la bahía Desolada. Es de forma muy caprichosa y gran tamaño, mide como 20 millas en sentido WNW-ESE por casi 7 millas de ancho. Su relieve es también muy desigual; desde la zona vecina a la punta Walter —su extremo E— las colinas se elevan solo de 60 a 80 metros, y desde allí las tierras se encumbran progresiva-

Cartas: ~~12400 =~ 12600

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

mente hacia el W, presentando cumbres y picachos bien característicos que se alzan entre 540 y 900 metros; tales son: el cerro Yunque de 629 metros y otro sin nombre de 763 metros, en la parte E; el pico Stewart de 540 metros en el centro; el cerro Puntiagudo de 693 metros y el cerro Doble Pico de 687 metros, en la parte W de la isla; y el pico Frederick de 687 metros en el extremo SW. Entre esas y otras montañas corren quebradas y valles profundos que descienden hasta el mar, y donde se forman otras tantas bahías o esteros, la mayoría sin puerto ni fondeadero.

El extremo W de la isla Stewart lo constituye la punta Brava; su confín NW es la punta Bitón, su borde SW lo forma el cabo Castlereagh, y su límite E se conoce como la punta Walter.

La costa W de la isla Stewart configura el lado E del acceso oceánico a la bahía Desolada; asimismo, la del S el lado N el paso Adventure, que la separa de la isla Londonderry y de las islas Gilbert.

Cabo Castlereagh.- Situado al SE y a 11,8 millas del cabo Desolación, configurando el borde SW de la isla Stewart. Es un promontorio bastante elevado y notable, donde remata al SSW del pico Frederick de 687 metros.

Bahía Stewart.- Carta Nº 12600. Lat. 54° 52' S; Long. 71° 27' W (aprox.). Se forma al N y a 2,7 millas del cabo Castlereagh, sobre la costa W de la isla Stewart. Esta bahía no es de gran extensión. Las islas Shelter y Selina —situadas cercanas a la costa W de la isla Stewart— la protegen de los vientos del SW y W. Al NE y a 7 cables del extremo S de la isla Shelter y en el centro de la bahía, se encuentran dos rocas sumergidas; y al WNW y a 8 cables de la punta NW de la isla Selina, hay otra roca sobre la cual rompe la mar; no se conocen otros peligros.

Las islas Selina y Shelter dejan tres entradas a la bahía Stewart: una desde el S, entre la isla Selina y el cabo Castlereagh; otra entre la isla Selina y la isla Shelter, situada al N y a 3 cables de la anterior; y la que forma el extremo NE de la isla Shelter con el lado N del puerto, que tiene apenas 1 cable de ancho, con una profundidad de 9 metros; para usar esta última entrada es necesario pasar entre una roca sumergida —situada al NE y a 3 cables de la punta NE de la isla Shelter— y el veril NE de un bajo fondo de 9 metros que despide la misma punta de la isla nombrada, por cuya razón, este paso no se recomienda.

La bahía Stewart puede servir de fondeadero para buques pequeños. En ella, como en todo puerto fueguino, el agua y la leña son abundantes y fáciles de tomar.

Fondeaderos.- En la bahía Stewart el mejor fondeadero se encuentra en 11 a 9 metros de agua, al SE y a 1,2 cables del extremo E de la isla Shelter, pero debe tenerse cuidado con dos rocas sumergidas que se encuentran al S y a 1,5 cables del fondeadero.

Aparte de los fondeaderos que se localizan al E de las islas Shelter y Selina, puede fondearse en el medio de la entrada y acoderar el buque hacia adentro; en ninguna parte de la bahía Stewart la profundidad es mayor de 30 metros y está comprendida principalmente entre 12 y 22 metros.

Península Undurraga.- Situada al E y de 20 millas del cabo Castlereagh. Es una proyección de tierra unida a la costa S de la isla Stewart por un angosto istmo que avanza 3,5 millas hacia el S. Su costa W limita por el E un extenso seno que se interna 4,1 millas en dirección N y que no ha sido reconocido completamente. Próximo al S desprende una isla pequeña, de forma alargada.

Bahía Parker King.- Carta Nº 12800. Lat. 54° 59' S; Long. 71° 20' W (aprox.). Se forma justamente al S de la península Undurraga y al W de la isla Gilbert de más al W. Es una amplia bahía por la cual, desde el océano, se accede a la entrada SW del paso Adventure. Viniendo desde el W es fácil reconocer la bahía Parker King por los elevados y notables acantilados del cabo Castlereagh. Desde el S o del E las rocas Nicholson ofrecen un buen punto de referencia. Con tiempo despejado, la bahía es fácil de ubicar por el pico Stewart que se alza notablemente al final y sobre cuyos acantilados se proyectan los islotes Central.

La bahía Parker King es poco conocida, pero no ofrece peligros visibles.

Paso Adventure.- Cartas Nºs 12600 y 12800. Separa la costa S y SE de la isla Stewart —por el lado N— de la costa N de las islas Gilbert y NW de la isla

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Londonderry —por el lado S—, en una extensión de casi 17 millas y siguiendo un curso muy tortuoso en dirección media W-E. Comunica la bahía Parker King con la bahía Fitz Roy, rodeando por el N a las islas Gilbert, y desde allí con el canal Ballenero. Sus aguas son profundas; pero con varios escollos que sortear, especialmente en su acceso E en el lado S canal Ballenero.

La entrada E del paso Adventure se abre entre la punta Walter de la isla Stewart y la punta Isabel de la isla Londonderry —situada al E y a 1,8 millas—; por el W accede a la bahía Parker King y la bahía Fitz Roy, según se rodeen las islas Gilbert por el W o el E de ellas, respectivamente.

En general, la zona del paso Adventure no es de difícil navegación, pues todos sus peligros están marcados por abundantes sargazos. En las bahías, las condiciones de mar producen, de continuo, rompientes en las rocas sumergidas. Estas dos circunstancias constituyen una garantía para el navegante.

En contraste con la zona del canal Ballenero, llama la atención la vegetación que aquí se encuentra, que aunque relativamente pobre, es más abundante que en el primero. Los bosques solamente se encuentran en las quebradas y laderas protegidas de los vientos reinantes; el resto de la costa está cubierto con una capa de pasto, que crece incluso en los islotes que se destacan hacia alta mar.

Islas Gilbert.- Situadas al S de la isla Stewart y separadas por el paso Adventure. Es un grupo formado por dos islas grandes, algunos islotes y rocas próximos a la costa S de la isla de más al W, y un sinnúmero de rocas destacadas de la costa SW de la misma isla.

Las islas Gilbert de mayor tamaño están separadas por un angosto canalizo que corre en dirección media N-S, el cual está obstruido por sargazos y no ha sido suficientemente reconocido como para recomendar su navegación.

Paso Adventure. Acceso SW.- El extremo SE de la península Undurraga, junto con la punta que se destaca en la costa W de la isla Gilbert de más al W, limita la entrada SW del paso Adventure. Este tramo del paso Adventure corre en dirección media SW-NE y es bastante desconocido, por lo que debe ser navegado muy cuidadosamente por su carencia casi total de sondas.

Islotes Central.- Situados al NW y a 7,5 cables de la isla Gilbert de más al W, casi en la medianía del acceso SW del paso Adventure. Es un grupo concentrado de islotes, el mayor de ellos es el de más al N, que despide al WNW hasta 8 cables afuera una restinga de rocas sumergidas y sargazos.

Paso Adventure. Parte W.- Es el tramo del paso Adventure que separa la costa S de la isla Stewart —por el lado N— de la costa N de las islas Gilbert —por el lado S—, en una extensión de casi 8 millas en dirección WNW-ESE. Esta parte del paso es la más ancha y alcanza un promedio de 2 millas. Su profundidad a medio canal va descendiendo de E a W, no presentando escollos visibles. A la cuadra de la punta Trompa —situada al SSW y a 3,2 millas del pico Stewart— la profundidad disminuye bruscamente, pero la carencia de sargazos que tanto abundan en la región indicaría la inexistencia de peligros.

En el lado N del tramo W del paso Adventure se forman varias bahías de gran desahogo, las cuales por su dimensión, dan al espacio de aguas la forma de una estrella, y a la costa N una forma muy irregular. Inmediatamente al N de las islas Gilbert, se abren las dos primeras. La de más al E es de aspecto sucio y no ha sido explorada. La otra que queda al N de la punta Trompa tiene una orientación W-E que la deja abierta a los vientos dominantes siendo insuficientemente reconocida.

En el lado S del paso y sobre la costa N de la isla Gilbert de más al E, se forma la caleta Doris.

Bahía Kelpa.- Carta Nº 12600. Lat. 54° 53' S; Long. 71° 19' W (aprox.). Se forma justamente al N de la isla Ramón —situada próxima a la costa NE de la península Undurraga— y sobre la costa S de la isla Stewart, en el lado N de la parte W del paso Adventure. Está cubierta de sargazos; a pesar de los cuales se encuentra fondeadero en 30 metros de agua, en su parte exterior. La parte S de esta bahía está formada por la isla Ramón, la que forma un angosto canalizo con la costa N de la península Undurraga.

Bahía Complicada.- Carta Nº 12600. Lat. 54° 52' S; Long. 71° 18' W (aprox.). Se forma al NE y casi a 1,2 millas de la isla Ramón y sobre la costa S de la isla Stewart, en el lado N de la parte W del paso

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Adventure. Su saco se interna algo más de 2 millas en dirección NNW y está constituida por dos ensenadas separadas entre sí por un islote con restingas de piedras y sargazos. En la bahía exterior, de alrededores sucios, hay sondas que varían de 36 a 82 metros. La bahía interior está formada por un saco de 8 cables de desahogo.

La bahía Complicada debe su nombre a lo dificultoso de la ruta que lleva a su interior.

Fondeadero.- En la ensenada interior de la bahía Complicada, se encuentra fondeadero en 27 a 30 metros de agua, a 2,5 cables de la costa N. Apropiado solamente para buques pequeños por las dificultades de la entrada donde existen sondas mínimas de 4 metros.

Bahía Fiasco.- Carta Nº 12600. Lat. 54° 53' S; Long. 71° 14' W (aprox.). Se forma al N de la isla Gilbert de más al W, al W y 3 millas del pico Stewart y sobre la costa S de la isla Stewart, en el lado N del paso Adventure. Es un amplio brazo de mar con un saco de forma casi rectangular que se interna 2,5 millas en dirección N y de 1,5 millas de ancho.

La costa N y W de la bahía Fiasco está constituida por elevados cerros que la protegen de los vientos del 1er y 4º cuadrantes. Por el S, la bahía se encuentra cerrada por dos islas bajas denominadas Guardia la del lado E, y Militar la del W. La isla Guardia despide hacia el NE y hasta 3 cables una gran mancha de sargazos y en cuyo derredor se sondan 20 metros, y hacia el W despide un islote rodeado de sargazos que se extienden hasta 1 cable afuera.

Se accede a la bahía Fiasco pasando entre la isla Guardia y la costa E, pues el paso entre la isla Militar y la costa W está obstruido por sargazos y algunas rocas sumergidas.

En el recodo NE de la bahía Fiasco se forma el puerto ~~Piloto~~ Sibbald.

Puerto ~~Piloto~~ Sibbald.- Carta Nº 12600. Lat. 54° 52’ S; Long. 71° 12’ W (aprox.). Se forma en el vértice NE de la bahía Fiasco y al final de un angosto canalizo de poco más de 1 cable de ancho que corre entre elevadas cumbres, al término del cual se abre un saco de forma circular de casi 3 cables de diámetro. En la costa N de este puerto cae una gran cascada que se estima fácil de aprovechar.

En el puerto ~~Piloto~~ Sibbald se encuentra fondeadero en 27 metros de agua sobre fondo de arena y piedra.

Caleta Doris.- Carta Nº 12600. Lat. 54° 59’ S; Long. 71° 09’ W (aprox.). Se forma al S y a 5,8 millas del pico Stewart y sobre la costa N de la isla Gilbert de más al E, en el lado S de la parte W del paso Adventure. Es pequeña y con un saco que se interna 7 cables en dirección SW y de 3 a 6 cables de ancho. Su entrada mide 1,7 cables de ancho. Las profundidades varían de 25 a 12 metros, pero un banco somero se extiende como por 1 cable desde la medianía del lado NW de la caleta, donde está la parte más angosta del saco.

En la caleta Doris, el mejor fondeadero, apto para buques de tamaño reducido, se encuentra en 25 metros de agua, justamente al interior de la entrada. En su vecindad no hay peligros ocultos.

Paso Adventure. Parte E.- Separa la costa SE de la isla Stewart —por el lado N— de la costa NW de la isla Londonderry —por el lado S—, en una extensión de casi 7 millas en dirección general WSW-ENE. Es la parte del paso Adventure que une la bahía Fitz Roy con el canal Ballenero.

La costa S de la parte E del paso Adventure, esto es, desde la punta Timonel —extremo W de la isla Londonderry—, se dirige hacia el ENE y está formada por elevados acantilados cubiertos por abundante vegetación, que aportan abrigo a los vientos imperantes. En este tramo, la costa de esta isla es limpia y profunda, encontrándose en su medianía una pequeña caleta inexplorada. Después, en dicha costa al S de la entrada E del paso, se forma una pequeña ensenada que tampoco ha sido explorada. La costa N de este mismo tramo del paso Adventure, es decir la costa SE de la isla Stewart, es más irregular y de declive más suave. En su parte W se forma una gran bahía denominada Latorre, y en su parte E despide algunos islotes, rocas y sargazos.

Punta Timonel.- Situada al E y a 3,7 millas del borde NE de la isla Gilbert de más al E, configurando el extremo W de la isla Londonderry. Es sucia y despide un pequeño grupo de sargazos hacia el N y hasta 0,8 cable.

Cartas: 12600 - 12800

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

La punta Timonel determina el límite S de la parte E del paso Adventure y su confluencia con la bahía Fitz Roy que se abre hacia el S.

Isla Guardián.- Situada al NNW y a 1,8 millas de la punta Timonel y casi en el eje del acceso W de la parte E del paso Adventure. Es pequeña y de forma alargada. Su costa E es limpia y con profundidades máximas de 28 metros al NE y 0,5 cable de ella.

Al W y a 5 cables de la isla Guardián se encuentra la isla Mensajero, también pequeña y rodeada de varias rocas pequeñas.

La isla Guardián debe siempre rodearse por el E, es decir, pasando entre ella y la punta Timonel.

Isla Mayor.- Situada al N y a 6 cables de la isla Guardián y separada de la isla Stewart por un canalizo de 2 cables de ancho, en el lado N de la parte E del paso Adventure. Es la isla de mayor tamaño en esta parte. Hacia el SE y a 3 cables de la isla Mayor está la isla Ayudante, de menor tamaño.

Muy próximos a la costa E de la isla Mayor se desprenden los islotes Secretario, formados por tres islotes pequeños rodeados de sargazos. Este grupo de islas e islotes debe siempre rodearse por el E.

Pasado al S de la isla Ayudante, el paso Adventure se abre hacia el SW dejando ver el océano entre las islas Gilbert y Londonderry. Viniendo desde el canal Ballenero, al tomar la bahía Fitz Roy, se tendrá por la proa la isla Guardián y, más abierta hacia el W, la isla Mensajero, rodeada de varias rocas pequeñas. Estos dos grupos de islas se pueden dejar indistintamente por cualquier banda, pero es más expedito el paso que queda entre la punta Timonel y la isla Guardián.

Bahía Latorre.- Carta Nº 12600. Lat. 54° 56’ S; Long. 71° 01’ W (aprox.). Se forma justamente al N de las islas Mayor y Ayudante y sobre la costa SE de la isla Stewart, en el lado N de la parte E del paso Adventure. Su saco se interna 1,4 millas en dirección W y presenta un ancho de 1,2 millas. Tanto la costa N como la del W de la bahía son de gran elevación y pendiente, sirviendo de abrigo a los vientos reinantes. El lado S de la bahía, en cambio, formado por las islas Mayor y Ayudante, es menos elevado.

En la bahía Latorre, la profundidad es relativamente pareja, pudiendo encontrarse fondeadero en 25 a 40 metros de agua sobre fondo de conchuela, a 2,7 cables de la parte NW del saco. Su fondeadero no ha sido experimentado con malos tiempos.

En la costa W de la bahía Latorre se forma, a su vez, una pequeña caleta que se ha denominado Artillero.

Caleta Artillero.- Carta Nº 12600. Lat. 54° 55’ S; Long. 71° 02’ W (aprox.). Se forma al NW y a 6 cables de la isla Mayor y sobre la costa SE de la isla Stewart, en el lado NW de la bahía Latorre. Es una ensenada que se interna 7 cables en dirección W y mide unos 3 cables de ancho. Su entrada se abre entre dos puntas que despiden pequeñas restingas de sargazos. La punta de más al S, despide a corta distancia una roca que aflora en bajamar.

La profundidad de la caleta Artillero es pareja y varía entre 36 y 25 metros, encontrándose las mayores cercanas a la costa N. El final del saco tiene forma circular, disponiendo de un radio de borneo útil de 1,5 cables. Además, separado 50 metros de la costa del final del saco hay una mancha de sargazos muy notable. Sus elevadas laderas, acantiladas y cubiertas de vegetación hacen suponer abrigo de los vientos reinantes. Existen varias cascadas de escasa importancia.

Paso Adventure. Acceso E.- Carta Nº 12600. Su entrada E se abre justamente al E de la punta Walter —extremo E de la isla Stewart—, entre esta y la punta Isabel de la isla Londonderry; es fácilmente reconocible por el islote Blanco, la que a pesar de su pequeña dimensión es visible a suficiente distancia.

Bajos y escollos.- En la ruta desde el canal Ballenero hacia el acceso E del paso Adventure, y en el acceso mismo, se encuentran algunos escollos, que, aparte de reducir el ancho del paso y dificultar la navegación nocturna, no ofrecen mayores inconvenientes.

Islote Blanco.- Situado al NE y 1 milla de la punta Walter y prácticamente en la medianía de la ruta al acceso E del paso Adventure. Es un islote pequeño rodeado de rocas y sargazos. Recalando al paso Adventure, este islote puede rodearse indistintamente por cualquier lado.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Obstrucciones.- Existen dos obstrucciones en el acceso E al paso Adventure; una ubicada al ESE y 5 cables de la punta Walter y otra, a 8 cables al SE de la misma punta. Ambas obstrucciones se encuentran marcadas por sargazos.

Bahía Fitz Roy.- Carta Nº 12800. Lat. 55° 00' S; Long. 71° 03' W (aprox.). Se forma justamente al E de la isla Gilbert de más al E y hacia el S de la punta Timonel, separando la referida isla de la costa W de la isla Londonderry. Es una amplia ensenada que abarca de 3,5 millas en sentido W-E por 5,5 millas de N a S, comunicando el paso Adventure con el océano Pacífico. Su entrada oceánica se abre por el S entre el borde SE de la isla Gilbert de más al E, que no tiene punto especialmente característico, salvo las rocas Nicholson, que deben ser dejadas a prudente distancia, —por el lado W— y la isla Treble, de contornos irregulares e intrincados y cuya cima remata en elevados picachos muy característicos —por el lado E.

La bahía Fitz Roy ha sido poco explorada, pero es al parecer limpia y no tendría peligros ocultos. Dentro de la bahía existen las siguientes islas:

Islas Mendigos.- Situadas al SSW y a 2,3 millas de la punta Timonel y cercanas a la costa W de la isla Londonderry, en el lado E de la bahía Fitz Roy. Son varias islas pequeñas y bajas que se encuentran casi en la mitad del saco, y se extienden hasta la costa W de la isla Londonderry, dejando entre ellas pasos que no han sido explorados.

Isla Hat.- Situada al SSE y casi a 2 millas del borde SE de la isla Gilbert de más al E y casi en la medianía de la parte exterior de la bahía Fitz Roy. Es notable y su forma atestigua el acierto del nombre. Su forma y dimensiones hacen de ella una notable referencia de recalada. Sus orillas están circundadas por rocas que no se alejan más de 1 cable. Las profundidades a su alrededor son parejas, excepto en la parte S donde disminuyen un poco.

Tanto en la recalada como en la salida al océano la isla Hat puede ser rodeada indistintamente por cualquier lado. Desde ella, el horizonte hacia alta mar se avizora libre de islotes y rompientes.

Isla Londonderry. Costa S.- Situada al SE de la isla Stewart y de las islas Gilbert y separada por la parte E del paso Adventure y la bahía Fitz Roy, respectivamente. Además, por el E el canal Thomson la separa de las islas Darwin y Thomson, y la bahía Cook la aparta de la isla Hoste. Por el N de ella corre también el canal O'Brien. Mide 27 millas en sentido WNW-ESE y su costa es de contornos muy irregulares, especialmente la del S y del E. En toda su periferia se forman numerosas bahías y penínsulas, que la hacen aparecer como un grupo de islas. Sobre su costa E se abre el seno Luisa, que la penetra 17 millas y casi la divide en dos; de curso muy sinuoso y lleno de islas, una de ellas, la isla Cook, de tamaño apreciable. Su relieve es también cambiante, y junto a encumbradas montañas concurren costas bajas. En las montañas de su sector W existen varios glaciares.

La costa S de la isla Londonderry es muy quebrada y en ella se forman varios senos y bahías, algunos muy vastos; además, está enfrentada por muchas islas, islotes y rocas que avanzan gran distancia afuera de la orilla. Todo lo cual forma un verdadero archipiélago complicado y poco conocido.

El extremo SW de la isla Londonderry, lo constituye el cabo Wilson.

Advertencia.- El lado S de las islas, islotes y rocas que componen el archipiélago que bordea la costa S de la isla Londonderry, debe navegarse siempre a prudente distancia por fuera de las tierras y rocas más salientes, ya que es una zona insuficientemente hidrografiada.

Isla Treble.- Situada al S y a 2 millas del cabo Wilson, siendo la mayor y de más al SW de un grupo de islas desprendidas a alguna distancia del borde SW de la isla Londonderry. Es de contornos irregulares e intrincados y muy notable por los tres picachos que coronan su cima. Al N y al E de ella hay varias islas más pequeñas, islotes y rocas. Su costa W despide rocas hasta casi 1 milla afuera de la orilla.

Si bien puede pasarse por el canalizo que queda entre el cabo Wilson y el grupo de islas de la isla Treble, cuidar de hacerlo por el S de una roca aflorada que está marcada por rompientes.

Rocas Phillips.- Situadas al SSE y a 10 millas de la isla Treble. Son un grupo de rocas bajas que ocupan una gran extensión, y aunque visibles, son

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

siempre peligrosas por encontrarse tan desprendidas de la línea general de la costa; por consiguiente se les debe dar un buen resguardo.

Islas Alijulip.- Situadas al SE y a 4 millas de la isla Treble y separadas alguna distancia de la costa S de la isla Londonderry. Son tres islas notables por la gran elevación que alcanzan. La mayor de ellas, que está al N, ostenta un monte de 396 metros. Al E de ella se extienden en dirección N-S, varios islotes y rocas y al E y a 2 millas está la isla Jorge que se alza a 365 metros. La isla de más al S se eleva a 335 metros y despide, asimismo, muchas rocas afloradas en todas direcciones. Es conveniente mantenerse alejado de esa zona por ser muy poco conocida.

El extremo S de la isla de más al S lo constituye el cabo Alijulip.

Bahía Sin Nombre.- Carta Nº 12800. Lat. 55° 04' S; Long. 70° 52' W. (aprox.). Se forma al N de las islas Alijulip y sobre la costa S de la isla Londonderry. Es una amplia ensenada con un saco que se interna más de 2 millas en dirección N; pero, no ha sido reconocida.

Bahía Margarita.- Cartas Nº 12750 y 12800. Lat. 55° 05' S; Long. 70° 45' W. (aprox.). Se forma inmediatamente al E de la bahía Sin Nombre y también sobre la costa S de la isla Londonderry. Es una amplia ensenada que se interna 3 millas en dirección NNE y de una anchura media de 2 millas. Cierra esta bahía al S la isla Jorge, la cual deja dos entradas, siendo la del E la más ancha.

Dentro de la bahía Margarita, sobre su costa W se forma la caleta Aguada, en cuyo final desagua una cascada.

Península Curti.- Situada justamente al E de la bahía Margarita y cuya costa W configura el lado E de dicha bahía. Es una maciza proyección de tierra que desprende desde el centro de la parte S de la isla Londonderry y separa la bahía Margarita del seno Paredes que le sigue hacia el E.

La costa en el extremo S de la península Curti es elevada y acantilada. Su extremo SE se denomina punta Pipa.

Navegando en dirección al E y escapulando la punta Pipa, se abre hacia el N el puerto Cachimba.

Seno Paredes.- Carta Nº 12750. Se forma inmediatamente al E de la península Curti y sobre la costa S de la isla Londonderry. Es una extensa entrada de mar que se interna más de 5 millas en dirección NE y presenta un ancho de 3 millas; por el S está cerrada por la isla Phillips, la cual deja dos entradas, sea que se la rodee por el E o por el W. Además, el centro del seno se encuentra ocupado por una serie de islotes y rocas que inutilizan gran parte de su extensión.

Puerto Cachimba.- Carta Nº 12750. Lat. 55° 06' S; Long. 70° 42' W (aprox.). Se forma justamente al N de la punta Pipa y sobre la costa E de la península Curti, en el lado W de la entrada del seno Paredes. Es una ensenada que se interna unas 2 millas en dirección media NW y luego recurva como por 1 milla hacia el E.

Puerto Chico.- Carta Nº 12750. Lat. 55° 06' S; Long. 70° 35' W (aprox.). Se forma al W de la larga y angosta península que forma la costa W de la entrada del canalizo que comunica el seno Paredes con el seno Escondido. Es una pequeña ensenada, pero de aspecto limpio.

Seno Escondido.- Carta Nº 12750. Se forma al NE y a casi 5 millas de la punta Pipa y sobre la costa S de la isla Londonderry, en el lado N del seno Pare-

Original, diciembre 2021.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

des. Se interna 3 millas en dirección media WNW y está unido al seno Paredes por un pasaje angosto en su entrada y más ancho en su parte N donde forma una pequeña bahía.

Bahía Sea.- Carta Nº 12750. Lat. 55° 11' S; Long. 70° 30' W (aprox.). Se forma al ESE y millas de la península Curti y sobre la costa S de la parte E de la isla Londonderry, en el lado W del acceso oceánico a la bahía Cook. Su saco se interna 3 millas en dirección NW y presenta un ancho medio de 1,4 millas.

La bahía Sea está abierta al SE y se comunica al océano Pacífico por un canalizo orientado SSW-NNE y que ofrece un ancho útil de 4 cables.

Isla Sea.- Situada al SSW y casi a 2 millas de la punta que limita el canalizo de entrada a la bahía Sea por el W y al S y casi a 2 millas del extremo S de la isla Londonderry, en el lado W del acceso oceánico de la bahía Cook. Es bastante elevada y la más destacada hacia el S de la isla Londonderry.

Entre la isla Sea y la costa S de la isla Londonderry hay varios islotes y rocas, por lo que debe siempre rodeársela por el S y a una distancia no menor de 3 millas.

Bahía Cook.- Cartas Nº ~~12700~~, 12750 y 12800. Lat. 55° 10' S; Long. 70° 12' W (aprox.). Se forma justamente al E de la isla Londonderry. Es el extenso brazo de mar que se abre hacia el SSW del canal Thomson y que se desarrolla entre la costa E de la isla Londonderry —por el lado W— y la costa W de la península Cloué de la isla Hoste, y la islas Whittlebury, Hamond y Waterman —por el lado E—, abarcando poco más de 12 millas en dirección media SSW-NNE y su ancho útil no es menor de 3 millas. En el ángulo NE de la bahía se abre el acceso W del brazo Sudoeste del Canal Beagle, al NW de cuya boca y próximas al SE de la isla Thomson, se encuentran las islas Olga y Delta.

La bahía Cook es al parecer limpia, no habiéndose avistado en ella sargazos ni rocas sumergidas que rompan. En su interior, solamente se aprecian algunos islotes como el islote Niño —situado al NW y a 1 milla de la punta NW de la isla Whittlebury—, el islote Goddard —situado al S y a 3,2 millas de la isla Promontorio—, y los islotes Pollera, más al N y ya en el canal Thomson.

La boca oceánica de la bahía Cook se abre entre los islotes Sandwich y el cabo Carfort, extremo W de la isla Hamond, perteneciente a las islas Christmas, y situado al SE y 8 millas de la isla Londonderry.

Navegando por el S de los islotes Sandwich se aprecia el horizonte, hacia alta mar, claro de islotes y rompientes, escollos fáciles de ubicar a la distancia por las condiciones del mar en esta región. El único peligro conocido lo constituyen los islotes Cabrestante —situados al S y a 6,7 millas del cabo Carfort.

La bahía Cook puede considerarse, tal vez, el mejor lugar de recalada para cualquier buque que viniendo de la alta mar —especialmente de la Antártica— requiera tomar el Canal Beagle o el paso Timbales en demanda del canal Ballenero.

En la Tercera Parte del presente Capítulo, se encuentra la descripción detallada y particular de la bahía Cook y el canal Thomson, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota. Asimismo, en la Primera Parte del Capítulo XIII, lo concerniente a la de la costa oceánica y canales secundarios entre la bahía Cook y el Falso Cabo de Hornos.

☆☆☆☆☆☆☆

Cartas: ~~12700~~ - 12750 - 12800

Cambio Nº 1, febrero 2017.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

CAPÍTULO XIII

DESDE LA BAHÍA COOK HASTA LA ISLA DE LOS ESTADOS

PRIMERA PARTE

COSTA OCEÁNICA AL S DE TIERRA DEL FUEGO Y CANALES SECUNDARIOS DESDE LA BAHÍA COOK AL FALSO CABO DE HORNOS ISLAS DIEGO RAMÍREZ

COSTA OCEÁNICA AL S DE TIERRA DEL FUEGO
Desde la bahía Cook al Falso Cabo de Hornos

Bahía Cook.- Cartas Nº 12750 y 12800. Se forma justamente al E de la isla Londonderry. Es la entrada de mar que se interna poco más de 12 millas en dirección NNE y hasta el canal Thomson; entre la costa E de la isla Londonderry —por el lado W— y la costa W de la península Cloué de la isla Hoste, y las islas Whittlebury, Hamond y Waterman —por el lado E. En el ángulo NE de la bahía se abre el acceso W del Brazo Sudoeste del Canal Beagle, al NW de cuya boca y próximas al SE de la isla Thomson, se encuentran las islas Olga y Delta. Su ancho útil no es menor de 3 millas y es al parecer limpia, no habiéndose avistado en ella sargazos ni rocas sumergidas que rompan. En su interior solamente se aprecian algunos islotes como el islote Niño —situado al NW y a 1 milla de la punta NW de la isla Whittlebury—, el islote Goddard —situado al S y a 3,2 millas de la isla Promontorio—, y los islotes Pollera, más al N y ya en el canal Thomson.

La boca oceánica de la bahía Cook se abre entre los islotes Sandwich y el cabo Carfort, extremo W de la isla Hamond, perteneciente a las islas Christmas, situado al SE y a 8 millas de la isla Londonderry.

Navegando por el S de los islotes Sandwich se aprecia el horizonte, hacia alta mar, claro de islotes y rompientes, escollos fáciles de ubicar a la distancia por las condiciones del mar en esta región; el único peligro conocido lo constituyen los islotes Cabrestante —situados al SSW y casi a 4,5 millas del extremo W de la isla Waterman.

La bahía Cook puede considerarse, tal vez, el mejor lugar de recalada para cualquier buque que viniendo de la alta mar —especialmente de la Antártica— requiera tomar el Canal Beagle o el paso Timbales en demanda del canal Ballenero.

Cable submarino.- Desde el océano, en dirección NE ingresa a aguas interiores un cable submarino por bahía Cook, a medio canal siguiendo por el Brazo Sudoeste del Canal Beagle, Canal Beagle, hasta llegar a la costa E de caleta Róbalo.

En la Segunda Parte del Capítulo XII se encuentra la descripción detallada y particular de la bahía Cook y el canal Thomson, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

Isla Hoste. Costa W y S.- Situada justamente al E de la bahía Cook y al S de las islas Delta y Gordon y de Tierra del Fuego, separada por el Brazo Sudoeste del Canal Beagle y la parte W del Canal Beagle. Es una de las de mayor superficie en esta parte, como también, una de las de mayor extensión de costa o perímetro, a causa de su singular configuración, determinada por cinco penínsulas principales —Cloué, Rous, Hardy, Pasteur y Dumas— entre las cuales penetra el mar profundamente, formando senos y bahías de la más variada extensión y dirección.

Toda la isla Hoste es muy montañosa y sus cumbres, que alcanzan a veces elevaciones de 1.000 metros, están en su mayor parte cubiertas de hielo y nieve que descienden por los valles y quebradas en grandes ventisqueros. El núcleo montañoso central de la isla puede considerarse comprendido entre el Brazo Sudoeste del Canal Beagle por el N, los

Cartas: 12750 - 12800 - 13200 - 13700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

senos Ponsonby y Año Nuevo por el E y S, respectivamente, y los esteros Webb y Fouqué por el W; a este núcleo se unen las penínsulas anteriormente nombradas por medio de angostos istmos, los que separan las aguas de senos o esteros opuestos.

Por el lado N de la isla Hoste corren, pues, el Brazo Sudoeste del Canal Beagle y la parte W del Canal Beagle; por el W se abre la bahía Cook, por el E se encuentra el canal Murray, el seno Ponsonby y la bahía Nassau.

El lado S de la isla Hoste se caracteriza por lo desmembrado e irregular de su costa, donde se forman varias entradas profundas de mar enfrente de cuyas entradas hay incontables islas de diversos tamaños e islotes, entre las cuales se forman varios senos y canales secundarios, como el paso Christmas, el canal Talbot, el seno Año Nuevo y el canal Romanche, por citar los más importantes.

Islas Christmas.- Situadas hacia el S de la península Cloué, en el lado E de la entrada S u oceánica de la bahía Cook. Conforman un extenso grupo y las principales de N a S son las siguientes: Whittlebury, Hamond, Waterman y Shag, próxima al E de la anterior. Además, dan forma al paso Christmas.

En la costa E de la isla Waterman y en el lado NE de la isla Shag, se forman algunas pequeñas escotaduras y fondeaderos.

Paso Christmas.- Carta Nº 12750. Lat. 55° 16’ S; Long. 70° 05’ W (aprox.). Se forma entre la costa S de la isla Whittlebury y la península Cloué —por el lado N— y la costa N de las islas Hamond, Waterman y Shag —por el lado S—, en el lado E de la bahía Cook. Se interna más de 10 millas en dirección general ESE. Comunica la bahía Cook con el canal Talbot que continúa hacia el E.

El lado N del paso Christmas está sembrado de islas, islotes y rocas que desprenden tanto la costa SW de la isla Whittlebury como la de la península Cloué. El lado S, en cambio, parece ser más limpio, especialmente frente a la isla Waterman.

En la boca W del paso Christmas que da a la bahía Cook, las aguas son profundas, pero está obstruida por varias rocas afloradas y sumergidas. Por el E, también se comunica con el océano por el canalizo que corre entre la isla Shag y la isla Goose —la de más al W de las islas Wood. En el paso Christmas las corrientes son de poca consideración.

Isla Waterman.- Situada cercana al SE de la isla Hamond, en el lado S del seno Christmas. Es de forma muy irregular y en ella se alzan numerosas cumbres notables por su elevación como por su aspecto —la mayor de las cuales se eleva a 618 metros—, lo que facilita el reconocimiento de la isla desde el océano.

La cumbre más austral de la isla Waterman, es la que el capitán Cook denominó Catedral de York, por encontrarle cierta semejanza. Al pie de esta montaña, en su lado E, hay varios islotes y rocas. Una de estas últimas es una roca sumergida donde la mar rompe con violencia y se encuentra al ESE y 2 millas del extremo E de la punta donde se alza el cerro Catedral de York.

Al W y a 1,5 millas del borde W de la isla Waterman, en el lado E de la entrada de la bahía Cook, se desprende un grupo de islotes y rocas inserto en una zona de fondos sucios, denominados islotes Ripita. Asimismo, al WNW y a 5,5 millas del cerro Catedral de York, los islotes Cabrestante, que forman un grupo de rocas que se elevan a aproximadamente 6 metros y despiden rompientes que avanzan hacia el N hasta 5 cables afuera, y hacia el SW y W hasta 3 cables de ellas. Es necesario precaverse de estos peligros dándoles suficiente resguardo.

Puerto March.- Carta Nº 12750. Lat. 55° 22’ S; Long. 69° 59’ W (aprox.). Se forma al NE y casi a 2,5 millas del cerro Catedral de York y sobre la costa E de la isla Waterman. Es una ensenada que se interna como 1 milla en dirección W, al cabo de esa distancia, en la parte NW, hay una caleta con una entrada estrecha y que se extiende como por 4 cables. Su entrada ofrece un ancho de 5 cables y, más al interior, de 5 a 9 cables. En el centro del puerto, hacia el final del saco, hay un islote. El lado S de la bahía está formado por una isla, que está separada de la isla Waterman por un canalizo que no ha sido sondado.

La entrada N del paso que separa las islas Waterman y Shag es muy estrecha y está obstruida por numerosas manchas de sargazos; la entrada S es más espaciosa, pero en su medianía se encuentran dos rocas sumergidas; por lo que se recomienda no intentar recalar a este puerto si no se posee un conocimiento previo.

Puerto Clerke.- Carta Nº 12750. Lat. 55° 21’ S; Long. 69° 58’ W (aprox.). Se forma al N y a 1

Original, marzo 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

milla del puerto March y también sobre la costa E de la isla Waterman, en el lado W del canal que aparta a la isla Shag de la isla Waterman. Es un angosto estero que se interna como 1,75 millas en dirección W, rodeado de elevadas y abruptas montañas de granito, que le dan todo el aspecto de un cráter inundado; al final del saco se despeña una cascada.

La entrada al puerto Clerke implica navegar el mismo canalizo que para acceder al puerto March; consecuentemente, se recomienda no aventurarse en él si no se posee un conocimientio previo.

Isla Shag.- Situada al E de la isla Waterman, separada por un angosto canal, en el lado S del paso Christmas. Es de forma alargada y abarca casi 3 millas en sentido N-S. Frente a su costa E se forma la ensenada Adventure.

Ensenada Adventure.- Carta Nº ~~12700 y~~ 12750. Lat. 55° 19' S; Long. 69° 54' W (aprox.). Se forma sobre la costa E de la parte N de la isla Shag, en el lado S del paso Christmas. Es una ensenada de reducidas dimensiones.

Islotes Negros Grandes.- Situados al SE y a 7 cables del borde SE de la isla Shag. Forman un grupo compuesto por un islote pequeño, algunas rocas afloradas y otras sumergidas y que afloran en bajamar, sobre las cuales rompe la mar, por lo que están siempre a la vista.

Islotes Negros Chicos.- Se encuentran al SE y a 3 millas del borde SE de la isla Shag. Es grupo compuesto por un islote pequeño rodeado de rocas sumergidas, sobre las cuales rompe constantemente la mar.

Península Rous.- Situada al SE de la península Cloué y separada por el estero Webb. Es una maciza proyección de tierra que arranca de la isla Hoste en dirección SE y avanza casi 24 millas en dirección general SE.

La costa SSW de la península Rous configura el lado N del canal Talbot y el lado E de la bahía Trefusis, que apartan el grupo de islas Wood. La del lado NE, que se caracteriza por ser más irregular y desmembrada, desprende las islas Regnault, Mouchez y Dumont D'Urville, que conforman el lado W del seno Año Nuevo.

El confín S de la península Rous lo configura la punta Negra; además, en su extremo SE se alza el monte Jane, y muy cercano al E de su pie está la pequeña isla Gold Dust.

Estero Webb.- Carta Nº 12800. Lat. 55° 17' S; Long. 69° 45' W (aprox.). Se forma en el lado SW de la isla Hoste, entre las penínsulas Cloué y Rous. Es un extenso brazo de mar que se divide, a su vez, en tres brazos: el principal, se interna 13 millas en dirección NE terminando en un istmo bajo que lo separa del estero Fouqué en el brazo Sudoeste del Canal Beagle; el segundo, queda a 4 millas al interior del brazo principal y se interna 5 millas en dirección E; el tercero, queda a la entrada y se interna 3 millas en dirección ESE.

El estero Webb no ha sido hidrografiado, por lo que no tiene utilidad para la navegación.

Islas Wood.- Situadas en el lado E de la entrada SE del paso Christmas, a corta distancia de la costa SW de la península Rous y separadas por el paso Talbot. Forman un grupo que abarca casi 16 millas en sentido WNW-ESE, y compuesto por las siguientes islas principales: Goose, Thomas y Caroline; Arthur, cercana al borde S de la segunda; Emily, próxima a la costa S de la tercera; y Hope, al SW y a 1,5 millas de la isla Emily.

La costa N de las tres primeras islas —Goose, Thomas y Caroline— configura el lado S del canal Talbot. El lado S de estas islas es bastante irregular y despide innumerables islas de menor tamaño, islotes y rocas, siendo las más avanzadas hacia el océano las islas Arthur y Hope. La costa E de la isla Caroline conforma el lado W de la bahía Trefusis.

Paso Talbot.- Carta Nº 12800. Separa la costa S de la península Rous —por el lado N— de la costa N de las islas Goose, Thomas y Caroline —por el lado S—, en una extensión de poco más de 15 millas en dirección general WNW-ESE. Comunica el paso Christmas con la bahía Trefusis.

El paso Talbot encierra numerosos islotes rocosos y manchas de sargazos, que indicarían la existencia de rocas. No ha sido hidrografiado, por lo que no tiene utilidad para la navegación.

Bahía Trefusis.- Cartas Nº ~~12700~~, 12800 y 13700. Lat. 55° 30' S; Long. 69° 27' W (aprox.). Se forma

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

entre la costa E de la isla Caroline —por el lado W— y la costa W de una lengua de tierra que arranca de la península Rous y termina al S en la punta Negra —por el lado E. Es amplia; pero, se previene que la costa SE de la isla Caroline despide hacia el S las rocas Negras y varias otras rocas sumergidas hasta casi 1,5 millas afuera en la entrada de la bahía, como también que la costa del lado W del cabo Negro destaca varias rocas como hasta 5 cables afuera. Comunica el océano Pacífico con el canal Talbot que continúa hacia el W.

La bahía Trefusis no ha sido hidrografiada, por lo que se recomienda no aventurarse en ella, si no se posee un conocimiento previo.

Caleta Angot.- Carta Nº 12800. Lat. 55° 28’ S; Long. 69° 29’ W (aprox.). Se forma sobre la costa SE de la isla Caroline, en el lado W de la bahía Trefusis. Es apenas una pequeña escotadura.

Rocas Negras.- Se encuentran al S y a 1,3 millas del remate SE de la isla Caroline, en el lado W de la bahía Trefusis. Forman un grupo de rocas sumergidas desprendidas a cierta distancia hacia el E de un islote sin nombre, donde rompe la mar.

Punta Negra.- Situada al SE y a 3,5 millas del borde SE de la isla Caroline, configurando el extremo S de la península Rous. Es un promontorio elevado y oscuro. Su redoso es sucio y está bordeado por un islote pequeño y varias rocas que avanzan como hasta 5 cables afuera de la orilla.

La punta Negra, junto con las rocas Negras, señalan la entrada oceánica de la bahía Trefusis.

Seno Rous.- Cartas Nº ~~12700~~, 12800 y 13700. Lat. 55° 29’ S; Long. 69° 21’ W (aprox.). Se forma por el lado E de la punta Negra, entre la costa del lado E de este seno y la costa W de la isla Hind, y sobre la costa S de la península Rous. Se interna 7,5 millas en dirección general N. Su entrada se abre entre el cabo Negro —por el lado W— y la costa W de la isla Hind —por el lado E.

En el seno Rous no se encuentra fondeadero, por lo que es inútil para la navegación.

Isla Hind.- Situada al E y a 1,25 millas de la punta Negra, muy próxima a la costa S de la península Rous. En ella se alza el monte Leading de 579 metros, cuya doble cumbre —que semeja una mitra— constituye una buena referencia; pues es visible desde 20 a 18 millas. La vertiente W del monte Leading desciende al mar casi verticalmente y termina en un elevado barranco, estriado por grietas profundas y oscuras, por donde las aguas se precipitan con estrépito.

Ciertos informes indican que en la isla Hind existiría mineral de cobre.

El extremo S de la isla Hind está conformado por la punta Fawn, la cual es sucia a su pie.

Bahía Wyatt.- Cartas Nº 12800 y 13700. Lat. 55° 33’ S; Long. 69° 14’ W (aprox.). Se forma sobre la costa SE de la isla Hind. Es una pequeña escotadura abierta al SE, por lo que está expuesta a los vientos del 2º y 3er cuadrantes.

Islas Ildefonso.- Situadas al S y a 15,5 millas de la punta Negra. Es un grupo aislado formado por dos islas principales separadas casi 2 millas una de la otra y dispuestas en sentido NW-SE; ambas al interior de un área plagada de islotes, rocas y rompientes que abarca una extensión aproximada de 5 millas en ese mismo sentido. La isla de más al NW se eleva a 125 metros, y la del SE lo hace a 112 metros. El perfil transversal de estas islas es muy angosto, lo que las asemeja a la arista de un cordón de montañas que emerge de las aguas, y al través del cual estas han abierto algunos boquetes.

Puede pasarse a corta distancia de las islas Ildefonso, pues no hay peligros en sus inmediaciones. Los loberos las suelen visitar periódicamente.

Bahía Duff.- Cartas Nº 12800, 13200 y 13700. Lat. 55° 34’ S; Long. 70° 12’ W (aprox.). Se forma justamente al SE de la isla Hind, entre la costa E de esta —por el lado W— y la costa W de las islas Morton —por el lado E. Además, por el N la cierra la costa S del extremo SE de la península Rous. Es una amplia ensenada y en la medianía de su acceso oceánico se encuentran las rocas Dos Hermanas.

El monte Leading, que se alza en la isla Hind, puede ser útil para reconocer la entrada oceánica de la bahía Duff.

La bahía Duff no ha sido hidrografiada.

Islas Morton.- Situadas al SE y a 3 millas de la isla Hind, desprendidas hacia el S del extremo SE

Cambio Nº 1, febrero 2017.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

de la península Rous. Forman una cadena de islas que se desprende del extremo SE de la península Rous y se extiende como 7 millas en dirección SSW. Las principales son: las islas Robertson y Simpson, las rocas Dos Hermanas y la isla Morton, la mayor y de más al S y que da su nombre al grupo. Además de las mencionadas hay una serie de islas e islotes más, a los cuales aún no se les ha dado nombre.

El extremo S de la isla Morton lo forma la punta Ragged. Se han obtenido datos acerca de la existencia de minerales de cobre en estas islas.

Rocas Dos Hermanas.- Situadas al SE y a 2,5 millas de la punta Fawn y al W y a 1,7 millas de las islas Morton, en la medianía del acceso oceánico a la bahía Duff. Son dos rocas afloradas dispuestas muy próximas entre sí y rodeadas de fondos insidiosos.

Isla Henderson.- Situada al E y casi a 3 millas de las islas Morton, en el lado W de la entrada del seno Año Nuevo. Es de tamaño apreciable y en ella se alza el monte Beaufoy de 530 metros, terminando en una cumbre aguda visible desde gran distancia. Su extremo S es el cabo Brisbane.

Advertencia.- En el canal que separa las islas Morton de la isla Henderson, próxima al E, hay tantas rocas y sargazos que hacen peligrosa su navegación. Esta circunstancia y la excesiva profundidad de las aguas en la bahía que se forma entre las dos islas Morton de más al S, por su lado E, hacen que esa bahía no sea apropiada para los fines de la navegación.

Arrecife peligroso.- Se encuentra al S y a 1,9 millas del cabo Brisbane —extremo S de la isla Henderson. Es un bajo fondo rocoso sumergido de casi 1 milla de extensión, aislado, y donde rompe la mar tan pronto se levanta oleaje. Además, como su nombre lo denuncia, es muy peligroso para la navegación.

Isla Sanderson.- Situada al ESE y a 2 millas de la isla Henderson y muy poco al W de la medianía del acceso oceánico del seno Año Nuevo. Es de forma triangular y mucho más reducida que la isla Henderson, abarcando casi 1 milla de extensión.

Seno Año Nuevo.- Carta Nº 13200. Lat. 55° 25' S; Long. 69° 00' W (aprox.). Se forma entre la costa E de la isla Henderson y península Rous —por el lado W— y la costa W de las islas Duperré y Peyrón y la península Hardy —por el lado E. Se interna profundamente en la costa S de la isla Hoste, y hacia el interior se divide en cinco brazos o canales. Estos brazos son, en general, muy profundos y la mayor parte de ellos terminan en algunas caletas, del todo inútiles para la navegación.

El seno Año Nuevo es, pues, un gran brazo de mar sembrado de islas y rocas, que se interna aproximadamente 20 millas en dirección general NNW y su ancho medio es de 8 millas. Sus costas son recortadísimas y se forman en ellas grandes esteros. Estos esteros son en general limpios, de profundidad considerable, y terminan, a menudo, en unas tazas o calas adonde se puede encontrar fondeadero; a veces también, el final del saco se halla ocupado por un ventisquero que en otra época debió llenar toda la poza y que ahora está detenido a cierta distancia y altura sobre el mar; en otras ocasiones, esas dársenas o pozas interiores están separadas del brazo de mar a que pertenecen por una especie de escollera o dique, los que cubren las aguas en pleamar, y por sobre cuyos atajos descienden las aguas, en verdadero rápido o chiflón, en la vaciante.

Todos los esteros y costas del seno Año Nuevo están rodeados de montañas, cuyas elevaciones máximas alcanzan entre 761 y 1204 metros; algunas de esas cumbres presentan un aspecto bien particular, lo que facilita su reconocimiento, tales son: La Aguja de 1.204 metros, cuya base baña las aguas del estero La Monneraye y La Diadema, con una cumbre dentellada que ostenta tres picachos que en conjunto recuerdan la forma de ese ornamento. Mientras que casi todas esas cumbres en sus partes más alzadas están cubiertas de nieve, las vertientes o faldas que por su natural orientación quedan abrigadas contra los vientos dominantes, se visten de selvas siempre verdes que escalan las montañas hasta los 300 o 400 metros, contrastando su abundancia y lozanía con la aridez que se observa en las zonas azotadas por los vientos del W.

El pronunciado relieve del terreno que rodea el seno Año Nuevo, siendo un obstáculo al libre juego del viento, hace que este sea algo menos violento

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

dentro del seno que en la costa exterior del archipiélago, quedando la frecuencia e intensidad de los rafagales y chubascos enteramente subordinados a la configuración topográfica u orográfica de cada localidad. Se puede notar, además, que en el final de los grandes esteros, cuya entrada se abre hacia el W, el viento de esta dirección es poco sensible; y cuando las tierras circundantes son algo elevadas, rechazan el viento como una barrera, produciéndose así al pie una zona de calma relativa.

El número de islas e islotes ubicados en el seno Año Nuevo, es menor en la zona situada al E de las islas Dumont D'Urville, las cuales tendidas a lo largo y casi en el eje, se podría decir que lo dividen en dos partes aproximadamente iguales.

La falta o dificultad de comunicación del seno Año Nuevo con los canales principales y los peligros que acechan en él, hacen que este dilatado brazo de mar no sea de utilidad alguna para la navegación.

Marea y corrientes.- En el seno Año Nuevo, las corrientes siguen naturalmente la dirección de los canales y esteros, y en general, se puede decir que con el flujo se dirigen al N y con el reflujo lo hacen hacia el S.

Caleta Desengaño.- Cartas Nº 13200 y 13700. Lat. 55° 32' S; Long. 69° 05' W (aprox.). Se forma a corta distancia al WNW de la isla Golddust y sobre el borde E del extremo SE de la península Rous, en el lado W de la entrada del seno Año Nuevo. Es muy pequeña y ha sido reconocida muy someramente.

Bahía India.- Cartas Nº 12800, 13200 y 13700. Lat. 55° 30' S; Long. 69° 05' W (aprox.). Se forma al N y casi a 2 millas de la caleta Desengaño y sobre la misma costa, en el lado W de la entrada del seno Año Nuevo, cuya posición la señala el monte Jane de 560 metros, de perfil troncocónico y que se alza a corta distancia al S del fondeadero.

Desde que se rebasa la isla Golddust —situada vecina al E del extremo SE de la península Rous— se puede bordear de cerca la costa de la ribera W del seno Año Nuevo, hasta que abre al W una entrada en cuya punta N se ve un islote bajo y alargado; en esa entrada se forman tres bahías de poca extensión, de las cuales la de más al S es la bahía India.

No obstante, el buen abrigo que la bahía India ofrece de todos los vientos, el fondeadero no es recomendable a causa de su mal tenedero de rocas ligeramente cubiertas de arena.

Islas Dumont D'Urville.- Situadas enfrente de la costa E de la península Rous, que en esta parte se caracteriza por ser muy desmembrada y sucia, y como tendidas a lo largo del eje del seno Año Nuevo. Forman una cadena compuesta por tres islas principales: la isla Mouchez, la de más al NW; la isla Dumont D'Urville, la del centro; y otra isla situada muy próxima al SE de la segunda que no tiene denominación; rodeadas de varias otras islas, islotes y rocas en sus inmediaciones. Abarcan casi 10 millas en sentido NW-SE.

La isla Dumont D'Urville es la de mayor tamaño y se eleva a 496 metros.

Sobre la costa E de la isla Mouchez —situada muy próxima al NW de la isla Dumont D'Urville—, en una inflexión que se forma en su extremo SE, se forma una pequeña caleta de reducidas dimensiones orientada en sentido NW-SE, la cual es frecuentada por pescadores, por ser uno de los pocos lugares en el seno Año Nuevo donde es posible encontrar un buen tenedero para fondear.

El lado NE de las islas Dumont D'Urville es más limpio que el del SW, que desprende incontables islotes y rocas que avanzan hacia el W hasta casi unirse a los escollos que, a su vez, despide la costa E de la península Rous.

Isla Paques.- Situada cercana al WNW del extremo NW de la isla Mouchez. Es pequeña y sobre su costa W se forma una pequeña caleta. Su lado W despide unos roqueríos.

Isla Perrier.- Situada al NW y a 7 cables de la isla Mouchez y como una continuación del grupo de islas Dumont D'Urville en esa dirección; además, está casi unida a la isla Regnault que le sigue hacia NW. Su costa W es sucia y desprende varias rocas.

Isla Regnault.- Situada próxima al NW de la isla Perrier y como engastada en la accidentada costa E de la península Rous, de la que por el N está separada por la bahía Clara y el estero Lajarte. Esta isla desprende varios islotes y rocas hacia el E y hasta casi 8 cables afuera, los cuales junto con los

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

escollos que rodean a las islas Neschbaur —situadas al E y casi a 2,5 millas—, en alguna medida restringen el paso hacia la bahía Clara y el estero La Monneraye.

Estero Lajarte y bahía Clara.- Carta Nº 12800. Lat. 55° 14' S; Long. 69° 17' W (aprox.). Se forma entre la costa S de la península Rous en esta parte —por el lado N— y la costa N de la isla Regnault —por el lado S. Se interna poco más de 7 millas en dirección más o menos E, y en su entrada se forma la bahía Clara.

Estero La Monneraye.- Cartas Nº 12800 y 13200. Lat. 55° 14' S; Long. 69° 13' W (aprox.). Se forma en el extremo N y al final del seno Año Nuevo. Se interna casi 3,5 millas en dirección NNW, como una prolongación del seno Año Nuevo. Termina en el lago La Monneraye de agua dulce, elevado unos 10 metros sobre el nivel del mar y separado de este por un istmo de casi 6 cables de ancho aproximado. Este estero no ha sido hidrografiado.

Canales Carfort y Hahn.- Carta Nº 13200. Se forman hacia el NE de las islas Dumont D'Urville y sobre la costa S de la isla Hoste, en el lado E del seno Año Nuevo, rodeando la isla Hervé Mangón por el N y S, respectivamente. El canal Carfort se interna casi 11 millas en dirección NE. El canal Hahn lo hace casi 10 millas en dirección media NNE, hasta su confluencia con el canal Carfort al N de la isla Hervé Mangón, adonde se juntan para terminar al NE en un istmo de poco más de 6 cables de ancho —que separa la península Pasteur— a través del cual los indígenas arrastraban sus canoas para pasar del seno Año Nuevo al seno Ponsonby. Estos canales no han sido hidrografiados.

Estero Doze.- Carta Nº 13200. Lat. 55° 25' S; Long. 68° 54' W (aprox.). Se forma al S de la entrada del canal Hanhn y sobre la costa W de la isla Hoste, en el lado E del seno Año Nuevo. Se interna inicialmente casi 6 millas en dirección NE, y luego se ramifica en dos brazos. Termina en una hermosa dársena natural.

El estero Doze está separado, a su vez, de la bahía Tekenika, por otro istmo de poco más de 3 millas de ancho —que separa la península Hardy—, y a través del cual los indígenas traficaban como en el caso anterior.

El estero Doze no ha sido hidrografiado.

Isla Pasaje.- Situada al NE y a 2,2 millas de la isla Sanderson, en el lado E de la entrada del seno Año Nuevo. Es pequeña y despide a corta distancia hacia el NW y el S, algunas rocas afloradas y otras sumergidas.

Isla Duperré.- Situada al N y a 1,5 millas de la isla Pasaje,en el lado E de la entrada del seno Año Nuevo. Es de regular tamaño, elevada y escarpada. Termina al SE en un barranco blanquecino, que constituye el cabo Weddel.

Entre la isla Duperré y la costa S de la isla Hoste, existe un numeroso grupo de islas, islotes y rocas que se extienden desde la isla Jaureguiberry en dirección E como por 11 millas; las principales son la isla Pothuáu, los islotes Pouchet, las islas Loewy y Trélat, y el islote El Centinela.

Isla Peyrón.- Situada inmediata al NW de la isla Duperré, separada por un angosto pasaje y cerca de la costa SW de la isla Hoste, de la cual está apartada por un canalizo donde existen algunos islotes y varias rocas. Es pequeña.

Isla Jaureguiberry.- Situada al E y a 3 millas de la isla Duperré y al SE y algo más de 1 milla de la costa S de la isla Hoste en esta parte. Es la de más al W del grupo de islas que el canal Romanche aparta hacia el S. Es de forma alargada, está constituida por una cadena continua de elevaciones dentelladas y en ella abunda la vegetación.

La punta S de la isla Jaureguiberry despide hacia el S y 4 cables una roca gruesa y redondeada, rodeada por otras rocas menores.

La isla Jaureguiberry está apartada de la isla Duperré —cercana al W— por un canal como de 3 millas de ancho.

Isla Pothuáu.- Situada a corta distancia al NE de la isla Jaureguiberry, en el lado S del canal Romanche. Es la de más al N de estas islas. Se eleva a 565 metros y es muy boscosa.

El lado E de la isla Pothuáu despide varios islotes y rocas, al E y casi hasta 2 millas, llamados los islotes Pouchet. Entre el mismo lado de la isla

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Pothuáu y otra isla al lado N de la isla Loewy, hay también varios islotes y rocas.

Islotes Pouchet.- Situados al E y a 5 cables del extremo NE de la isla Pothuáu. Forman un grupo de islotes y rocas afloradas y sumergidas.

Isla Loewy.- Situada al E y a 2,5 millas de la isla Jaureguiberry. Entre las islas Jaureguiberry, Pothuáu y Loewy existen varias islas, islotes y rocas, que prácticamente obstruyen los pasajes que entre ellas se forman.

Isla Trélat.- Situada inmediata al borde S de la isla Loewy. Es de reducido tamaño y desprende en su proximidad SW algunas rocas.

Islote El Centinela.- Situado al SE y a 1,5 millas de la punta SE de la isla Jaureguiberry y el más desprendido hacia el S de varios islotes que destaca la citada isla hacia el E. Es pequeño y desprende unas rocas en su vecindad W.

Canal Romanche.- Carta Nº 13200. Separa la costa S de la isla Hoste —por el lado N— del grupo de islas e islotes formado por las islas Jaureguiberry y Pothuáu, los islotes Pouchet, las islas Loewy y Trélat, y el islote El Centinela —por el lado S—, en una extensión de casi 9 millas y rodeando por el W, N y E el citado grupo de islas e islotes en su conjunto; por lo que su curso es sinuoso. Mide como 5 cables de ancho en su parte más comprometida y es, en general, limpio de peligros. En sus costas se forman algunos pequeños fondeaderos —la bahía Luisa y la caleta Elena en el lado N y la caleta Coralie en el lado S.

La parte más conocida del canal Romanche es la del E, que corresponde al tramo de curso N-S.

Con todo, como el canal Romanche no ha sido hidrografiado, se recomienda no aventurarse en él si no se posee un conocimiento previo.

Bahía Luisa.- Cartas Nº 13200 y 13700. Lat. 55° 28’ S; Long. 68° 45’ W (aprox.). Se forma al W y a 2 millas de la isla Pothuáu y sobre la costa S de la península Hardy, en el lado N del canal Romanche. Es una ensenada de bastante saco, al final del cual se vacía un torrente que sirve como desagüe a un lago ubicado a corta distancia. De las tierras elevadas y boscosas que forman esta ensenada se descuelgan rachas de gran violencia.

Caleta Elena.- Carta Nº 13200. Lat. 55° 27’ S; Long. 68° 43’ W (aprox.). Se forma inmediatamente al N de la bahía Luisa y sobre la misma costa, en el lado N del canal Romanche. Está constituida por un estero rocoso y profundo, cuya entrada se reconoce fácilmente por el monte La Diadema de 753 metros. Este monte se alza a corta distancia al interior de la costa E de la caleta; forman su cumbre tres picachos notables, cerca de los cuales y un poco más hacia la entrada de la bahía, se ve otra pequeña cumbre aislada de forma cónica, y de contornos redondeados y regulares.

La caleta Elena, no ha sido hidrografiada, por lo que se recomienda no aventurarse en ella.

Caleta Coralie.- Cartas Nº 13200 y 13700. Lat. 55° 29’ S; Long. 68° 35’ W (aprox.). Se forma sobre la costa N de la isla Pothuáu, en el lado S del canal Romanche. Es una reducida ensenada.

Península Hardy. Costa SW.- La costa SW de la península Hardy, dominada en su parte W por la cadena montañosa del monte La Diadema y en la del E por los cordones de los cerros Rojo y la cadena Las Garitas de Centinelas, es muy sinuosa e irregular y se encuentra orillada por una sucesión de rocas e islas a menudo escarpadas y desprovistas de vegetación.

Observando esta costa desde afuera se hace difícil distinguir las abras y canales en medio de ese hacinamiento de montañas que parecen sucederse sin interrupción; sin embargo, tan pronto como se ha conseguido fijar con certeza la posición del buque, el velo se descorre, las islas se desprenden unas de otras, y los canales se presentan al parecer accesibles y quizás franqueables.

En las vecindades de la costa de toda esta región, el fondo es de roca y su profundidad cambia rápidamente, circunstancias que no son, sin embargo, las más amenazantes ni las más de temer en las proximidades de la costa, sino que los violentos temporales que a menudo la azotan. La costa misma es, en general, limpia y con la debida prudencia se le puede acercar de día y con tiempo despejado, cuidando alejarse de los sargazos, los que siempre recelan fondos someros o rocosos.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

La costa S de la península Hardy termina al SE en el cabo Falso Cabo de Hornos.

Isla Thiery.- Situada al E y a 3 millas de la isla Loewy y la más destacada al SW de varias islas enfrente de la costa SW de la península Hardy. El lado W de esta isla despide, a su vez, hacia el W varios islotes y rocas hasta 1,5 millas afuera.

Bahía Bourchier.- Cartas Nº 13200 y 13700. Lat. 55° 35' S; Long. 68° 19' W (aprox.). Se forma entre la isla Thiery y el cabo Payen —situado al SE y a 7 millas— y sobre la costa SW de la península Hardy. Es una extensa ensenada casi enteramente obstruida por la isla Gaussin y muchos islotes y rocas, principalmente en sus lados N y W, y totalmente abierta a los vientos del 3er cuadrante.

La bahía Bourchier es absolutamente inútil para la navegación.

Isla Gaussin.- Situada al E y a 3,3 millas de la isla Thiery y casi en el centro de la bahía Bourchier. Es de buen tamaño y está rodeada por muchos islotes y rocas.

Cabo Payen.- Situado al SE y a 7 millas de la isla Thiery y en la costa SW de la península Hardy. Es un promontorio sucio que destaca rocas hasta casi 1 milla afuera.

El cabo Payen cierra la bahía Bourchier por el SE y la separa de la bahía Del Sur.

Bahía del Sur.- Cartas Nº 13200 y 13700. Lat. 55° 37' S; Long. 68° 09' W (aprox.). Se forma por el lado E del cabo Payen y sobre la costa SW de la península Hardy. Es una amplia ensenada abierta al S, sembrada de rocas y fondos sucios y no tiene abrigo alguno de los vientos del SW, por lo que es inútil para los usos de la navegación.

Cabo Falso Cabo de Hornos.- Configura el extremo SE de la península Hardy y tiene cierta semejanza con el verdadero cabo de Hornos de la isla del mismo nombre, perteneciente al grupo de las islas Hermite —situado al SE y a 31 millas. Dicho parecido ha sido causa para que en algunas ocasiones se llegara a confundir el Falso Cabo de Hornos con el verdadero cabo de Hornos, con trágicas consecuencias.

El Falso Cabo de Hornos remata al S en un islote roqueño y puntiagudo, semejante al cuerno de un rinoceronte; asimismo, en su pie hay diseminadas algunas rocas adonde la mar rompe con furia.

ISLAS DIEGO RAMÍREZ

Islas Diego Ramírez.- Cartas Nº 13700 y 13711. Lat. 56° 31' S; Long. 68° 43' W (aprox.). Situadas al SSW y a 52 millas del Falso Cabo de Hornos. Están formadas por un conjunto de islas e islotes de conformación rocosa, que ocupa una extensión de casi 6 millas en sentido N-S, compuesto a su vez, por dos grupos separados entre sí por el paso Petreles —limpio y de cerca de 2 millas de ancho— al centro del cual se sondan 75 metros. El grupo del N está constituido por una isla y diez islotes y gran número de rocas, dispuestos en una fila que abarca casi 1,1 millas en sentido NNW-SSE. El grupo del S lo forman dos islas principales, la isla Bartolomé —que es la mayor— al N, y la isla Gonzalo al S. Fuera de ellas, existen gran número de islotes y requeríos que se desprenden especialmente hacia el N y S. En sus proximidades se registran profundidades de 60 a 100 metros.

Parque Marino "Islas Diego Ramírez y Paso Drake"

Decreto Supremo Nº 9, de fecha 2 de febrero de 2018, Ministerio de Medio Ambiente, http://bdrnap.mma.gob.cl/buscador-rnap/#/busqueda?p=11, crea el Parque Marino denominado "Islas Diego Ramírez y Paso Drake", ubicado en el archipiélago Diego Ramírez y el Paso Drake. Definido por las siguientes coordenadas geográficas:

PARQUE MARINO "ISLAS DIEGO RAMÍREZ Y PASO DRAKE"		
Vértice	COORDENADAS GEOGRÁFICAS (WGS-84)	
	Latitud	Longitud
A	57° 07' 51,74" S	67° 25' 05,07" W
B	59° 47' 16,48" S	67° 25' 50,28" W
C	59° 51' 19,38" S	68° 18' 55,81" W
D	59° 50' 42,10" S	69° 23' 36,51" W
E	59° 44' 16,33" S	70° 26' 29,35" W
F	59° 32' 17,52" S	71° 25' 49,25" W
G	59° 15' 13,72" S	72° 19' 45,17" W
H	58° 53' 28,98" S	73° 06' 20,76" W

Cartas: 13200 - 13700 - 13711

Cambio Nº 1, marzo 2021.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

I	58° 27’ 59,58” S	73° 44’ 59,71” W
J	57° 59’ 06,09” S	74° 14’ 35,00” W
K	57° 54’ 35,05” S	74° 23’ 07,04” W
L	55° 00’ 35,19” S	73° 01’ 53,72” W
M	55° 53’ 58,83” S	71° 23’ 52,88” W
N	56° 00’ 13,97” S	71° 21’ 31,01” W
O	56° 24’ 55,27” S	70° 34’ 16,64” W
P	56° 41’ 20,81” S	69° 06’ 05,33” W
Q	56° 15’ 06,56” S	69° 06’ 01,15” W
R	56° 15’ 00,29” S	68° 20’ 09,08” W
S	56° 42’ 29,91” S	68° 19’ 40,01” W
T	56° 42’ 33,33” S	68° 32’ 44,48” W
U	56° 50’ 27,94” S	68° 32’ 05,62” W

Isla Bartolomé.- Situada al SSW y a 52 millas del Falso Cabo de Hornos. Se extiende 1,1 millas en sentido NNW-SSE y presenta un ancho máximo de poco más de 3,7 cables; su mayor prominencia la constituye el cerro Tapamucho de 190 metros que se alza en la parte S. Está rodeada de islotes entre los que destacan el islote Pontevedra, el islote Santander y los islotes Vergara por el N, y el islote García colindante a su costa W.

La costa W de la isla Bartolomé es completamente inaccesible; su costa E, en cambio, hacia su medianía en lo que se denomina ensenada Albatros, existe una pequeña caleta conocida como fondeadero Oreste.

Fondeadero Oreste.- Carta Nº 13711. Se encuentra fondeadero en 36 metros de agua sobre fondo de arena, a unos 2,6 cables de la costa E de la isla Bartolomé, enfrente de la medianía de esa costa.

Isla Norte.- Situada al N y casi a 2 millas de la isla Bartolomé. Es pequeña y forma parte de un grupo de islas e islotes constituido por una hilera dispuesta de NNW a SSE y abarcando casi 1,1 millas. Dicho grupo está compuesto por una isla —la isla Norte— y varios islotes —los islotes Cabezas, Peñailillo, Schlatter, Martínez y Mendoza y el grupo de islotes Pisano— y una gran cantidad de rocas en sus inmediaciones.

La isla Norte es la del centro y la más conspicua del grupo.

No hay paso navegable por entre la isla e islotes antes referidos. Deben rodearse como un todo y a prudente distancia.

Canal Nodal.- Carta Nº 13711. Separa la costa S de la isla Bartolomé —por el lado N— de la costa N de la isla Gonzalo —por el lado S—, en una extensión de 5 cables en dirección general W-E y presenta un ancho mínimo de 1,6 cables. Es apenas un canalizo sucio transitable únicamente por embarcaciones menores, en cuya boca E se sondan 7 metros de agua.

Isla Gonzalo.- Situada inmediatamente al S de la isla Bartolomé y separada por el canal Nodal. Mide un poco más de 5 cables de largo en sentido WNW-ESE por 3,2 cables de ancho de N a S y su mayor elevación, que se alza en la parte W, la constituye el cerro Tapapoco de 140 metros.

La isla Gonzalo desprende numerosos roqueríos e islotes, de los cuales el mayor es el islote Ester, hacia el E, S y SE y hasta 7 cables afuera de la orilla; siendo el islote Águila el más desprendido hacia el S.

La isla Gonzalo, por sus pequeñas dimensiones no ofrece reparo alguno contra los malos tiempos, lo que constituye la nota más característica de la zona, y es necesario esperar en algún puerto de la bahía Nassau, que se presenten condiciones de buen tiempo, que son las más escasas, para tener acceso a ellas.

Baliza luminosa Islas Diego Ramírez.- Ubicada en la parte E de la isla Gonzalo. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Estación Meteorológica Isla Gonzalo.- Emplazada en la costa NE de la isla Gonzalo. Es una estación meteorológica de la Armada de Chile.

Islote Ester.- Situado al E y a 3,3 cables de la isla Gonzalo y separado por un canalizo sucio y plagado de sargazos. Es pequeño y de forma redondeada con 1,5 cables de diámetro.

Fondeadero Águila.- Carta Nº 13711. Se forma en el centro de la ensenada que se desarrolla entre la costa SE de la isla Bartolomé, la costa NE de la isla Gonzalo y el lado NW del islote Ester. Allí se

Original, abril 2022.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

encuentra fondeadero en 32 metros de agua sobre fondo de arena, en una ubicación casi equidistante como a 3 cables de la costa.

Desde este fondeadero se tiene acceso a tierra desembarcando en la caleta Condell, ubicada en la parte N central de la isla Gonzalo, donde se encuentran las instalaciones de la estación meteorológica.

Monte Submarino Piloto Pardo.- Fue denunciado el 2020 por el buque chileno AGS “Cabo de Hornos”. Se ubica en el paso Drake, en Lat. 59° 01’ 24” S, Long. 65° 46’ 12” W, a 329 millas náuticas al SE de las islas Diego Ramírez y a 539 millas al NW de las islas Shetland del Sur, en la Antártica Chilena. Tiene 11,3 millas de largo en sentido SW-NE y 5,9 millas de ancho en sentido NW-SE; su menor profundidad es de 586 metros, mientras que
10 la mayor alcanza los 2.300 metros, con un relieve de 1.714 metros.

☆☆☆☆☆☆☆

Cartas: 13700 - 13711

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

SEGUNDA PARTE

BRAZOS NOROESTE Y SUDOESTE DEL CANAL BEAGLE
DESDE LOS PASOS DARWIN E IBARRA AL CANAL BEAGLE

BRAZO NOROESTE DEL CANAL BEAGLE
Desde el paso Darwin al Canal Beagle

Brazo Noroeste del Canal Beagle.- Carta Nº 12810. Separa la costa S de Tierra del Fuego —por el lado N— de la costa N de la isla Gordon —por el lado S—, en una extensión de aproximadamente 32 millas en dirección W-E y luego WNW-ESE; presenta un ancho no inferior a 5 cables, existente en su boca E, entre la costa SW de la isla del Diablo y la punta Divide, donde se señala su límite E. Constituye la continuación hacia el E de los paso Darwin e Ibarra.

El brazo Noroeste del Canal Beagle corre entre elevadas y escarpadas montañas que lo orillan, las cuales caen casi verticales al mar. Sus aguas son profundas y limpias.

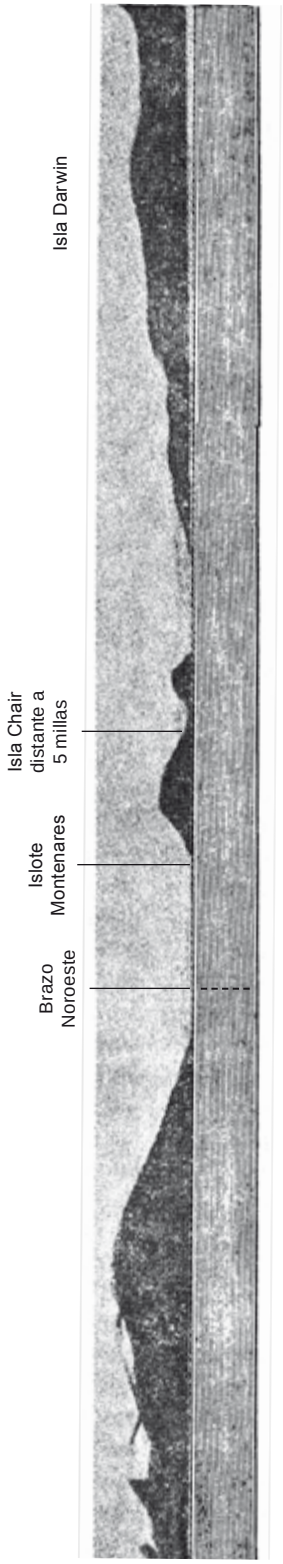
Marea y corrientes.- En el Canal Beagle las corrientes son bastante sensibles, produciendo su encuentro con las que rigen en el brazo Sudoeste, violentas revesas que es necesario no descuidar, principalmente en su acceso E.

Precaución. Hielos.- En verano, con el deshielo en toda esta zona, es usual encontrar en el brazo Noroeste del Canal Beagle trozos de hielos a la deriva que se desprenden de los ventisqueros que desaguan sobre la costa de Tierra del Fuego. No obstante, en toda época del año puede también tropezarse con hielos a la deriva, de los cuales hay que precaverse también.

Pilotaje.- Es obligatorio para todas las naves que navegan las aguas interiores de la República. Consultar las “Disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional”, párrafo 5.- Practicaje y Pilotaje, en páginas (3005) C-4 y (3005) C-5 de esta obra.

Aspecto de las tierras.- El aspecto general de la región W del Canal Beagle se diferencia notablemente del que se observa en la región de más al E; pues, ambas costas de su brazo Noroeste están formadas por montañas elevadas, particularmente la del N, en que se desglosan de la cordillera Darwin, y cuyos picos culminantes, el Darwin y el Francés, se encumbran a más de 2.000 metros. Las quebradas y valles que separan esas montañas están ocupados por inmensos ventisqueros que descienden a veces hasta el mar, donde descargan bloques de hielo de dimensiones variables que las corrientes arrastran; constituye su presencia si no un peligro, por lo menos una nueva preocupación para el navegante, especialmente en navegación nocturna. Cuando la pendiente de la montaña es muy pronunciada, el borde del ventisquero se mantiene por algún tiempo suspendido en el aire hasta que, por fin, se desprende cayendo con bastante ruido, que los ecos repiten y acrecientan. En otras ocasiones, el ventisquero termina en un muro de hielo, de 50 o más metros de elevación; y la faja de terreno que corre al pie, está cubierta por un bosque de árboles vivos que arraigan entre los enormes peñascos que ha acarreado el mismo ventisquero. Los hielos de fusión dan origen a la formación de arroyos o torrentes que transportan y depositan, constantemente, en el final de los senos en que se vacían el légamo y detritus que cargan sus aguas, produciendo ese fango que levantan las anclas y cadenas al virar. Cuando un grueso bloque

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Brazo Noroeste, visto desde el W.

Cartas: ~~12700~~ - 12800 - 12810

Cambio Nº 1, febrero 2017.



Fiordo Garibaldi. Vista de recalada

de hielo se desprende de la parte inferior del ventisquero, esos torrentes crecen a veces repentinamente; les sigue una cascada que se precipita en un chorro enorme y termina tan rápidamente como había aparecido.

Los faldeos de las montañas están cubiertos por una vegetación vigorosa y lozana, cuyos matices producen notable contraste con la blancura de los hielos que la rodean. Esos bosques, en los cuales predominan la haya antártica, están surcados en algunas partes con fajas de árboles secos, derribados de las cumbres por el peso de los aludes; en otras partes, la roca descubierta y estriada indica el lugar ocupado por los hielos en una época aún no muy lejana.

Tierra del Fuego. Costa S.- La costa S de Tierra del Fuego configura la totalidad de la ribera N del brazo Noroeste del Canal Beagle y sigue, en general, una dirección bastante uniforme; es elevada y abrupta. En ella se forman varias entradas de mar en algunas de las cuales se dejan ver algunos ventisqueros que dan gran atractivo turístico a la región —especialmente al interior de los fiordos Garibaldi y Pía. Su redoso es, en general, limpio y profundo.

Fiordo Garibaldi.- Carta Nº 13111. Lat. 54° 51' S; Long. 69° 57' W (aprox.). Se forma al NE y casi a 3 millas de la isla Chair y sobre la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del brazo Noroeste del Canal Beagle. Se interna casi 10 millas en dirección general N y presenta un ancho promedio de aproximadamente 1 milla, el que se reduce progresivamente hacia el interior. Su entrada se abre entre la punta De la Fuente —por el lado W— y la punta Anna —por el lado E—, las cuales son bajas y arboladas, y despiden hacia el centro de la boca, restingas de piedra de poco más de 2 cables de extensión; ambos escollos están marcados por sargazos y por los movimientos del agua.

El fiordo Garibaldi es limpio y profundo; sin embargo, entre las restingas que desprenden las puntas de la entrada, hay una barra sobre la cual y en toda su extensión hay como mínimo 12,1 metros de profundidad.

En su interior y hacia el final del saco del fiordo Garibaldi, se divisan dos extensos y hermosos ventisqueros, denominado Garibaldi y Picos Azules, cuyas vertientes caen al mar. Con frecuencia se desprenden trozos de hielo, derivando hacia el S con marea vaciante, lo que obliga a navegar con precaución. Con marea de flujo, los hielos se repliegan hasta el final del saco, lo cual permite aproximar hasta casi 2 millas del ventisquero.

Punta De la Fuente.- Situada al NE y a 2,8 millas del borde E de la isla Chair, en el lado N del brazo Noroeste del Canal Beagle. Es baja y arbolada y despide una restinga con una profundidad mínima de 4,9 metros al E y a 1,2 cables de la misma punta, y avanza en dirección al eje de la entrada hasta casi 2,5 cables afuera de la orilla.

Punta Anna.- Situada al E y a 9,7 cables de la punta De la Fuente. Es también baja, arbolada y sucia; despide una restinga con una profundidad minima de 4,3 metros de profundidad al W y a 1,8 cables de la misma punta y que avanza en dirección al eje de la entrada hasta casi 2 cables afuera de la orilla.

Cartas: ~~12700~~ - 12800 - 12810 - 13111

Cambio Nº 1, febrero 2017.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Ventisquero Garibaldi

Barra.- Entre los veriles exteriores de las restingas que desprenden las puntas De la Fuente y Anna, existe una barra formada por fango negro producto de los sedimentos acumulados, sobre la cual se sonda una profundidad no menor de 12,1 metros.

Punta Hamburgo.- Situada al NNW y casi a 4 millas de la punta Anna y casi enfrente del puerto Garibaldi, en la costa E del fiordo. Es sucia y despide una restinga que avanza hasta casi 2 cables afuera de la orilla y se encuentra marcada por sargazos. Debe dársele seguro resguardo.

Isla Pirincho.- Situada al N y a 3,2 millas del puerto Garibaldi y separada de la costa W del fiordo Garibaldi por un estrecho y sucio canalizo que no admite paso. Es pequeña y baja. Su redoso E es limpio y profundo, y próximo a su costa N se encuentra un bajo fondo con 2,3 metros de agua.

Por el E de la isla Pirincho queda un pasaje navegable, denominado paso Terra Australis, por el cual se accede al saco interior del fiordo.

Paso Terra Australis.- Carta Nº 13111. Separa la costa E de la isla Pirincho —por el lado W— de la costa E del fiordo Garibaldi —por el lado E—, en una extensión de casi 5 cables en dirección SSE-NNW y presenta una anchura de casi 2 cables. Es profundo y limpio a medio freo.

Saco interior.- Salvado al N del paso Terra Australis se abre el saco interior del fiordo Garibaldi, en cuyo extremo N desaguan los ventisqueros Garibaldi y Picos Azules; hermosos e imponentes, constituyen un gran atractivo turístico. Sus aguas son profundas y limpias; sin embargo, es usual encontrar gran cantidad de hielos a la deriva.

Fondeadero de ocasión.- Naves de hasta 124 metros de eslora han fondeado en 60 metros de agua, justo al frente del ventisquero Picos Azules; apreciándolo como de buen tenedero para una corta estadía con buenas condiciones meteorológicas.

Precaución.- Las naves que ingresan a la última parte o saco interior del fiordo Garibaldi, deben avisar su intención por VHF canal 16 antes de cruzar la parte N del paso Terra Australis, objeto evitar encontrarse con otra nave en el interior.

Direcciones y fondeaderos.- Al aproximarse a la entrada del fiordo Garibaldi, se aprecia una brusca disminución de la profundidad al pasar sobre la barra y, sobrepasada esta, la sonda aumenta nuevamente, hasta sobrepasar los 100 metros una vez en el interior del fiordo. En general, el acceso al fiordo es fácil y seguro, navegando por el eje del mismo y progresando hacia su interior a medio freo, incluso más allá de la isla Pirincho, pasado al N del paso Terra Australis; pero, sin aproximarse a menos de 2 millas del final del saco interior donde desaguan los ventisqueros Garibaldi y Picos Azules.

Fondeaderos

Fondeadero exterior.- Carta Nº 13111. El fondeadero exterior se encuentra en 39 metros de agua sobre fondo de conchuela y fango, inmediato al N de la punta De

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

la Fuente y al SE y a 2,8 cables de la punta Labbé, en el lado W de la entrada del fiordo. Este fondeadero ha sido tomado por naves de hasta 500 TRG, sondando 35 metros a 2,2 cables de la costa y soportando rachas de viento de hasta 50 nudos, lo que lo convierte en una buena alternativa para capear mal tiempo en el brazo Noroeste del Canal Beagle y ante la eventualidad de hielos a la deriva en el puerto Garibaldi. El tenedero es bueno y protegido de los vientos del NW al SW.

Para fondear, se recomienda aproximar desde el S con rumbo general NNW, y una vez cruzada la barra de la entrada, enfilar sobre la punta Labbé.

Puerto Garibaldi.- Carta Nº 13111. Lat. 54° 47' S; Long. 69° 59' W (aprox.). Se encuentra al N y a 4 millas de la punta De la Fuente, en la ensenada que se forma después de pasar la punta Rodríguez y al S de la punta Roca Verde, sobre la misma costa W del fiordo Garibaldi. La punta Roca Verde se eleva a unos 17 metros, tiene forma de frontón y está pintada de color verde. El fondo es de fango y la profundidad relativamente pareja. A 1,1 cables de la playa hay 12 metros de agua y desde ahí el fondo aumenta en forma suave hasta 2,7 cables de la costa. Más afuera de 3,2 cables, el gradiente aumenta bruscamente.

En el puerto Garibaldi se encuentra fondeadero en 14 a 16 metros de agua sobre fondo de arena y fango, al SSE y a 3 cables de la punta Roca Verde y separado casi a 2 cables de la costa W. En este puerto, el tenedero es bueno y está protegido de los vientos del WSW al WNW, no así de los del N. Casi frente al fondeadero y en la costa E del fiordo, se encuentra la punta Hamburgo. Hay leña en abundancia y agua suficiente.

Isla Gordon. Costa N.- Situada hacia el SE del lado E del paso Darwin y al E de las islas Thomson y Delta, separadas por el canal Barros Merino; apartando, asimismo, los brazos Noroeste y Sudoeste del Canal Beagle, los cuales la rodean por el N y por el S, respectivamente. Se asemeja sensiblemente a un triángulo isósceles, con su base en el lado W, la que tiene como 10 millas de extensión; el eje mayor de la isla mide más o menos 28 millas de largo en sentido W-E. Es, en general, montañosa y termina al E en la punta Divide, la cual se presenta como una cuña en la confluencia de los brazos Noroeste y Sudoeste del Canal Beagle.

La costa N de la isla Gordon configura la totalidad del lado S del brazo Noroeste del Canal Beagle y en ella se forman dos entradas profundas —las bahías Tres Brazos y Romanche—, y entre estas la pequeña caleta Voilier. Por el lado S de la isla corre el brazo Sudoeste del Canal Beagle; y por el lado W lo hace el canal Barros Merino.

Bahía Tres Brazos.- Carta Nº 12810. Lat. 54° 52' S; Long. 69° 47' W (aprox.). Se forma al E y como 6 millas de la isla Chair y sobre la costa NNW de la isla Gordon, en el lado S del brazo Noroeste del Canal Beagle. Es un extenso estero que se interna casi 6 millas en dirección SSE y luego de como 2 millas al interior de su entrada, hay varios islotes y rocas, al S de los cuales el estero se divide en tres brazos tortuosos, de aguas profundas y con algunos otros islotes en su curso. El canalizo de entrada es ancho y profundo con sondas de 120 metros hasta el inicio del brazo central donde disminuyen a 45 metros.

La bahía Tres Brazos es, en general, profunda y está protegida de todos los vientos, excepto los del N. No hay en ella más que un fondeadero aceptable, que se encuentra en una pequeña ensenada que se forma sobre la costa E, como a 2 millas al interior de su entrada.

En invierno, el saco de la bahía Tres Brazos se congela haciendo peligrosa la navegación de buques pequeños.

Ventisquero España.- Situado frente a la boca de la bahía Tres Brazos y hacia el interior de la costa S de la isla Tierra del Fuego, en el lado N del brazo Noroeste del Canal Beagle. Es un hermoso ventisquero que desciende en dos ramas por sus quebradas correspondientes.

La entrada de la bahía en cuyo término el ventisquero España descarga en el lado N del brazo Noroeste del Canal Beagle, está obstruida por un gran banco de arena y guijarros, y por una cadena de enormes bloques de roca depositados allí desde que el ventisquero se retiró al interior.

Punta Pabellón.- Situada al E y a 4 millas de la bahía Tres Brazos y en la costa N de la isla Gordon, en el lado S del brazo Noroeste del Canal Beagle. Es de redoso sucio y determina la entrada de la caleta Voilier.

Cartas: 12800 - 12810 - 13111

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Fiordo Pía.- Carta Nº 13113. Lat. 54° 50' S; Long. 69° 41' W (aprox.). Se forma al E y a 8,5 millas del fiordo Garibaldi y sobre la misma costa, en el lado N del brazo Noroeste del Canal Beagle. Este fiordo se interna inicialmente casi 2,5 millas en dirección general N, donde presenta un ancho promedio de aproximadamente 1 milla; posteriormente, se divide en dos ramas denominadas brazo Pía Weste y brazo Pía Este que se abren hacia el NW y el NE, respectivamente. Su entrada se abre entre la punta Pasada —por el lado W— y la punta Restinga —por el lado E—, las cuales se encuentran unidas por un bajo fondo que cruza de lado a lado el acceso del fiordo –denominado bajo Arturo–; pero, que se sumerge en su tercio W, dejando un canalizo de entrada de apenas 0,5 cable de ancho y con una profundidad de 9,1 a 18,5 metros. Una vez que se ha sobrepasado la restinga, las profundidades caen en forma abrupta hasta un promedio de 120 metros. El fiordo es profundo y limpio en toda su extensión.

Advertencia.- El ingreso de naves al fiordo Pía, se recomienda a naves con calados de hasta 4 metros, habida consideración de la profundidad y ancho de su entrada.

Punta Pasada.- Situada al E y a 7,7 millas de la punta Anna, en el lado N del brazo Noroeste del Canal Beagle. Es sucia y desprende hacia el E el bajo Arturo.

Al WSW y a 5,8 cables de la punta Pasada y próxima a la costa N del brazo Noreste del Canal Beagle se encuentra una roca aflorada y dos que descubren en bajamar. Escollos de los que hay que cuidarse cuando se aproxima a la entrada del fiordo Pía.

Punta Restinga. Situada al ESE y a 1,18 millas de la punta Pasada y en la misma costa. Es también sucia y desde ella se proyecta hacia el W el mismo bajo Arturo, inicialmente como una restinga de arena con algunas rocas afloradas y que luego se sumerge.

Bajo Arturo.- Es el bajo fondo que arranca desde las puntas Pasada y Restinga y avanza hacia el eje de la entrada del fiordo Pía, casi a 3 cables desde la primera y a 8,8 cables desde la segunda, con muy poca agua y marcado por sargazos; dejando un angosto paso navegable de apenas 0,5 cable de ancho y con profundidades de 15,2, 18,5, 13,7 y 9,1 metros.

Brazo Pía Weste.- Carta Nº 13113. Se abre justamente al W de la punta Austral II y se interna 5,5 millas en dirección general N siguiendo un curso algo tortuoso; su ancho es bastante parejo y no disminuye de 3 cables. Es profundo y sus costas son acantiladas. Al final del brazo desagua el ventisquero Guilcher.

La navegación del brazo Pía Weste a medio canal, no reviste inconvenientes; excepto por los hielos a la deriva que puedan encontrarse. No posee lugares aptos para fondear, dadas las profundidades y los fuertes vientos que se forman en su interior, producto de las escarpadas costas.

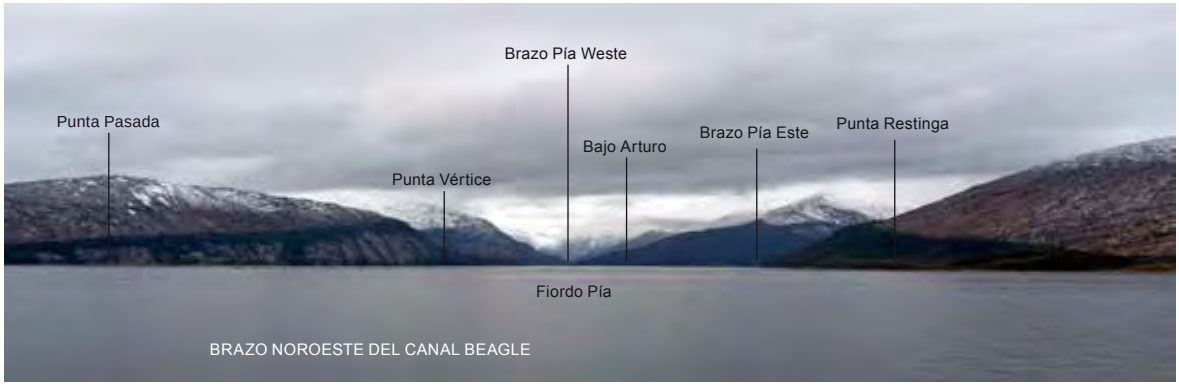
Brazo Pía Este.- Carta Nº 13113. Se abre hacia el E de la punta Austral II y se interna casi 2,5 millas en dirección media ENE primero, y luego recurva hacia el N con el nombre de brazo Interior, por 2 millas más; su ancho útil no es inferior a 2,5 cables. Es profundo y limpio; sin embargo el extremo N de la punta Storaker desprende al N y dentro de 1 cable, un bajo fondo con 4,6 metros de agua del que hay que precaverse.

La navegación del brazo Pía Este no presenta inconvenientes si se lleva a medio freo; pero, pasado al NE del islote Punta Falsa, es necesario resguardarse de los bajos fondos con 2,6 y 3,3 metros de agua que destaca dicho islote hacia el NNE y a 2 cables; asimismo, los escollos entre 2 y 5,5 metros de profundidad que desprende la punta Expedición hacia el S y hasta 2,7 cables afuera. Más al N de la punta Expedición se abre el brazo Interior, cuya entrada está obstaculizada por el bajo Arismendi.

En el brazo Pía Este el ventisquero Romanche se deja ver en varias partes y constituye el principal atractivo turístico.

Caleta Beaulieu.- Carta Nº 13113. Lat. 54° 48’ S; Long. 69° 37’ W (aprox.). Se forma justamente al S de la punta Storaker, que cierra la caleta por el NW, y tres islotes situados en línea y cercanos a la costa S del brazo Pía Este. Es una ensenada con profundidades de 27 a 10,1 metros; pero su área de fondeo se ve reducida por la existencia de bajos fondos que desprenden sus orillas. Re-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Fiordo Pía. Vista desde el S.

comendada para naves de hasta 45 metros de eslora; fondeando sobre fondo de fango y limo, de excelente tenedero.

Bahía Terra Australis.- Carta Nº 13113. Lat. 54° 47' S; Long. 69° 36' W (aprox.). Se forma hacia el S del islote Punta Falsa y sobre la costa S del brazo Pía Este. Es una amplia ensenada con profundidades entre 39 y 72 metros. Recomendada para el fondeo eventual de naves de hasta 60 metros de eslora, sobre fondo de fango y limo, y excelente tenedero.

Bajo Arismendi.- Se encuentra cercano al N de la punta Expedición y formando una barrera que prácticamente cierra el acceso al brazo Interior, pues lo cruza de lado a lado y sus profundidades varían entre 0 y 4,6 metros. Puede ser cruzado por embarcaciones de no más de 3 metros de calado y la pasada debe realizarse al rumbo 345° y para pasar a 1 cable de la costa W. Una vez sobrepasado el escollo puede navegarse a medio canal por el brazo Interior hasta llegar a la cabeza del ventisquero Romanche, puesto que las profundidades medias en el eje alcanzan los 60 metros.

Caleta Voilier.- Carta Nº 12810. Lat. 54° 53' S; Long. 69° 39' W (aprox.). Se forma justamente al E de la punta Pabellón y sobre la misma costa, en el lado S del brazo Noroeste del Canal Beagle. Es una ensenada que se interna 7 cables por 5 cables de ancho. Su entrada es fácil de reconocer por un cerro en forma de pan de azúcar que se alza en la costa E. Al final se comunica con una laguna por un angosto pasaje obstruido por un islote y algunas rocas. Presenta un fondo parejo de 17 a 20 metros, pero es sucia a lo largo de su costa W hasta casi 1,35 cables afuera de la orilla, donde hay varios bajos fondos marcados por sargazos, de los que merece señalarse uno de 6,75 metros de profundidad que se encuentra al E de la punta Pabellón, y otro con 5 metros de agua que despide hacia el ENE un islote muy próximo a la costa y situado al 160° y a 2,7 cables de la punta Pabellón. Al final de la caleta hay otro bajo fondo de piedra con 2 metros de agua, ubicado al N y a 1,6 cables del islote que cierra el paso a la laguna interior.

Fondeadero.- En la caleta Voilier, el mejor fondeadero, apto para buques de tamaño mediano, se encuentra en 18 metros de agua sobre buen tenedero de arena y fango, al 130° y a 3,5 cables de la punta Pabellón; el cual está, además, protegido de los vientos reinantes. Puede hacerse agua en embarcaciones.

Ventisquero Romanche.- Ubicado al ESE y casi a 7,5 millas del fiordo Pía y hacia el interior de la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del brazo Noroeste del Canal Beagle. Este ventisquero, que desagua en el brazo Este del fiordo Pía, también lo hace desde las alturas que rodean el término de una pequeña inflexión en la costa N del brazo Noroeste del Canal Beagle. Es muy conspicuo y constituye, quizás, el mayor atractivo turístico del área.

Baliza luminosa Ventisquero Romanche.- Al N y a 1,5 millas de la punta W de la bahía Romanche y en la costa N del brazo Noroeste del Canal Beagle. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Cartas: ~~12700~~ - 12800 - 12810 - 13113

Cambio Nº 1, febrero 2017.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Ventisquero Italia

Bahía Romanche.- Carta Nº 12810. Lat. 54° 53' S; Long. 69° 28' W (aprox.). Se forma el ESE y a 6 millas de la caleta Voilier y sobre la costa N de la isla Gordon, en el lado S del brazo Noroeste del Canal Beagle. Es un hermoso estero que se interna inicialmente casi 3 millas en dirección S y, enseguida, por otras 1,5 millas hacia el W. Está rodeada por montañas que se elevan de 800 a 900 metros. Su entrada puede ser reconocida por encontrarse justamente opuesta a los ventisqueros Romanche y Alemania que se precipitan en la costa N del canal.

En la bahía Romanche las aguas son en general muy profundas, no obstante lo cual, ofrece dos fondeaderos importantes: las caletas Morning y Evening.

Caleta Morning.- Carta Nº 12810. Lat. 54° 54' S; Long. 69° 39' W (aprox.). Se forma en el lado W e inmediatamente al interior de la entrada de la bahía Romanche. Es una pequeña ensenada donde la profundidad no excede de 25 metros y el tenedero es de buena calidad. Al final del saco se vacía un hermoso torrente, que es la descarga de una laguna vecina situada a unos 30 metros de elevación. Próxima a la orilla S de esta caleta, se ha denunciado la existencia de una roca sumergida acantilada con apenas 0,9 metro de agua encima y marcada por sargazos; esta roca queda hacia el SW del fondeadero y a unos 30 metros de ella se sonda 10 metros de profundidad.

Puede encontrarse fondeadero en la caleta Morning, en profundidades de 20 a 21 metros.

Más al S y a unas 2 millas del acceso de la caleta Morning, precisamente, un poco antes que la bahía cambie su dirección hacia el W, se encuentra otro fondeadero en 27 metros sobre arena y fango, al SE y a 9 cables de una montaña puntiaguda de 900 metros que se alza al SSW y a 2,2 millas de la punta W de la entrada de la bahía.

Caleta Evening.- Carta Nº 12810. Lat. 54° 57' S; Long. 69° 30' W (aprox.). Se forma en la prolongación de la caleta Morning, donde el estero cambia su dirección hacia el W por más de 1 milla; pero, pasada la angostura que se forma inmediatamente al W del fondeadero anterior, la profundidad aumenta a 50 metros. Es una ensenada que se interna 1,5 millas en dirección W. En la entrada de la caleta y próximo a la orilla S y al WSW y más o menos a 3,8 cables de la punta que señala el recodo de la bahía en la costa W, se encuentra un bajo fondo de 6,5 metros de profundidad. Al final del saco hay una gran playa de arena.

En invierno no es conveniente para los buques pequeños tomar el fondeadero de la caleta Evening, porque sus aguas normalmente se congelan, no así en la caleta Morning.

Ventisqueros Alemania, Francia e Italia.- Se descubren sucesivamente hacia el ESE y a 2, 5,5 y 9 millas de la baliza luminosa Ventisquero Romanche, respectivamente, y muy poco hacia el interior de la costa S de Tierra del Fuego. Estos ventisqueros desaguan desde las alturas que se alzan en la costa N del brazo Noroeste del Canal Beagle en esta parte, y también constituyen atractivo turístico.

Caleta Olla.- Carta Nº 13113. Lat. 54° 57' S; Long. 69° 09' W (aprox.). Se forma al NW y a 2 millas de

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

la punta Divide, y en la desembocadura del ventisquero Holanda, sobre la costa S de Tierra del Fuego. Es un pequeño saco de menos de 2 cables de diámetro y se encuentra al abrigo de una pequeña península —cuyo extremo S se denomina punta Micalvi— que la cierra por el S y el W. La punta Micalvi desprende un bajo fondo con 1,3 metros de agua colindante al S.

Hacia el E y a contar de 1,9 cables del borde E de la antes referida península, se encuentran varios escollos, el más cercano es un bajo fondo de arena con 3,7 y 4,5 metros de agua, ubicado al ENE y a 2,7 cables de la punta Micalvi.

Direcciones y fondeaderos.- Para recalar a la caleta Olla, solamente se requiere rodear a prudente distancia la punta Micalvi, con un bajo fondo de 1,3 metros de profundidad en su inmediación S, y luego el borde E de la península que cierra la caleta, teniendo el cuidado de dejar hacia el E el bajo fondo de arena con 3,7 y 4,5 metros de agua, el cual está marcado por sargazos bien visibles.

En la caleta Olla hay dos fondeaderos, uno interior y otro exterior. El fondeadero interior, apto solamente para buques pequeños, se encuentra en 18 metros de agua sobre fondo de arena y fango, en el centro de esta ensenada. Los buques de mayor tamaño deben tomar el fondeadero exterior, en 23 a 25 metros de agua, al ESE y a 1,5 cables de la punta Micalvi. Hacia el NE de este último fondeadero quedará el bajo fondo de arena con apenas 3,7 y 4,5 metros de agua, anteriormente aludido y al cual se le debe dar un atinado resguardo.

Ventisquero Holanda.- Se descubre al E y casi a 1,5 millas de la caleta Olla y hacia el interior de la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del brazo Noroeste del Canal Beagle. Este ventisquero queda más lejano y desagua en la costa E de la caleta Olla.

Baliza luminosa Ventisquero Holanda.- Ubicada al N y a 5 cables del extremo W de la isla del Diablo, en la costa S de Tierra del Fuego. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Isla Del Diablo.- Situada en la boca E del brazo Noroeste del Canal Beagle y justamente al N de la punta Divide —extremo E de la isla Gordon. Es baja y de redoso limpio por su lado S; su borde N despide algunas rocas y fondos sucios que avanzan casi hasta la costa S de Tierra del Fuego.

El canalizo navegable, denominado paso Mc Intyre, queda entre la costa SW de la isla del Diablo —por el lado NE— y la costa NE de la punta Divide —por el lado SW. El paso por el E de esta isla —entre la isla y la costa S de la Tierra del Fuego— está obstruido por bajos fondos y rocas que se desprenden de la costa N de la isla; tampoco se ha encontrado fondeadero en la ensenada que se abre hacia el S en esta parte.

Precaución. Hielos.- En las inmediaciones de los ventisqueros Romanche, Alemania, Francia e Italia y hasta la isla del Diablo, es frecuente encontrar hielos a la deriva.

Punta Divide.- Situada al S y a 1,2 millas de la baliza luminosa Ventisquero Holanda, configurando el extremo E de la isla Gordon. Es baja, angosta y está cubierta de vegetación.

Viniendo del E la punta Divide se presenta como una cuña que separa a los brazos Noroeste y Sudoeste del Canal Beagle, que corren por el N y S, respectivamente, de la isla nombrada. Al W y a 3,2 millas de la punta Divide, se alza el pico Divide de 1.554 metros.

La punta Divide, junto con el límite E de la isla del Diablo, señalan la entrada E del brazo Noroeste del Canal Beagle; asimismo, con la costa N de la isla Hoste en esta parte, el acceso E del brazo Sudoeste del mismo canal. Hacia el E de la referida punta continúa el Canal Beagle propiamente tal.

Baliza luminosa Punta Divide.- Ubicada en la punta Divide. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Paso Mc Intyre.- Carta Nº 12810. Es la parte del brazo Noroeste del Canal Beagle que separa la costa SW de la isla del Diablo —por el lado NE— de la costa inmediata al NW de la punta Divide —por el lado SW—, en una extensión de 9 cables y presenta un ancho medio de 3,5 cables. Es profundo y limpio, excepto por una sonda de 19,2 metros justo frente a la baliza luminosa Punta Divide.

Precaución. Corrientes.- En el paso Mc Intyre la corriente de marea tira con mucha fuerza hacia el E, por lo que se debe gobernar con precaución para contrarrestar su efecto oportunamente.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

En la publicación SHOA Nº 3015 "Tablas de Corriente de Marea de la Costa de Chile", se puede consultar la predicción diaria de corrientes de marea para el paso Mc Intyre, la cual entrega las horas de estoa y la hora e intensidad de la máxima corriente de flujo y reflujo. Las predicciones corresponden a las generadas por alineaciones astronómicas conocidas, y no contienen el efecto que la meteorología pudiese causar. En la publicación se ha incluido una tabla anexa (Tabla III) que permite estimar el tiempo en que la corriente no es mayor a 1 nudo de intensidad.

INSTRUCCIONES PARA LA NAVEGACIÓN DEL PASO MC INTYRE

1.- Durante la travesía del paso Mc Intyre, dar estricto cumplimiento al Reglamento Internacional para Prevenir los 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 la caleta Olla por el NW (brazo Noroeste), la punta E de la isla del Diablo por el E y la punta Divide por el W (brazo Sudoeste) 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 paso Mc Intyre, 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 y paso que se navegará,
- Hora estimada a la que se encontrará a la cuadra de la isla del Diablo.

Esta información deberá ser repetida cada 15 minutos hasta el término del cruce.

3.- La preferencia de paso la tiene la nave que navega el brazo Noroeste —de W a E— debiendo esperar las naves que naveguen el brazo Sudoeste y el Canal Beagle, extremando las precauciones de no acercarse entre ellas.

RECOMENDACIONES PARA LA DERROTA EN EL BRAZO NOROESTE DEL CANAL BEAGLE

Navegando de W a E.- Proviniendo desde el W y salvado el paso Timbales, navegar el paso Ibarra pasando entre la costa S de Tierra del Fuego por el N y el islote Montenares, —señalizado con una baliza luminosa— y la costa N de la isla Chair, por el S pero, manteniéndose algo al N del medio canal. Así, se precaverá de los escollos que rodean al islote Montenares.

Sobrepasado al E de la isla Chair, ya en el brazo Noroeste del Canal Beagle, se observará en la costa N una gran entrada con dos puntas bajas, que delimitan la entrada del fiordo Garibaldi, y luego aparecerá muy clara la ruta a seguir hacia el E por el referido brazo. En el lado S de este brazo se señala la gran isla Gordon, cuya costa N configura la ribera S en su totalidad.

Avanzando hacia el E, sobre la costa N irán apareciendo varias entradas que terminan al final en hermosos ventisqueros, entre estos, el Romanche, el Francia y el Italia; y en la costa S del mismo brazo, se reconocerán sucesivamente la bahía Tres Brazos, la caleta Voilier y la bahía Romanche.

Finalmente, siguiendo por el eje del canal hacia el E, se divisará su salida E caracterizada por la isla del Diablo. Gobernar para pasar a medio freo el paso Mc Intyre entre la isla del Diablo y la punta Divide —señalizada con una baliza luminosa—, y como en este paraje la corriente de marea tira con mucha fuerza hacia el E, se debe gobernar con presteza y cuidado hasta alcanzar el eje del Canal Beagle.

Navegando de E a W.- Proviniendo desde el E por el Canal Beagle, como 1 milla antes de enfrentar la caleta Sonia de la costa N del Canal Beagle, se reconocerán la punta Divide —señalizada con una baliza luminosa— y el pico Divide que se alza en la parte E de la isla Gordon.

Entre la caleta Sonia y la isla del Diablo, se puede acercar a la costa N del Canal Beagle hasta que abra bien el brazo Noroeste, el cual se debe tomar pasando a medio freo el paso Mc Intyre entre la isla del Diablo y la punta Divide, y teniendo cuidado con el gobierno del buque porque la corriente suele tirar con fuerza hacia el E. Se advierte que entre la costa S de Tierra del Fuego y la costa N de la isla del Diablo no hay paso navegable, a pesar de que a la distancia pareciera que existe uno.

Dentro ya del brazo Noroeste del Canal Beagle, continuar la navegación por su eje, mostrándose en la ribera y a continuación de la isla del Diablo, la caleta Olla con el ventisquero Holanda; más al W y hacia el interior de Tierra del Fuego, hay una serie de ventisqueros.

Cartas: 12800 - 12810

⁎ Instrucciones obligatorias en los Derroteros de la Costa de Chile, se destacan con fondo celeste.

Cambio Nº 3, mayo 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Sobre la costa N de la isla Gordon, frente a los ventisqueros grandes y próximos a la costa opuesta, se abre la bahía Romanche; y más al W y 5,5 millas de esa bahía, en la misma costa y después de una punta, se verá la caleta Voilier. Después de esta caleta, la costa N de la isla Gordon se dirige al W como por 5 millas, al cabo de cuya distancia se abre la bahía Tres Brazos.

En la ribera N del brazo Noroeste del Canal Beagle, hacia el NW de la caleta Voilier, se forman varias bahías, cuyas entradas están obstruidas por sendos cordones de rocas; entre ellas el fiordo Pía.

Frente a la bahía Tres Brazos, el canal tiene 2,5 millas de ancho, apareciendo luego a babor el paso Darwin, en cuya parte N se descubre la isla Chair. Más al W y en la costa N se abre el fiordo Garibaldi, con su entrada caracterizada por dos puntas bajas y arboladas.

Enseguida, navegar el paso Ibarra pasando entre la costa S de Tierra del Fuego por el N y la costa N de la isla Chair y el islote Montenares —señalizado con una baliza luminosa— por el S pero, manteniéndose algo al N del medio canal. Así, se precaverá de los escollos que rodean al islote Montenares.

Finalmente, continuar hacia el W ajustándose a las direcciones reseñadas para la derrota en el paso Timbales.

BRAZO SUDOESTE DEL CANAL BEAGLE
Desde la bahía Cook al Canal Beagle

Brazo Sudoeste del Canal Beagle.- Carta Nº 12810. Separa la costa S de las islas Olga, Delta y Gordon —por el lado N— de la costa N de la isla Hoste —por el lado S—, en una extensión de alrededor de 32 millas en dirección aproximada WSW-ENE y presenta un ancho que varía entre 3 cables y 1 milla. Comunica las aguas de la bahía Cook con las del Canal Beagle propiamente tal, justamente donde aquel se bifurca hacia el W en los brazos Noroeste y Sudoeste.

El brazo Sudoeste del Canal Beagle corre entre dos cadenas paralelas de montañas que se alzan cerca de 1.000 metros. En ambas costas se abren profundas entradas, algunas de las cuales se hallan ocupadas por ventisqueros de los que se desprenden, a veces, grandes témpanos que pronto arrastran los vientos y las corrientes.

La entrada W del brazo Sudoeste del Canal Beagle se abre entre el cabo Kekhlao —extremo W de la isla Hoste— y el borde SW de la isla Olga; por el E, lo hace frente a la punta Divide —extremo E de la isla Gordon.

El brazo Sudoeste del Canal Beagle queda distante de la derrota usual para los buques o embarcaciones que trafican entre Punta Arenas y puerto Navarino o Puerto Williams, por lo que debe preferirse el brazo Noroeste.

10 **Marea y corrientes.-** Las corrientes de marea en el brazo Sudoeste del Canal Beagle son muy fuertes y producen numerosos escarceos y revesas.

En el brazo Sudoeste del Canal Beagle, en el sector comprendido entre la ensenada Ignota y la bahía Fleuriais, se han experimentado fuertes corrientes de E a W de aproximadamente 5 nudos, con media marea bajando, acompañadas de remolinos y escarceos que dificultan el gobierno del buque.

20 **Advertencia.-** Se advierte a los navegantes que este canal debe navegarse con precaución debido a que es usual encontrar hielos a la deriva.

Isla Olga.- Situada al W y a 2,5 cables de la isla Delta. Es casi tan extensa como la isla Delta. La punta N de la isla Olga despide a corta distancia, una roca que aflora en bajamar, denominada roca Negra; al N y a 1 milla de la misma punta, está el islote Verde, y como a 5 cables de la costa N de la *30* isla Olga, la isla Larga.

Desde el extremo NW de la isla Olga se extiende hacia el W, como por 4,5 millas, una cadena de islotes e islas de las cuales son características: la isla Promontorio que se alza a 445 metros y la isla Dos Cumbres de 158 metros. El islote Redondo queda al W y a 3,5 millas del extremo SW de la isla Olga.

Paso Occidental.- Cartas Nº 12750 y 12810. Se*40* para la costa E de la isla Olga —por el lado W— de la costa W de la isla Delta —por el lado E—, en una extensión de poco más de 4 millas en dirección media SSW-NNE y presenta un ancho medio de 3 cables. Comunica el brazo Sudeste del Canal Beagle con la parte N del canal Barros Merino. Su lado W, o la costa E de la isla Olga, es más sucia que la del E; sobre ella se abren la bahía Grande y el puerto Hondo, ambos no recomendables como fondeaderos.

Cartas: 12750 - 12800 - 12810

Original, mayo 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Brazo Sudoeste. Vista aproximación desde el W

Cabo Kekhlao.- Situado al SSE y algo más de 3,5 millas de la isla Olga, configurando el extremo W de la isla Hoste. Es un promontorio escarpado de color oscuro y que termina por el N en un contrafuerte coronado por dos pequeñas cumbres.

El cabo Kekhlao, junto con el borde SW de la isla Olga, señalan la entrada W del brazo Sudoeste del Canal Beagle, en la parte NE de la bahía Cook.

Isla Delta.- Situada al E de la isla Olga y separada por el paso Occidental y al W y a 2,5 cables del lado W de la isla Gordon y al SE y a 1,2 millas de la isla Thomson. Es de forma triangular, con su vértice más agudo al N; tiene como 4 millas de N a S por 2 millas de ancho en su lado S; en su parte SW se alza el pico Daroch de 718 metros.

El extremo N de la isla Delta despide a corta distancia algunos sargazos.

Por el lado E de la isla Delta corre la parte S del canal Barros Merino que la separa de la isla Gordon; por el lado S de la citada isla transita la parte W del brazo Sudoeste del Canal Beagle: y por el lado W de la misma isla, lo hace el paso Occidental que la aparta de la isla Olga.

La costa S de la isla Delta, que da al brazo Sudoeste del Canal Beagle, es sucia. Las demás costas de la isla han sido, en general, insuficientemente reconocidas.

Islotes Centinela, Antiguay y Pelotón.- Situados próximos al S de la isla Delta y dispuestos en ese mismo orden de W a E. Son tres islotes pequeños y de tamaño bastante similar.

El islote Centinela está al S y a 6 cables de una roca que aflora en bajamar adyacente a la costa S y al SE y a 3 cables del extremo SW de la isla Delta.

El islote Antiguay, el del medio, está al ENE y a 5 cables del islote Centinela.

El islote Pelotón, el de más al E, está al ENE y 5 cables del islote Antiguay y muy próximo a la costa S de la isla Delta; se eleva a 30 metros y es el más característico porque tiene la forma de un cono truncado con su base superior plana y está cubierto de vegetación.

Los islotes Centinela, Antiguay y Pelotón deben rodearse siempre por el S.

Bajo Daniela.- Se encuentra al N y a 4 cables de la isla más desprendida hacia el N del macizo que configura el cabo Kekhlao y en el acceso a la bahía Rafagales, en el lado S del brazo Sudoeste del Canal Beagle. Es un bajo fondo con 5 metros de agua marcado por sargazos.

Boya luminosa Bajo Daniela.- Fondeada sobre el bajo Daniela. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Bahía Rafagales.- Cartas Nº 12750 y 12810. Lat. 55° 06’ S; Long. 69° 58’ W (aprox.). Se forma al S de la isla Delta y sobre la costa NW de la península Cloué, en el lado S de la entrada W del brazo Sudoeste del Canal Beagle. Está formada por un extenso y ancho seno que se interna casi 2,5 millas en dirección S y desprende hacia el E un angosto brazo. En el lado W de su entrada se ven numerosas islas, islotes y bajos fondos, siendo el peligro más destacado hacia el eje del canal, el bajo Daniela.

Cartas: ~~12700~~ - 12750 - 12800 - 12810

Cambio Nº 1, febrero 2017.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

La bahía Rafagales no ha sido hidrografiada, por lo que se recomienda no aventurarse en ella si no se posee un conocimiento previo.

Canal Barros Merino.- Cartas Nº 12750 y 12810. Separa la costa E de las islas Thomson y Delta —por el lado W— de la costa W de la isla Gordon —por el lado E—, en una extensión de más o menos 9 millas y siguiendo un curso sinuoso en dirección media N-S; su ancho varía entre 2,5 y 5 cables. Comunica el brazo Sudoeste del Canal Beagle con el paso Darwin en el brazo Noroeste del Canal Beagle.

La entrada S del canal Barros Merino se abre entre la punta Oriental, punta baja y boscosa, con algunas rocas en su inmediación, que configura el extremo SW de la isla Gordon —por el lado E— y el borde SE de la isla Delta —por el lado W. Por el N se abre entre la punta Resguardo en la costa E de la isla Gordon —por el lado E— y la punta Galvarino, extremo E de la isla Thomson —por el lado W.

El canal Barros Merino, no ha sido hidrografiado por lo que se recomienda no aventurarse en él si no se posee un conocimiento previo.

Isla Gordon. Costa S.- Situada hacia el SE del lado E del paso Darwin y al E de las islas Thomson y Delta y separadas por el canal Barros Merino; apartando, asimismo, los brazos Noroeste y Sudoeste del Canal Beagle, los cuales la rodean por el N y por el S, respectivamente. Se asemeja sensiblemente a un triángulo isósceles, con su base en el lado W, la que tiene como 10 millas de extensión; el eje mayor de la isla mide más o menos 28 millas de largo en sentido W-E. Es, en general, montañosa y termina al E en la punta Divide, la cual se presenta como una cuña en la confluencia de los brazos Noroeste y Sudoeste del Canal Beagle.

La costa S de la isla Gordon configura la ribera N de la mayor parte del brazo Sudoeste del Canal Beagle. Esta costa, con excepción de la bahía Fleuriais, presenta solamente pequeñas escotaduras sin importancia. Es, en general, limpia y profunda.

Isla Grande.- Situada al ESE y a 7,5 cables de la punta Oriental y cercana a la costa S de la isla Gordon, en el lado N del brazo Sudoeste del Canal Beagle. Es de tamaño medio y con otras islas más pequeñas en su vecindad.

Roca.- Se encuentra al S y a 5,2 cables de la punta Oriental y al W y casi a 5 cables de la isla Grande, en el lado N del brazo Sudoeste del Canal Beagle. Es una roca que cubre y descubre rodeada de sargazos. Escollo que debe siempre rodearse por el S y el W.

Cerro El Gorro.- Se alza en la isla situada al E y a 3,7 millas del acceso S del canal Barros Merino y próxima a la costa S de la isla Gordon, en el lado N del brazo Sudoeste del Canal Beagle. Además, dicha isla es muy conspicua y se encuentra enfrente del acceso de dos senos sin nombre que en esta parte de la costa S de la isla Gordon se abren.

Isla Hoste. Costa N.- Situada al S de las islas Delta y Gordon y de Tierra del Fuego, separada por el brazo Sudoeste del Canal Beagle y la parte W del Canal Beagle. Es una de las de mayor superficie, como también, una de las de mayor extensión de costa o perímetro, a causa de su singular configuración, determinada por las cinco penínsulas principales —Cloué, Rous, Hardy, Pasteur y Dumas— entre las cuales penetra el mar profundamente, formando senos y bahías de la más variada dirección.

Toda la isla Hoste es muy montañosa y sus cumbres, que alcanzan a veces los 1.000 metros, están en su mayor parte cubiertas de hielo y nieve que descienden por los valles y quebradas en grandes ventisqueros.

El núcleo montañoso central de la isla puede considerarse comprendido entre el brazo Sudoeste del Canal Beagle por el N, los senos Ponsonby y Año Nuevo por el E y S, respectivamente, y el estero Webb y fiordo Fouqué por el W; a este núcleo se unen las penínsulas anteriormente nombradas por medio de angostos istmos, los que separan las aguas de senos o esteros opuestos.

La costa N de la isla Hoste configura el lado S del brazo Sudoeste del Canal Beagle y parte W del Canal Beagle. Es bastante pareja, acantilada y limpia. En ella se forman muy pocas entradas de mar penetrantes, como el fiordo Fouqué y el estero Penhoat, el resto son de muy poca extensión.

Fiordo Fouqué.- Carta Nº 13112. Lat. 55° 03' S; Long. 69° 33' W (aprox.). Se forma al E y a 14 millas de la bahía Rafagales y sobre la misma costa N de la isla Hoste, en el lado S del brazo Sudoeste del Canal Beagle. Es muy angosto y se interna aproxi-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

madamente 7,5 millas en dirección S, siguiendo un curso muy recto y al final recurva hacia el W por otras 1,5 millas. Su ancho es bastante parejo y no menor de 2,5 cables; además, corre encajonado entre costas abruptas y normalmente acantiladas, y a cuyo término queda un istmo que la separa del estero Webb y desde el cual la isla Hoste proyecta hacia el W la península Cloué. Su entrada se abre entre la punta Hyades por el W —con unas rocas marcadas por sargazos en su vecindad y sucia hasta casi 1,5 cables afuera— y la punta Finot —situada al ENE y a 5 cables. En su costa W, a unas 4,5 millas al interior de su boca, desagua el ventisquero Fouqué.

El fiordo Fouqué es navegable en toda su extensión; en general, sus costas son cortadas a pique y se encuentran profundidades superiores a los 50 metros bastante cerca de la costa. Las profundidades en el eje del fiordo son superiores a los 100 metros hasta la altura del ventisquero Fouqué; sin embargo, desde allí hacia el S, esta disminuye gradualmente, llegando hasta 15,6 metros frente a la punta Engañosa, para luego volver a aumentar al progresar hacia el W.

El fiordo Fouqué no tiene utilidad como fondeadero de alternativa, o es muy limitada, debido a su lejanía respecto de los lugares habitados y al hecho de que el único fondeadero útil se encuentra al final del estero, es decir a 9 millas de la ruta de navegación por el brazo Sudoeste del Canal Beagle. Sin embargo, reviste un gran atractivo turístico por la belleza de sus paisajes; destacando el ventisquero Fouqué ubicado al S y unas 4,5 millas de la boca y sobre la costa W del estero.

Precaución. Hielos.- El fiordo Fouqué, en general, se congela durante el invierno, por lo que se debe tener precaución al entrar en él en esta época. En ocasiones es posible encontrar amplios sectores con una capa de hielo delgada, de no más de 2 centímetros, la cual no impide la navegación a embarcaciones de cierto porte; sin embargo, en algunas partes y durante ciertos períodos, esta capa se hace más gruesa, superando los 10 centímetros de espesor, lo que no hace aconsejable su navegación, salvo para naves con capacidad para navegar el pack-ice. Los lugares que más pronto se congelan, y donde usualmente la capa de hielo es más gruesa, son las caletas Lynch y Fouqué.

Caleta Lynch.- Carta Nº 13112. Lat. 55° 05' S; Long. 69° 33' W (aprox.). Se forma al S y algo más de 1,5 millas de la entrada del fiordo Fouqué y sobre su costa W. Es una ensenada que, si bien ofrece un saco que podría aparecer como espacioso, solamente su mitad exterior puede ser útil, pues su parte W es inutilizable por la existencia de unos islotes y un bajo fondo con apenas 2,4 metros de agua ubicado justamente en la medianía de ella; asimismo, por la presencia de una zona de hielos. Su entrada se abre entre la punta Maturana por el N, y la punta Leiva —situada al S y a 2,5 cables. En la parte exterior o E del saco de la caleta Lynch se encuentran profundidades de 12,7 a 30 metros.

Caleta Fouqué.- Carta Nº 13112. Lat. 55° 11' S; Long. 69° 34' W (aprox.). Se forma al final del fiordo Fouqué. Es una ensenada de unos 6 cables de saco por 5 cables de ancho; limpia y de profundidad pareja, de alrededor de 30 metros.

En el extremo W de la caleta Fouqué desagua un ventisquero, alimentado por el mismo glaciar que alimenta el ventisquero Fouqué; sin embargo, está separado de esta por una elevación de unos 50 metros, la cual tiene su parte central arrasada por una avalancha y, a través del paso que quedó, se dejan ver los hielos.

La caleta Fouqué está protegida de todos los vientos, excepto de los que se canalizan en sentido E-W, bajando desde el sector donde se halla el glaciar.

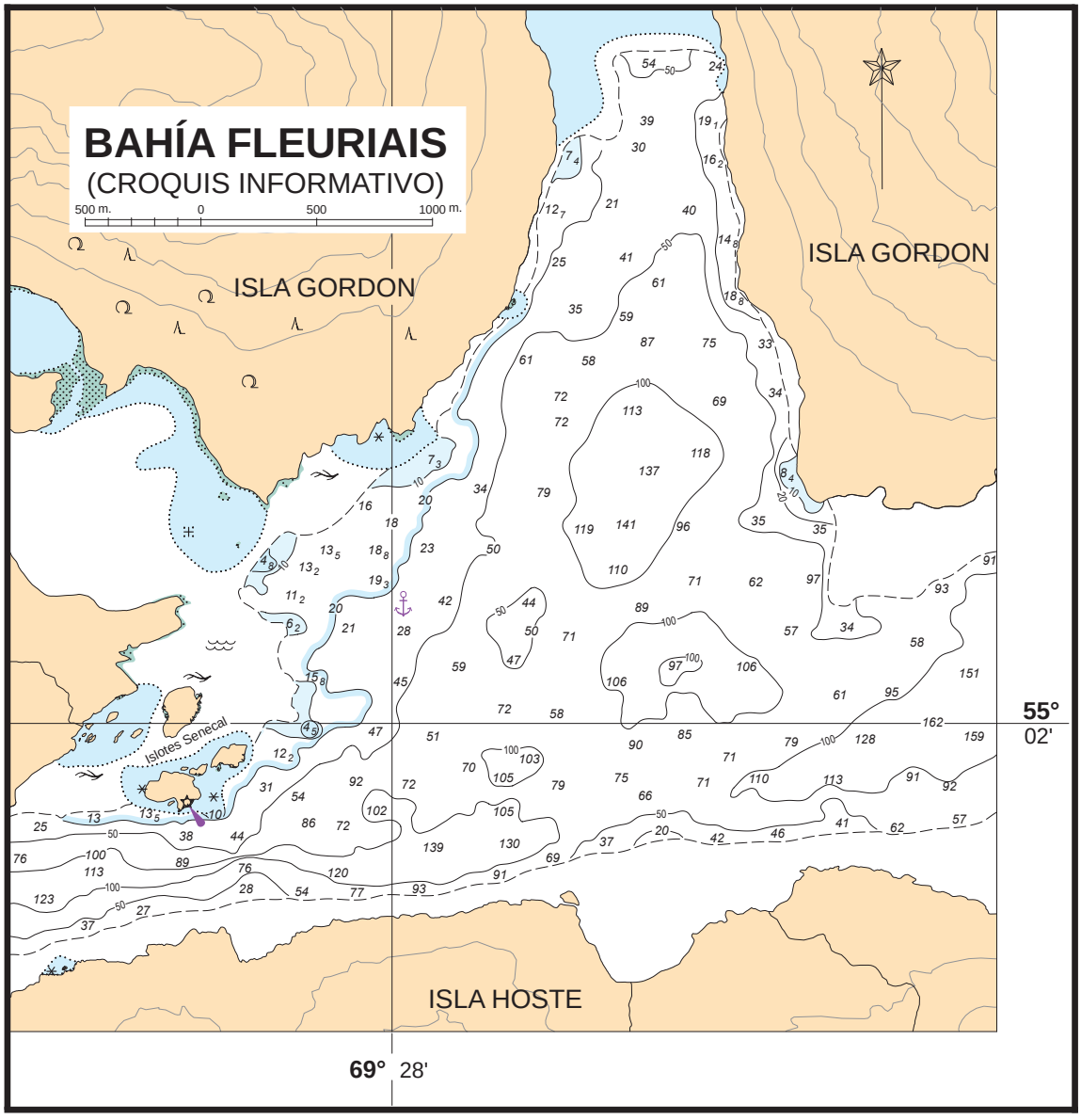
En la caleta Fouqué se encuentra fondeadero en 30 metros de agua casi en el centro del saco.

Ensenada Ignota.- Carta Nº 13112. Lat. 55° 03' S; Long. 69° 30' W (aprox.). Se forma al E y casi a 1,8 millas del acceso del fiordo Fouqué y sobre la misma costa, en el lado S del brazo Sudoeste del Canal Beagle. Es apenas una pequeña inflexión de la costa, que forma un saco muy reducido y limitado.

Bahía Fleuriais.- Carta Nº 12810. Lat. 55° 01' S; Long. 69° 29' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma al ENE y a 3 millas del fiordo Fouqué y sobre la costa S de la isla Gordon, en el lado N del brazo Sudoeste del Canal Beagle. Además, se encuentra al W y a 12 millas de la punta Divide. Es una ensenada suficientemente amplia y termina hacia el N en un estero ancho y profundo; hacia el NW de la bahía se forma otra pequeña entrada, muy somera y rocosa, y en cuyo final se ve un ventisquero que no llega al mar.

Cartas: 12800 - 12810 - 13112

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Cartas: 12800 - 12810

Cambio Nº 2, febrero 2018.

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

La entrada de la bahía Fleuriais se reconoce desde lejos por varios islotes bajos y arbolados, llamados Senecal, que se desprenden de la costa N del canal y que protegen el fondeadero por el SW.

En la bahía Fleuriais puede encontrarse buen fondeadero en 22 metros de agua sobre fondo de piedra, al 041° y a 6 cables de la baliza luminosa Islote Senecal.

Islotes Senecal.- Situados al SW de la bahía Fleuriais y colindantes a la costa N del brazo Sudoeste del Canal Beagle. Son varios islotes pequeños y arbolados.

Baliza luminosa Islote Senecal.- En el lado SE del islote Senecal de más al E. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Precaución. Corrientes.- En el sector comprendido entre la ensenada Ignota y la bahía Fleuriais, del brazo Sudoeste del Canal Beagle, se han experimentado fuertes corrientes de E a W de aproximadamente 5 nudos de intensidad, con media marea bajando, acompañados de remolinos y escarceos que pueden dificultar el gobierno de la nave.

Estero Penhoat.- Carta Nº 12810. Se forma al E y a 3 millas de la bahía Fleuriais y sobre la costa N de la isla Hoste, en el lado S del brazo Sudoeste del Canal Beagle. Está formado por dos esteros de unas 3 millas de saco, dirigidos aproximadamente al SE y al SW, respectivamente. Su entrada está caracterizada por una roca de color negro alargada y baja sin vegetación. En la misma ribera, más al final del saco de la bahía, existe un islote de forma ovoide, de color amarillento y cubierto de vegetación.

El estero Penhoat es demasiado profundo y sin utilidad para la navegación.

Otros senos y esteros inexplorados.- En el brazo Sudoeste del Canal Beagle hay otros esteros sin nombre, tanto sobre la costa N de la isla Hoste como en la del S de la isla Gordon, los cuales no han sido aún suficientemente explorados, por lo que es recomendable no aventurarse en ellos.

Canal Beagle. Parte E.- Cartas Nº 13100, 13200 y 13300. El Canal Beagle, desde el meridiano de la punta Divide hacia el E, corre entre la costa S de Tierra del Fuego —por el lado N— y la costa N de las islas Hoste, Navarino, Picton y Nueva —por el lado S. En la mayor parte de este tramo, de aproximadamente 95 millas de extensión, avanza casi en línea recta en dirección media W-E hasta llegar al meridiano de la isla Snipe; donde recurva ligeramente al SE hasta llegar a su límite geográfico E, entre la punta Falsa en la costa S de Tierra del Fuego, Punto “A” del Tratado de Paz y Amistad (Lat. 55° 07,3' S; Long 66° 25,0' W), y la punta Orejas —extremo NE de la isla Nueva.

Desde la punta Divide hacia el E la ribera N del Canal Beagle, conformada únicamente por la costa S de Tierra del Fuego, es elevada y encumbradas cadenas montañosas cubiertas de nieve que aumentan de elevación hacia el W la respaldan. Esta parte está dominada por el característico monte Cornú de 1.442 metros, cuya cumbre, vista desde la isla Picton, presenta dos notables protuberancias, inclinadas hacia el W; además, los montes denominados Las Pirámides y los montes Martial. En esta costa se forman las grandes bahías Yendegaia, Lapataia y Ushuaia.

La ribera S del Canal Beagle, configurada por la costa N de la península Dumas de la isla Hoste y de las islas Navarino, Picton y Nueva, es mucho más baja; la constituyen colinas de poca elevación que se desprenden de los montes Sampaio que cruzan de W a E la península Dumas y las suaves laderas de las montañas que se alzan al interior de la isla Navarino. Sobre la costa N de la isla Navarino se forman las bahías donde se localizan los puertos Navarino y Williams.

Dentro de esta parte del Canal Beagle existen numerosas islas que interrumpen su curso, lo estrechan y, por lo general, dan nacimiento a bajos fondos que es necesario evitar.

En el área W de esta parte del Canal Beagle, las rocas Contramaestre Perón y las islas Whaits merecen alguna atención para ser salvadas convenientemente. Frente a la bahía Ushuaia se encuentra un cuantioso grupo de islas e islotes, donde se señalan las islas Bridges y los islotes Les Eclaireurs, que forman entre ellos varios pasos navegables. Más hacia el E, la isla

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Gable disminuye considerablemente el ancho del canal, formando el paso Mackinlay entre su costa S y la costa N de la isla Navarino; no hay paso para buques entre la costa N de la isla Gable y la costa S de Tierra del Fuego.

Hacia el E de la isla Gable, se distinguen las islas Martillo, Yunque, Petrel y Chata y los islotes Gemelos. A partir de estas islas y en un tramo de 12 millas, el Canal Beagle presenta profundidades moderadas y buen tenedero, lo que permite fondear en caso de necesidad. Frente a la entrada N del paso Picton, entre el borde NE de la isla Navarino y la costa N de la isla Picton, se encuentran las islas Snipe y Bécasses en cuyas vecindades se señalan algunos bajos fondos y rocas; escollos de los que hay que precaverse.

En la Tercera Parte del presente Capítulo, se encuentra la descripción detallada y particular del Canal Beagle propiamente tal, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

10

☆☆☆☆☆☆☆

SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO ARMADA DE CHILE

Cartas : 13100 - 13200 - 13300

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

TERCERA PARTE

CANAL BEAGLE - PARTE E - DESDE LOS BRAZOS NOROESTE Y SUDOESTE DEL CANAL BEAGLE AL OCÉANO ATLÁNTICO - COSTA OCEÁNICA AL S DE TIERRA DE FUEGO - DESDE EL CANAL BEAGLE AL CABO BUEN SUCESO

CANAL BEAGLE - PARTE E
Desde los brazos Noroeste y Sudoeste hasta el océano Atlántico

Canal Beagle. Parte E.- Cartas Nº 13100, 13200 y 13300. El Canal Beagle, desde el meridiano de la punta Divide, adonde confluyen los brazos Noroeste y Sudoeste del mismo canal, corre hacia el E entre la costa S de Tierra del Fuego —por el lado N— y la costa N de las islas Hoste, Navarino, Picton y Nueva —por el lado S. En la mayor parte de este tramo, de aproximadamente 95 millas de extensión, avanza casi en línea recta en dirección media W-E hasta el meridiano de la isla Snipe; donde recurva ligeramente al SE hasta llegar a su límite geográfico E, entre la punta Falsa en la costa S de Tierra del Fuego, Punto "A" del Tratado de Paz y Amistad (Lat. 55° 07,3' S; Long. 66° 25,0' W), y la punta Orejas —extremo NE de la isla Nueva.

La ribera N de la parte E del Canal Beagle está conformada únicamente por la costa S de Tierra del Fuego. Esta costa es elevada y encumbradas cadenas montañosas cubiertas de nieve que aumentan de elevación hacia el W la respaldan. Esta parte está dominada por el característico monte Cornú de 1.442 metros, cuya cumbre, vista desde la isla Picton, presenta dos notables protuberancias, inclinadas hacia el W; además, los montes denominados Las Pirámides y los montes Martial. En esta costa se forman las grandes bahías Yendegaia, Lapataia y Ushuaia. La ribera S del canal, conformada por la costa N de la península Dumas de la isla Hoste y de las islas Navarino, Picton y Nueva, es mucho más baja; la constituyen colinas de poca elevación que se desprenden de los montes Sampaio que cruzan de W a E la península Dumas y las suaves laderas de las montañas que se alzan al interior de la isla Navarino. Sobre la costa N de la isla Navarino se forman las bahías donde se forman los puertos Navarino y Williams.

Dentro de esta parte del Canal Beagle existen numerosas islas que interrumpen su curso, lo estrechan y, por lo general, dan nacimiento a bajos fondos que es necesario evitar.

En el lado W de esta parte del Canal Beagle, las rocas Contramaestre Perón y las islas Whaits merecen alguna atención para ser evitadas convenientemente. Frente a la bahía Ushuaia se encuentra un cuantioso grupo de islas e islotes, donde se destacan las islas Bridges y los islotes Les Eclaireurs, que forman entre ellos varios pasos navegables. Más hacia el E, la isla Gable disminuye considerablemente el ancho del canal, formando el paso Mackinlay entre su costa S y la costa N de la isla Navarino; no hay paso para buques entre la costa N de la isla Gable y la costa S de Tierra del Fuego.

Hacia el E de la isla Gable, se destacan las islas Martillo, Yunque, Petrel y Chata y los islotes Gemelos. A partir de estas islas y en un tramo de 12 millas, el Canal Beagle presenta profundidades moderadas y buen tenedero, lo que permite fondear en caso de necesidad. Frente a la entrada N del paso Picton, entre el borde NE de la isla Navarino y la costa N de la isla Picton, se encuentran las islas Snipe y Bécasses en cuyas vecindades se señalan algunos bajos fondos y rocas; escollos de los que hay que precaverse.

Fondeaderos.- Se observa que la profundidad de las aguas es mucho menor en la parte E que en la

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Baliza luminosa Punta Yamana

del W del Canal Beagle. Puede un buque fondear, en caso de necesidad, en profundidades moderadas, en las inmediaciones de la costa, desde frente a la isla Gable y hacia el E y hasta 10 millas más. En la misma zona se observa también que el fondo es de arena fina, la cual se mezcla con conchuelas a medida que se avanza al W; en el último tercio del canal, la rastra encuentra fango blando y verdoso. Este cambio en la naturaleza del fondo, es consecuente con las diferencias geológicas del terreno: a la diorita, predominante en la formación de la costa de la parte W, sucede el granito en la cadena de los montes Darwin. Este granito, rico en cuarzo, soporta en la falda E capas esquistosas, cubiertas por depósitos terciarios y cuaternarios.

Pilotaje.- Es obligatorio para todas las naves que naveguen las aguas interiores de la República. Consultar “Disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional”, párrafo 5.- Practicaje y Pilotaje, en páginas (3005) C-4 y (3005) C-5 de esta obra.

Punta Yamana.- Situada al E y a 3 millas de la punta S de la isla del Diablo y en la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del Canal Beagle. Es acantilada y de redoso limpio y profundo. Vecino al E destaca un islote pequeño denominado Verde.

Baliza luminosa Punta Yamana.- En la punta Yamana. Señal costera. Ver características en Lista de Faros.

Caleta Sonia.- Carta Nº 13200. Lat. 54° 58’ S; Long. 69° 01’ W (aprox.). Se forma contigua al E de la punta Yamana y sobre la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del Canal Beagle. Es una pequeña escotadura de como 4 cables de desahogo, con profundidades entre 24 y 12 metros. Su entrada se abre entre la punta Yamana y la punta Alcor, constituida por una playa de arena que se prolonga hacia el S formando un extenso banco. Es fácil de reconocer por la punta y la baliza luminosa Punta Yamana que se divisa desde lejos y, al acercarse a ella, por el islote Verde.

Fondeadero.- En la caleta Sonia se encuentra fondeadero, apto para buques de hasta 60 metros de eslora, en 16 metros de agua sobre fondo de arena y fango, en la enfilación de la punta Yamana con el islote Verde. El tenedero es excelente y su ubicación no permite que se levante marejada, a pesar de estar abierta por el S al ancho canal. La playa es apta para varar embarcaciones menores, existiendo un muelle de 10 metros de largo.

Experiencia.- Se ha experimentado un fondeadero en 24 metros de agua sobre fondo de arena, al 085° y algo más de 5 cables de la baliza luminosa Punta Yamana.

Caleta Awaiakirrh.- Carta Nº 13200. Lat. 55° 01’ S; Long. 69° 01’ W (aprox.). Se forma al ESE y a 4 millas de la punta Divide y sobre la costa N de la península Hoste, en el lado S del Canal Beagle. Es una reducida ensenada abierta al N con un islote rocoso pequeño rodeado de sargazos en la medianía de su acceso —denominado Observación— y puede ser reconocida por una notable mancha

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

blanca que existe en un barranco en el lado W de la entrada. Las elevadas montañas que circundan la caleta se deprimen hacia el final a través de un istmo de 8,1 cables de ancho que une la península Dumas al resto de la isla Hoste, separando las aguas del Canal Beagle de las del seno Ponsonby; este último es visible desde la cumbre de un pequeño tetón que hay en aquel istmo.

Al NE y a 2,5 cables del islote Observación y dentro de 1 cable de la costa E, se encuentra un bajo fondo con 5 metros de agua marcado por sargazos.

La caleta Awaiakirrh es bastante estrecha y apropiada solamente para embarcaciones menores; ofrece regular abrigo a los vientos de componente W, pero, aunque abierta al N, los vientos de este lado no levantan marejada, pues los obstaculizan las tierras elevadas de la costa opuesta del Canal Beagle.

Se puede ingresar a la caleta Awaiakirrh rodeando el islote Observación por el E o por el W y fondear en 20 metros de agua sobre fondo de fango, al SW y a 1,5 cables del referido islote.

Bahía Yendegaia.- Carta Nº 13200. Lat. 54° 54' S; Long. 68° 41' W (aprox.). Se forma al E y a poco más de 12 millas de la punta Yamana y sobre la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del Canal Beagle. Además, queda al W y unas 2,5 millas del límite fronterizo con la República Argentina. Es una espléndida ensenada, amplia y cómoda, que se interna casi 6,5 millas en dirección NW y mide 1,7 millas de ancho. Está rodeada de elevados cerros entre los que se destacan Las Pirámides, de forma característica y de cerca de 1.300 metros, que quedan al N.

Vientos.- La bahía Yendegaia está bien protegida de los vientos de los 3er y 4º cuadrantes, que son los que con más frecuencia soplan en esta región; los vientos del NW al N se dejan sentir con fuerza a través de una profunda garganta que atraviesa la cordillera Darwin y llega hasta el seno Almirantazgo.

Caleta Dos de Mayo.- Carta Nº 13200. Lat. 54° 52' S; Long. 68° 41' W (aprox.). Se forma al N y a 2 millas del cabo Hyades y sobre la costa E de la bahía Yendegaia, en donde se ubica la Tenencia de Carabineros "Dos de Mayo".

Rampa.- Ubicada en la caleta. Es una rampa de hormigón armado, para uso de transbordadores y barcazas.

Baliza ciega.- En las proximidades de la rampa. Torre de fibra de vidrio de 3,3 metros de altura, color blanco con franja horizontal roja. Señal costera.

Caleta Contreras.- Carta Nº 13200. Lat. 54° 52' S; Long. 68° 46' W (aprox.). Se forma al NW y casi a 3 millas del cabo Hyades y sobre la costa W de la bahía Yendegaia. Es un fondeadero abrigado y limpio que queda entre el islote González y la costa W de la bahía. Apropiado únicamente para buques pequeños.

Caleta Ferrari.- Carta Nº 13200. Lat. 54° 51' S; Long. 68° 48' W (aprox.). Sobre la costa W y próximo al final del saco de la bahía Yendegaia. En este lugar están concentradas todas las instalaciones de la estancia Yendegaia. Es fácil reconocerla por las casas de la estancia y por los islotes que cierran la caleta por el N.

Rocas Contramaestre Perón.- Situadas al ESE y a 4,3 millas del cabo Hyades y más próximas a la costa S del Canal Beagle. Es un grupo de rocas afloradas que se extiende en sentido general de W-E, donde se destaca una roca cubierta de vegetación que es la mayor y la de más al W del grupo, señalizada con una baliza luminosa.

La derrota en el Canal Beagle pasa por el N del grupo de rocas Contramaestre Perón. El paso entre la costa N de la península Dumas y las referidas rocas es sucio y está cubierto de sargazos, por lo que no se recomienda su navegación salvo para los buques de poco calado que tengan que recalar a la caleta Contramaestre Perón viniendo desde el W o de la bahía Yendegaia. El paso por el E de las mismas rocas, es limpio y más expedito.

Baliza luminosa Rocas Contramaestre Perón.- Sobre la mayor y de más al W de las rocas Contramaestre Perón. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Caleta Contramaestre Perón.- Carta Nº 13100. Lat. 54° 56' S; Long. 68° 33' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma al SE y a 1,1 millas de la baliza luminosa Rocas Contramaestre Perón y sobre la costa

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

N de la península Dumas de la isla Hoste, en el lado S del Canal Beagle. Es una pequeña caleta apropiada solamente para buques pequeños, en cuyo acceso y más próximo a la costa E, está el islote Canasaca.

Al 306° y a 1,6 cables del islote Canasaca se encuentra un bajo fondo de piedra con algunos picachos que afloran en bajamar; desde este bajo fondo y en dirección a las rocas Contramaestre Perón, se extiende una gran mancha de sargazos.

En la caleta Contramaestre Perón están las casas de una estancia, que se dedica a la crianza de ganado lanar, y donde puede conseguirse carne fresca. Existe un pequeño muelle para el atraque de embarcaciones menores.

Islote Canasaca.- Situado al ESE y a 1,25 millas de la baliza luminosa Rocas Contramaestre Perón, en el lado E del acceso a la caleta Contramaestre Perón. Es bajo y mide alrededor de 0,5 cable de diámetro.

Baliza ciega Islote Canasaca.- En el islote Canasaca. Es una torre de 3,3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja y aletas distintivas rectangulares. Señal costera.

Baliza ciega Caleta Contramaestre Perón.- Al NE y a 3,67 cables de la baliza ciega Islote Canasaca y en la punta NE de la caleta Contramaestre Perón. Es un trípode de madera de 3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

Direcciones y fondeadero.- Los buques de poco calado que requieran recalar a la caleta Contramaestre Perón viniendo desde el W o de la bahía Yendegaia, deben avanzar hacia el E hasta alcanzar una posición al NNW de las rocas Contramaestre Perón, antes de caer al S; solamente así se evitará la gran área de sargazos que se desprende de la isla Hoste y avanza hacia el ENE hasta alcanzar una posición al 250° y a 7 cables de la baliza luminosa Rocas Contramaestre Perón. Estos sargazos dejan un paso próximo a las rocas Contramaestre Perón, las que deben rodearse por el W y S, para poner proa en dirección a la caleta cuando la baliza ciega Islote Canasaca demora al 180°.

En la caleta Contramaestre Perón, el fondeadero más apropiado queda al N y a 2 cables del islote Canasaca; hay que tener cuidado de no ingresar en la zona de sargazos. Las demarcaciones de fondeo son: canto W del islote Canasaca al 179° y la punta NE la isla Hoste al 085°. Este fondeadero está completamente abierto a los vientos del 4º cuadrante, por lo que no se recomienda para una permanencia prolongada; debe considerarse solamente como un fondeadero ocasional.

Fondeadero Occidental.- Se forma al SW y a 8,63 cables de la caleta Contramaestre Perón y sobre la misma costa, adonde se encuentra fondeadero en 23 metros de agua, cuidando de quedar claro de los sargazos. Se emplea ocasionalmente para faenas de carga de la estancia allí existente.

Tiene los mismos inconvenientes del fondeadero frente a la caleta Contramaestre Perón. Es apto solamente para buques de hasta 60 metros de eslora.

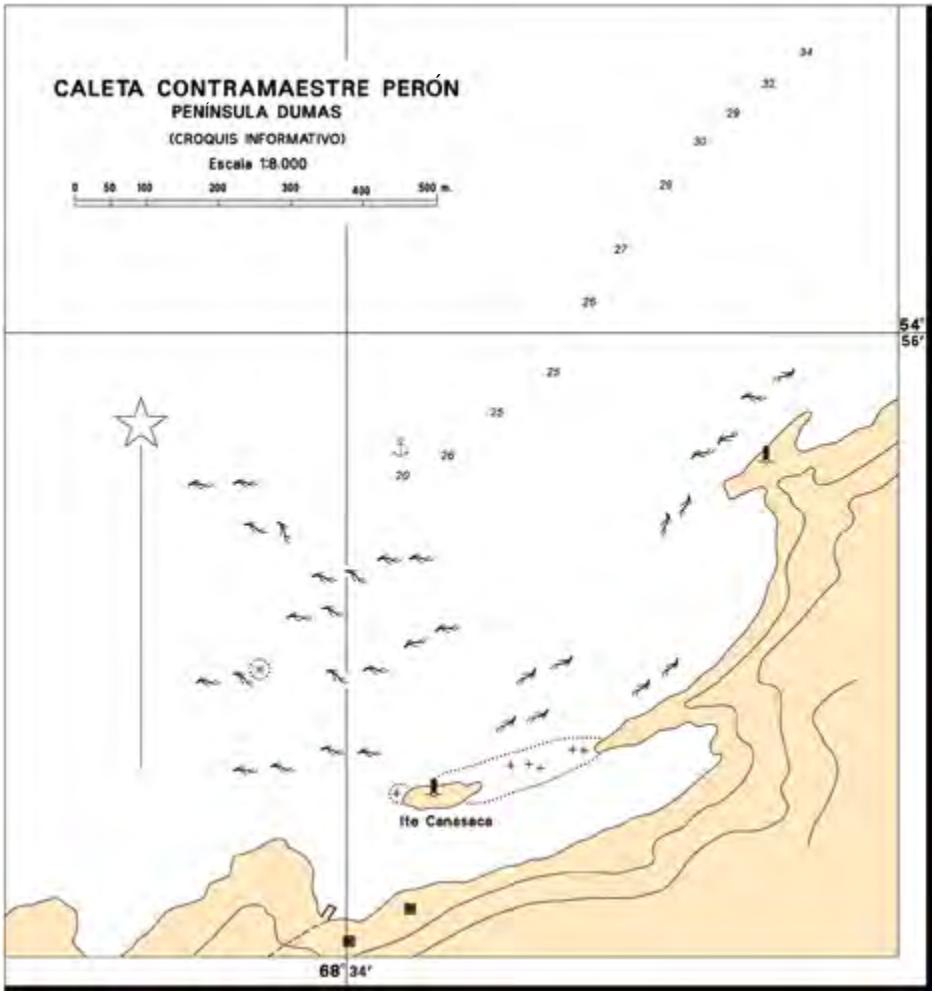
Hitos de límites.- El hito XXV —señala la línea divisoria de límites entre Chile y la República Argentina en la Tierra del Fuego— ubicado al ENE y unas 4 millas del cabo Hyades y en la cumbre de una loma de las más elevadas de la costa N del Canal Beagle. Es una estructura metálica de forma piramidal de 5 metros de altura y de color rojo, que se divisa en la cima de un monte.

El hito XXVI se visualiza sobre el faldeo del cerro, dentro de la vegetación característica de la zona. Es una construcción de hierro de forma piramidal de 2,6 metros de altura (1992).

Límite Internacional.- El límite entre Chile y Argentina en el Canal Beagle, corre a medio canal desde la posición 55° 07' 03'' S; 66° 25' 00'' W y hasta el meridiano 68° 36' 38,5' W, donde se dirige hacia el N a través de Tierra del Fuego.

Balizamiento.- El balizamiento existente en ambas riberas del Canal Beagle, entre las longitudes 68° 36' 38,5" W y 66° 25' 00,0" W, no indica sentido de balizamiento ni ha sido utilizado en dicho tramo señal lateral del Sistema de Balizamiento Marítimo Internacional IALA; sin embargo, se hace presente que en las señales especiales de: Peligro Aislado,

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Aguas Seguras y Cardinales, sus características de color y destello, sí corresponden al IALA.

Pilotaje y practicaje.- El pilotaje y el practicaje en el Canal Beagle entre los meridianos 66° 25' 00'' W y 68° 36' 38,5" W, está regulado por el Tratado de Paz y Amistad entre las Repúblicas de Argentina y Chile de 1984. En la parte E del Canal Beagle, donde el límite entre Chile y Argentina corre a medio canal, las naves que no sean de bandera chilena o argentina, deben embarcar prácticos como se muestra en la tabla siguiente. Esas naves deben izar en el palo mayor la bandera del país cuyas regulaciones están siendo cumplidas.

Los prácticos chilenos pueden desembarcar en el puerto argentino de Ushuaia y los prácticos argentinos pueden hacerlo en el puerto chileno de Puerto Williams.

10

Dirección de la nave		Práctico a embarcar		
Desde	Hacia	Puerto zarpa	Canal	Puerto recala
El E o el W	P. Williams	-	CH	CH
P. Williams	El E o el W	CH	CH	-
El E o el W	Ushuaia	-	AR	AR
Ushuaia	El E o el W	AR	AR	-
P. Williams	Ushuaia	CH	CH	AR
Ushuaia	P. Williams	AR	AR	CH

(AR = Argentino; CH = Chileno)

Las naves que no sean de bandera chilena o argentina que ingresen o salgan de aguas chilenas a través del Canal Beagle sin recalar a algún puerto entre los meridianos 66° 25' 00'' W y 68° 36' 38,5" W,

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

pueden embarcar o desembarcar los prácticos chilenos en el extremo E del Canal Beagle.

Detención y fondeo.- El régimen de navegación, para los buques chilenos y argentinos en el tramo del Canal Beagle indicado en el Artículo 11 del Anexo Nº 12 del Tratado de Paz y Amistad entre las Repúblicas de Argentina y Chile de 1984, permite la detención y el fondeo en aguas de la otra parte, pero solamente en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor. En estos casos los buques de bandera chilena informarán del hecho al Comandante del Distrito Naval Beagle y en la medida de lo posible a la estación argentina más próxima o con la que se obtenga enlace; en similares circunstancias los buques de bandera argentina informarán del hecho a su autoridad naval y en la medida de lo posible a la estación chilena más próxima o con la que se obtenga enlace.

Estación de transferencia de práctico.- En el meridiano de límites entre Chile y Argentina (hito XXVI). Para el embarco o desembarco de práctico argentino, en naves que provienen desde o se dirigen hacia el W por aguas interiores chilenas, con destino o procedentes de Ushuaia, según corresponda. Tratado de Paz y Amistad de 1984 (Argentina).

Bahía Sáenz Valiente.- Cartas Nº 13100 y 13200. Lat. 54° 53’ S; Long. 68° 33’ W (aprox.). Se forma al ENE y a 5 millas del cabo Hyades y sobre la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del Canal Beagle. Es una ensenada que se interna poco más de 5 cables en dirección W, con una boca de otro tanto; hacia el interior se estrecha hasta formar un semicírculo de unos 2 cables de diámetro, en cuyo centro se encuentra el fondeadero. Su entrada se abre entre las puntas Norte y Sur, ambas orilladas por sargazos; sobre la primera se sondan 7,3 metros, mientras que sobre la punta Sur, al SW, se sondan 3,6 metros; la primera continúa hacia el mar con una restinga que culmina en el islote Entrometido.

La bahía Sáenz Valiente es limpia y profunda, con más de 7 metros de profundidad hasta muy próximo a la costa; no existiendo otros peligros que los que marcan los sargazos mencionados. Es abrigada de los vientos del 3er cuadrante y apropiada para buques pequeños. La playa de arena al final del saco, permite el desembarco con embarcaciones menores.

Balizamiento

Baliza ciega Norte.- Al NNW y a 3,5 cables de la punta SW de la entrada. Es un trípode de color rojo con franjas horizontales blancas (Balizamiento argentino).

Baliza ciega Sur.- En la punta SW de la entrada de la bahía Sáenz Valiente. Es un trípode de color rojo con franjas horizontales blancas (Balizamiento argentino).

Baliza ciega Sáenz Valiente.- Al NE y a 5 cables de la punta SW de la entrada. Es un trípode de color rojo con franjas horizontales blancas (Balizamiento argentino).

Direcciones y fondeadero.- Aproximar a la bahía Sáenz Valiente desde el SE e ingresar a ella pasando a media distancia entre las manchas de sargazos que desprenden la punta Sur y las rocas Sáenz Valiente; sargazos que pueden avistarse desde una distancia de 3 cables. Una vez dentro de la bahía, aproximar al fondeadero al rumbo 270° en dirección a las casas que se divisan en la playa al final del saco.

Se encuentra fondeadero en 26 a 18 metros de agua sobre fondo de fango, arena y conchuela, apto para buques pequeños, más o menos en el centro del semicírculo en que culmina su saco, a 1,3 cables de la orilla; abrigado de los vientos del SW al N. También es posible fondear en 31 metros de agua sobre fondo de roca y mal tenedero, en el eje de la boca de entrada de la bahía, a media distancia entre la punta Sur y las rocas Sáenz Valiente marcadas por sargazos.

Bahía Chica.- Cartas Nº 13100 y 13200. Lat. 54° 53’ S; Long. 68° 32’ W (aprox.). Se forma al ENE y casi a 1 milla de la bahía Sáenz Valiente y sobre la misma costa, en el lado N del Canal Beagle. Es una escotadura que se interna como 2 cables en dirección W y su boca mide 3 cables de ancho, comprendida entre puntas Kaiss y Chica; la primera unida por el E a los islotes del mismo nombre por una restinga y todo el conjunto rodeado de sar-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

gazos, en cuyo centro aproximadamente, están los islotes Caballitos. Su saco termina en una pequeña playa orillada por sargazos.

La profundidad en la bahía Chica disminuye gradualmente, habiéndose sondado 9 metros de agua cerca de la costa, y no se ha encontrado en ella bajos fondos, salvo las rocas Bahía Chica, próximas al SSE de los islotes Caballitos y marcadas por sargazos.

La bahía Chica está protegida de los vientos del 3er y 4º cuadrantes y la marejada no se siente; puede fondearse al E y a 1 cable de la punta Chica.

Baliza ciega Bahía Chica.- Ubicada en el remate N de la playa existente al final del saco (Balizamiento argentino).

Fondeadero.- En la bahía Chica, se encuentra fondeadero al E y como a 1 cable de la punta Chica.

Bahía Lapataia.- Carta Nº 13100. Lat. 54° 52' S; Long. 68° 33' W (aprox.). Se forma al E y a 7 millas de la bahía Yendegaia y sobre la misma costa, en el lado N del Canal Beagle. Es una ensenada que se interna más de 2 millas en dirección general WNW, con un ancho de 4 cables en la entrada y de 7,5 cables más al interior. Sus costas están bordeadas de sargazos y sus profundidades varían de 36 a 18 metros. Su entrada se abre justamente al N de la punta Entrada y se la puede reconocer por las dos islas existentes al E de su acceso: la mayor y de más al W, denominada Redonda; y la isla Estorbo situada al E y casi 5 cables de la anterior.

En el rincón WNW de la bahía Lapataia desagua el amplio ~~lago Errázuriz, que en el lado argentino toma el nombre de~~ lago Roca. El canalizo hacia este lago está obstruido por una serie de islas, islotes y rocas, que lo hacen navegable solamente por embarcaciones menores.

En el extremo NW de la bahía Lapataia hay un puesto de Gendarmería Argentina, una serie de casas habitadas, una hostería y un muelle abandonado; en cuyas proximidades puede desembarcarse; todo comunicado vía terrestre con la ciudad de Ushuaia a través de un camino ripiado en buen estado; sobre la costa exterior de la bahía existe además un aserradero. Es fácil obtener agua potable.

La bahía Lapataia, por la calidad de su tenedero y sus inmejorables condiciones de reparo a los vientos, es el mejor fondeadero ubicado en las proximidades del puerto de Ushuaia.

Vientos.- La bahía Lapataia ofrece muy buen abrigo de los vientos del 2º y 3er cuadrantes, pero los del 1er y 4º cuadrantes soplan con fuerza por las quebradas y valles del final del saco; sin embargo la buena calidad del tenedero formado de arena, fango, conchuela y piedrecilla, suple al efecto anterior. Si las rachas fueran demasiado violentas, se recomienda fondear a dos anclas.

Bajos y escollos

Bajo fondo.- Se desprende hacia el ESE y hasta 2,2 cables de la punta Entrada. Es un bajo fondo de piedra con 2 metros de agua marcado por sargazos.

Rocas.- Se encuentran al WNW y casi a 2 millas de la punta Entrada y apartadas apenas 0,5 cable de la costa S, al interior y casi al final del saco. Son varias rocas que afloran en bajamar y una roca que aflora en las más bajas mareas.

Balizamiento

Baliza luminosa Lapataia.- Ubicada en la costa S y próxima al extremo NW de la bahía Lapataia. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Baliza ciega NW de Lapataia.- Ubicada al NNW y a 5 cables de la baliza luminosa Lapataia, en un pequeño islote ubicado en el rincón NW de la bahía y en la desembocadura del lago Roca. Es una estructura piramidal de 4 metros de altura, de color rojo y con un triángulo invertido en su tope (Balizamiento argentino).

Isla Redonda.- Situada al E y casi a 5 cables de la punta Entrada. Es un peñón de 58 metros con una pirámide de piedra en su cima que no siempre se distingue. Su redoso W es limpio y profundo, no así hacia el E que despide al SE y a 1 cable dos islotes denominados Kipsja, y otras dos rocas al E y a 2 cables.

En la costa E de la isla Redonda existe una casa con techo de color rojo y un destacamento de la Prefectura Naval Argentina.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Isla Estorbo.- Situada al E y a 5 cables de la isla Redonda y separada a 2 cables de la costa S de Tierra del Fuego. Es de menor tamaño que la isla Redonda y se caracteriza por ser su parte central un espeso y tupido bosque.

Pasos de acceso a la bahía Lapataia.- Existen tres pasos de acceso a la bahía Lapataia, determinados a uno y otro lado de las islas Redonda y Estorbo.

El paso de más al W corre entre la punta Entrada y la costa W de la isla Redonda. Es el más directo para tomar el fondeadero al interior de la bahía Lapataia; con profundidades entre 28 y 16 metros, pero su ancho navegable se reduce a apenas 1 cable, debido al bajo fondo con 2 metros de agua marcado con sargazos que desprende la punta Entrada y que avanza hasta casi a medio canal. Para tomar este paso es necesario aproximar desde el S; acercándose a la costa W de la isla Redonda, cuyo redoso es limpio, con el fin de salvar el referido escollo dejándolo hacia el W; una vez pasado al N del referido peligro, debe gobernarse para tomar el eje de la bahía.

El segundo paso, se forma entre las islas Redonda y Estorbo. Con profundidades de más de 34 metros a medio canal, no presenta otros peligros conocidos que no sea la restinga que despide al E la isla Redonda, casi hasta el eje del paso. Es el más seguro para acceder a la bahía Lapataia, o bien, tomar el fondeadero en la ensenada Zaratiegui.

El tercer paso, se forma entre la costa S de Tierra del Fuego y la costa N de la isla Estorbo. Es estrecho y no presenta ninguna ventaja sobre los otros, por lo que no se recomienda.

Fondeaderos.- La bahía Lapataia ofrece dos fondeaderos. Uno, bueno, se encuentra en 27 a 25 metros de agua, al NW y a 1,2 millas de la punta Entrada y frente a una pequeña saliente de la costa N. El otro, más al interior y de regulares condiciones, se encuentra en 18 metros de agua sobre fondo de piedra, hacia el final de la bahía y al N de las rocas Diablito, que velan solamente en las grandes bajamares. Este fondeadero, útil únicamente para buques pequeños, es un mal tenedero, no recomendable por las características del fondo, y por estar afectado por una corriente permanente hacia el ESE originada por el desagüe del lago Roca.

Ensenada Zaratiegui.- Carta Nº 13100 y 13200. Lat. 54° 51' S; Long. 68° 30' S (aprox.). Se forma exactamente al N de la isla Redonda y sobre la costa S de Tierra del Fuego. Es una inflexión de la costa que se interna poco más de 5 cables en dirección N y cuya boca se abre entre las puntas Ishton e Italam, separadas 1,2 millas. Su costa está enteramente bordeada de sargazos.

La ensenada Zaratiegui ofrece un buen fondeadero en 31 a 25 metros de agua sobre fondo de fango, arena y conchuela, prácticamente en el centro del saco.

Estación de transferencia de práctico.- Ubicada al SSE y a 1 milla de la isla Redonda. Para el embarco o desembarco de práctico argentino, en nave chilena que proviene desde o se dirige hacia el S por el canal Murray, con destino o procedente de Ushuaia, según corresponda al Tratado de Paz y Amistad de 1984 (Argentina).

Islotes Campamento.- Situados al E y a 3,7 millas de las rocas Contramaestre Perón y cerca de la costa N de la península Dumas, en el lado S del Canal Beagle. Es un grupo de varios islotes rodeados de sargazos. Quedan alejados de la derrota.

Caleta Letier.- Carta Nº 13100. Lat. 54° 57' S; Long. 68° 27' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma al E y casi 4,5 millas de la baliza luminosa Rocas Contramaestre Perón y sobre la costa NE de la península Dumas, en el lado S del Canal Beagle. Esta caleta se interna 4,3 cables en dirección W y mide poco más de 1 cable de ancho medio, teniendo en su boca una anchura de 2,1 cables. Existen dos rocas sumergidas al E y 70 metros de un corral para animales que existe en la costa S y a 25 metros de la costa. Estas dos rocas son fáciles de advertir desde 70 a 80 metros, pues son de un color blanquecino.

La caleta Letier es apropiada solamente para buques pequeños, y aunque está bien protegida de los vientos reinantes, no se recomienda para pasar la noche debido a sus reducidas dimensiones. En caso de ser necesaria una estadía prolongada, será preferible acoderarse a tierra con el fin de evitar el borneo.

Cartas: 13000 - 13100 - 13200

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Direcciones y fondeaderos.- Para recalar a la caleta Letier viniendo desde el W, deben reconocerse los islotes Campamento, los que se escapulan a una distancia prudente, unos 3 cables, para dejar claros los sargazos que los rodean. Luego, se debe gobernar sobre la costa N de la península Dumas, hasta que abra el saco de la caleta, la que se toma manteniéndose a medio canal. Viniendo del E la recalada no ofrece dificultades, debiendo reconocerse primero el cabo Hahn, gobernándose luego paralelo a la costa en dirección WNW.

La caleta Letier ofrece dos fondeaderos: el exterior, en 22 metros de agua y con un radio de borneo de 150 metros, y el fondeadero interior, en 12 metros y con un radio de borneo de menos de 100 metros. Al SW y a 100 metros del fondeadero interior, existe un bajo fondo con 4,5 metros de agua y marcado por sargazos. Para tomar el fondeadero interior, se debe aproximar a la costa S, con el fin de evitar los sargazos que despide la punta del N. También es posible acoderarse a tierra frente al corral que existe en la costa S a 15 metros de la costa se sondan 10 metros.

Caleta Aihuaia.- Carta Nº 13131. Lat. 54° 57' S; Long. 68° 25' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma al W y a 6 cables del cabo Hahn y sobre la costa NE de la península Dumas, en el lado W de la entrada N del canal Murray. Es pequeña, su saco se interna algo más de 2 cables en dirección SSW y mide 1,3 cables de ancho en su entrada. Es limpia y profunda, a pesar de los sargazos que orillan su costa.

La caleta Aihuaia ofrece un buen fondeadero, apto para buques pequeños, protegido de los vientos reinantes del 3er y 4º cuadrantes; permitiendo un radio de borneo de solamente 100 metros, por lo que conviene acoderarse a tierra para mayor seguridad.

Cabo Hahn.- Situado al E y a 6 cables de la caleta Aihuaia, configurando el extremo NE de la península Dumas. Es un promontorio que se eleva a 82 metros. Su redoso es limpio y profundo.

El cabo Hahn, junto con el cabo Mitchell de la isla Navarino, señalan la entrada N del canal Murray.

Baliza luminosa Cabo Hahn.- En el cabo Hahn. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Canal Murray. Acceso N.- Carta Nº 13221. Recibe este nombre el canal que separa la costa E la península Dumas de la isla Hoste —por el lado W— de la costa W de la isla Navarino —por el lado E—, en una extensión de más o menos 8 millas en dirección media NNW-SSE. Por el N este canal se abre entre los cabos Hahn y Mitchell, en el lado S del Canal Beagle; por el S, lo hace frente al extremo S de la isla Button, que forma el lado E de la salida S del canal. Comunica las aguas del Canal Beagle con las del seno Ponsonby.

En casi todo su recorrido el canal Murray es un paso estrecho de un ancho medio de 7 cables, que se reduce a 2 cables en la parte denominada angostura Murray con su doble recodo, entre las puntas Surweste de la península Dumas y Oriental de la isla Navarino. En esta última punta, que es escarpada, se puede observar con notable claridad los repliegues y accidentes geológicos del terreno. El eje del canal es, en general, limpio y hay suficiente agua hasta muy cerca de la costa; existen sí, cerca de ambos márgenes varios islotes pequeños, rocas y sargazos. Su profundidad es irregular y el ecosonda acusa variaciones que van de los 14 metros a más de 200 metros, y la existencia de dos picachos de piedra con sondas de apenas 8 y 9 metros, en las siguientes posiciones referidas a la punta Surweste: al 123° y a 3,5 cables y al 142° y a 7 cables. Estos bajos fondos quedan directamente sobre la derrota, lo que limita el tamaño y calado de los buques que pueden utilizarlo.

Las elevadas montañas de las costas de uno y otro lado del canal Murray ejercen una poderosa influencia en el régimen atmosférico; sucede a menudo que un buque que navegó en el Canal Beagle, con vientos del W, encuentra calma en la angostura y vientos frescos del E en la proximidad de la isla Button; seguidamente cuando se ha llegado a enfrentar al seno Ponsonby el viento cambia otra vez al W.

La marea en el canal Murray es muy regular, de características netamente oceánicas, y corresponden con mucha aproximación a las mareas de la bahía Orange, que es el puerto patrón.

La corriente de flujo tira hacia el S; la de reflujo lo hace hacia el N. En la angostura se produce una línea de escarceos resultante del choque de corrientes encontradas que vienen del seno Ponsonby y del Canal Beagle, y que suele producir una

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



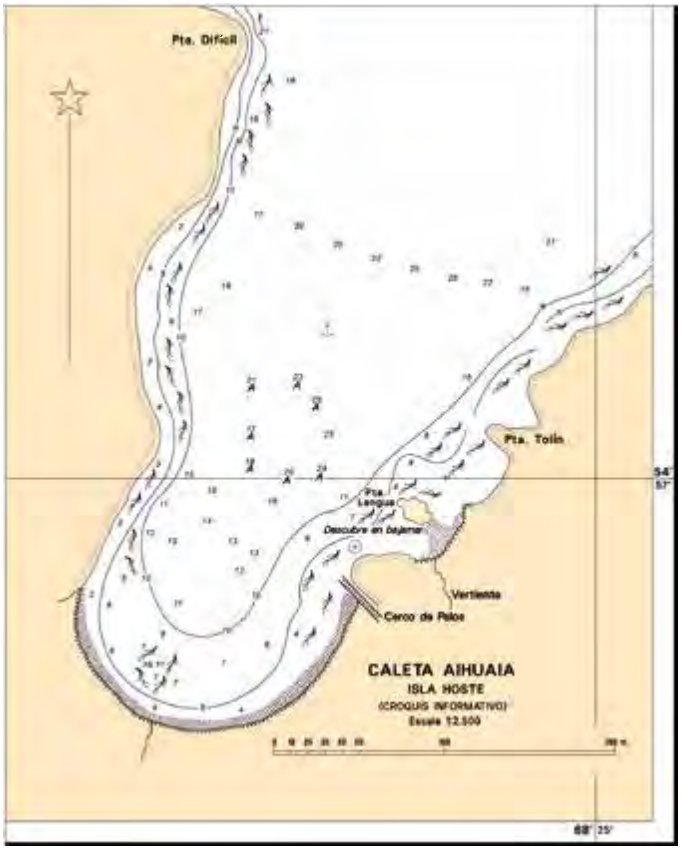
fuerte corriente arremolinada en dicha angostura. Las corrientes son, en general, de poca intensidad y el doble recodo de la angostura puede cruzarse a cualquier hora del día sin necesidad de esperar estoa, tomando las debidas precauciones con el gobierno en este sector. Esta pasividad de las corrientes de marea se debe a que el Canal Beagle no se alimenta exclusivamente por el canal Murray, sino que recibe su principal flujo de corriente por el propio canal donde hay una corriente constante que tira de W a E, producida por los vientos prevalecientes del W.

En la Cuarta Parte del presente Capítulo, se encuentra la descripción detallada y particular del canal Murray, del seno Ponsonby y de la bahía Nassau, que continúan hacia el S.

Isla Navarino. Costa N.- Situada al S de Tierra del Fuego, separada por el Canal Beagle y al E de la isla Hoste, apartada por el canal Murray. Es la mayor de las islas situadas al S del Canal Beagle después de la isla Hoste y mide 46 millas en sentido W-E, por 22 millas de ancho de N a S. Es montañosa y de relieve irregular, cubierta de bosques en su interior, pero a diferencia de las islas de más al W sus costas están constituidas por colinas bajas con pastos, que permiten la crianza de ganado lanar.

Su población alcanza a 2.262 habitantes (Censo 2002), integrada por funcionarios públicos y pobladores dedicados a la pesca, ganadería y explotación de sus bosques, quienes se asientan en cada uno de sus puertos y caletas. El principal centro de población, y sede de las autoridades administrativas, es Puerto Williams, capital de la comuna de Cabo de Hornos, donde tiene asiento la Comandancia del Distrito Naval Beagle.

Un camino ripiado que corre aledaño a la ribera N de la isla Navarino, comunica a Puerto Williams con los puertos Navarino y Eugenia. Las comunicaciones se mantienen también por medios marítimos, y todo el movimiento comercial y social de la población depende de Punta Arenas,



capital de la provincia de Magallanes y de la XII Región de Magallanes y del Territorio Chileno Antártico, desde donde se establece un puente logístico una vez por semana, que también apoya a la localidad de Puerto Toro.

La costa N de la isla Navarino conforma la ribera S del Canal Beagle en un tramo que abarca como 44 millas en sentido W-E. Se caracteriza por ser baja y sobre ella se forman los puertos Navarino y Williams, y otras caletas de menor importancia.

Cabo Mitchell.- Situado al ENE y a 8,2 cables del cabo Hahn, configurando el borde W de la isla Navarino. Es limpio más afuera de los sargazos que lo orillan.

El cabo Mitchell, junto con el cabo Hahn, determinan la entrada N del canal Murray que se abre hacia el S.

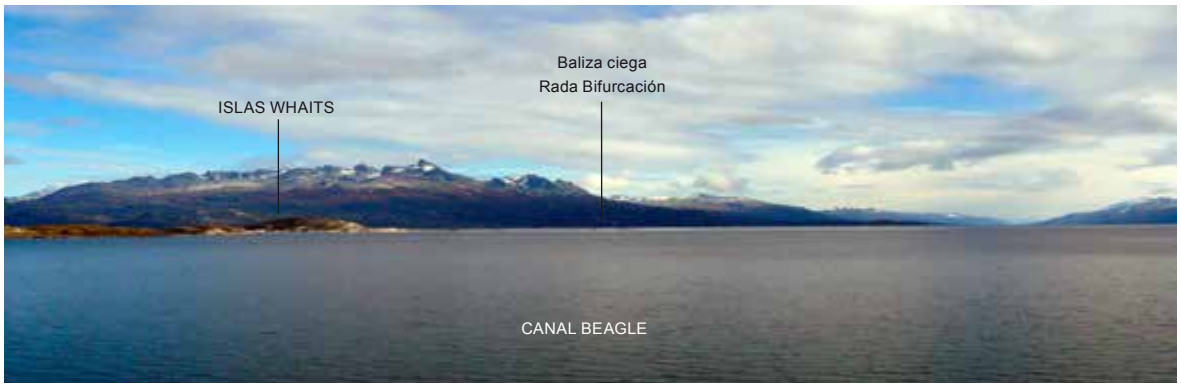
Islas Picapedreros.- Situadas al N y a 1,3 millas del cabo Mitchell, en el lado S del Canal Beagle. Son las islas de más W del grupo existente frente a la costa NW de la isla Navarino. Forman un grupo compuesto por dos islas principales: Tongo, la de mayor tamaño, y Santibáñez; además de varios otros islotes y rocas en sus inmediaciones, como las rocas Gajardo y Bifurcación desprendidas al N, los islotes Husha y Baja hacia el W, y el islote Negro al S.

Un área de fondos insidiosos rodea a las isla Santibáñez y Tongo y se extiende hacia el W hasta casi 8 cables; abarcando los islotes Chico, Husha y Negro.

Isla Tongo.- Situada al N y a 1,4 millas del cabo Mitchell. Es de regular tamaño y se eleva a 86 metros. Su redoso E es limpio y profundo; su lado W, en cambio, es sucio y proyecta un veril insidioso que avanza casi 6 cables hasta el islote Baja —situado al WSW y poco más de 5 cables. Está rodeada de sargazos.

Isla Santibáñez.- Situada muy próxima al N de la isla Tongo. Es de menor tamaño y se eleva a 60 metros. Su redoso E es limpio y profundo, su lado W,

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Canal Beagle. Vista hacia el W

en cambio, al igual que la isla Tongo, es sucio y proyecta un veril insidioso que avanza hacia el W hasta casi 9 cables y con una profundidad de menos de 1 metro en el borde exterior. Está rodeada de sargazos. Su extremo E se denomina punta Adoquines.

Al N y casi a 1 cable destaca el islote Chico de apenas 3 metros de elevación. Al W desprende tres islotes también pequeños y que quedan a media distancia del islote Husha —situado al WNW y a 4,8 cables.

Rocas Gajardo.- Situadas al NW y a 8 cables de la isla Santibáñez, en el lado S del Canal Beagle. Es un extenso grupo de rocas sumergidas y que afloran en bajamar rodeadas de sargazos y que abarca una superficie casi circular de como 5 cables de diámetro.

Roca Bifurcación.- Situada al W y a 2,5 cables de las rocas Gajardo y el escollo más desprendido hacia el NW del grupo de islas Picapedreros. Es una roca aislada que se eleva a 2 metros y rodeada de fondos insidiosos marcados por sargazos .

La roca Bifurcación y las rocas Gajardo son los peligros más avanzados hacia el Canal Beagle en esta parte.

Entre la roca Bifurcación y las rocas Gajardo queda un paso navegable; asimismo, entre los referidos escollos y el resto de las islas Picapedreros de más al S.

Baliza ciega Roca Bifurcación.- En la roca Bifurcación. Es un trípode metálico revestido en madera de 3,5 metros de altura, con su parte superior de color negro y amarilla la inferior. Elevación 4,5 metros. Señal cardinal N.

Islote Husha.- Situado al WNW y a 4,8 cables de la isla Santibáñez. Es pequeño y se eleva a 7 metros. Está rodeado por otros islotes más pequeños aún y algunas rocas y sargazos. Al W y a 3,7 cables desprende un bajo fondo con 0,8 a 0,5 metros de agua, en el límite W de los fondos insidiosos que rodean las islas Picapedreros.

Islote Baja.- Situado al WSW y poco más de 5 cables de la isla Tongo. Es pequeño y está rodeado de sargazos.

Baliza ciega Islote Baja.- En el islote Baja. Es una torre de 3,3 metros de altura, de color amarillo, con una franja horizontal negra, con aletas distintivas rectangulares. Elevación 15 metros. Señal cardinal W.

Islote Negro.- Situado al SSW y a 1,4 cables de la isla Tongo. Es pequeño y se eleva a 2 metros.

Bajo Cadena.- Se encuentra al S y a 1,4 cables de la isla Tongo y al ESE y a 1,9 cables del islote Negro, en el lado N del paso Weste. Es una roca sumergida marcada por sargazos con 9,7 y 8,2 metros de agua.

Boya ciega Bajo Cadena.- Fondeada en el veril E del bajo Cadena. Señal lateral de babor. Ver características en la Lista de Faros.

Cartas: 13000 - 13100 - 13131 - 13200

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Bajo Otazo.- Se encuentra al E y a 3,8 cables de la isla Tongo y prácticamente a medio canal en el paso Weste. Es un bajo fondo con 7,7 metros de agua, muy peligroso para la navegación.

Paso Picapedreros.- Carta Nº 13131. Separa la costa E de las islas Picapedreros —por el lado W— de la costa W de las islas Whaits —por el lado E—, en una extensión de algo más de 1 milla, siguiendo un curso bastante directo en dirección aproximada SSW-NNE y presenta un ancho navegable no menor de 2,5 cables. Es limpio y profundo

Su entrada N se abre entre el islote Chico por el W y la isla Chicle por el E; por el lado S, lo hace entre el islote Negro por el W y la punta Montesi por el E.

El paso Picapedreros también constituye una buena alternativa para transitar entre el canal Murray y el Canal Beagle.

Direcciones.- La navegación del paso Picapedreros no reviste inconveniente y su derrota, prácticamente a un solo arrumbamiento —010°-190°—, debe llevarse más próxima a las islas Santibáñez y Tongo; pero, precaviéndose del bajo Cadena —señalizado con una boya ciega de babor. Así, además, se pasará a prudente distancia al W del bajo Otazo con 7,7 metros de agua.

Punta Montesi.- Situada al NE y a 1,15 millas de la punta Mitchell, configurando el borde W de una proyección de tierra de la isla Navarino. Se alza a 21 metros y desprende dos rocas afloradas en su inmediación W.

Islas Whaits.- Situadas justamente al E del grupo de las islas Picapedreros, separadas por el paso del mismo nombre, y también en el lado S del Canal Beagle. Además, están apartadas de la costa N de la isla Navarino por el paso Weste. Es un grupo muy concentrado compuesto por tres islas principales: Chicle, Norte y Sur; y los islotes Rodríguez y Dirección hacia el S.

Las islas Whaits protegen al puerto Navarino por el NW.

Isla Norte.- Es la de más al N de las islas Whaits. Es la de mayor tamaño y se eleva a 49 metros. Su redoso E es sucio y desprende varias rocas sumergidas que avanzan hasta 1 cable afuera, en dirección al paso Norte.

Rocas Primas.- Situadas al NE y a 3,5 cables de la isla Norte y casi en el eje de la entrada N del paso Norte. Es una roca aflorada junto a la cual se encuentra una roca sumergida, ambas rodeadas de sargazos. Su redoso es limpio en todas direcciones y se las puede rodear a prudente distancia por cualquier lado.

Isla Sur.- Situada inmediata al S de la isla Norte y separada por un pasaje angosto y del todo inútil. Es un poco menor y se eleva a 47 metros

Isla Chicle.- Situada colindante al W de las islas Norte y Sur. Es la de menor tamaño del grupo y se eleva a 37 metros. Su redoso W y NW es limpio a más de 0,7 cable de la orilla, en dirección al paso Picapedreros.

Islotes Rodríguez.- Situados al S de las islas Chicle y al SW de la isla Sur, en el lado N del paso Weste. Es un grupo de varios islotes y rocas, rodeados de sargazos. El redoso S del grupo es limpio.

El mayor de los islotes Rodríguez se denomina Chela y es el más desprendido hacia el SW.

Islote Dirección.- Situado muy próximo al S de la isla Sur y en el lado N del paso Weste. Es muy pequeño y de forma alargada. Su redoso S es limpio.

Baliza ciega Islote Dirección.- En el islote Dirección. Es una torre de 3,3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja y aletas distintivas rectangulares. Elevación 9 metros. Señal costera.

Paso Weste.- Carta Nº 13131. Es el canalizo que separa la costa S de los grupos de islas Picapedreros y Whaits —por el lado N— de la costa N de la isla Navarino, la isla Larga y el islote Entrada —por el lado S—, en una extensión de 1,5 millas en dirección media SW-NE y ofrece un ancho navegable no inferior a 1,5 cables. Su profundidad mínima es de 17,7 metros.

Para evitar el bajo Otazo con 7,7 metros de agua y ubicado casi a medio canal en el paso Weste, es necesario acercarse a la punta Señalada.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

El paso Weste es el indicado para los buques que recalan a puerto Navarino proviniendo desde el W, o bien, por el canal Murray.

Isla Larga.- Situada al E y a poco más de 8 cables de la isla Tongo y separada de la costa N de la isla Navarino por el paso Medel, en el lado S del paso Weste. Es de forma alargada y se eleva a 21 metros. Su redoso es limpio, aunque no muy profundo, especialmente el del lado NW que da al paso Weste.

Paso Medel.- Carta Nº 13131. Separa la costa S de la isla Larga —por el lado N— de la costa N de la isla Navarino —por el lado S—, en una extensión de casi 5 cables en dirección SW-NE y su ancho navegable se ve disminuido a menos de la mitad por los bajos fondos con 0,2 y 4,2 metros de agua que desprende la costa N de la isla Navarino. En todo caso, la profundidad mínima en el freo navegable es de 7 metros.

El paso Medel no presenta mayor utilidad para la navegación, ya que para acceder a la caleta Lewaia existe una alternativa más segura.

Caleta Lewaia.- Carta Nº 13131 —Plano. Lat. 54° 56’ S; Long. 68° 20’ W (aprox.). Se forma al S de la isla Larga y sobre la costa N de la isla Navarino. Además, queda al SE de las islas Picapedreros. Es una pequeña ensenada y su entrada se abre por el SW de la isla Larga; pese a que también es posible hacerlo por el paso Medel, que no se recomienda. En sus proximidades hay una estancia.

La caleta Lewaia es apta solamente para buques pequeños.

Paso Norte.- Carta Nº 13131. Separa la costa E de las isla Norte y Sur —por el lado W— de la costa W de los islotes Hermanas —por el lado E—, en una extensión de 6 cables en dirección media SSW-NNE y ofrece un ancho navegable de 2 cables; su profundidad mínima es de 11,1 metros.

La navegación del paso Norte es segura si se lleva a medio canal, pues a cada lado del paso la costa desprende rocas y bajos fondos; además, en el acceso N debe tenerse cuidado con las rocas Primas, que pueden rodearse por cualquier lado.

Islotes Hermanas.- Situados al E y casi a 3 cables de la isla Norte, separados por el paso del mismo nombre. Además, están apartados del islote Emma y las rocas Centinela por el paso Este. Son dos islotes bajos y planos dispuestos muy cerca uno al N del otro y unidos por una restinga de arena; además de otro islote más pequeño situado al WSW y a 0,8 cable del islote Hermanas de más al S.

El redoso E de los islotes Hermanas es sucio y desprende fondos de 2,4, 3,9 y 4,6 metros que avanzan hacia el E hasta casi 1 cable afuera, en dirección al paso Este. Por el W, en dirección al paso Norte, el islote destacado al SE despide una roca sumergida y otra aflorada en su vecindad W.

Baliza ciega Islote Hermanas.- En el islote Hermanas de más al S. Es una torre de 3,3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja y aletas distintivas rectangulares. Elevación 17 metros. Señal costera.

Roca Entrada.- Se encuentra al ENE y a 4,8 cables de la baliza ciega Islotes Hermanas. Es una roca sumergida muy peligrosa para la navegación.

Boya luminosa Roca Entrada.- Fondeada sobre la roca Entrada. Es una boya cónica de color rojo. Con reflector de radar. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Rocas Centinela.- Situadas al SE y a 3,6 cables de la baliza ciega Islotes Hermanas, desprendidas al NW y a 1,65 cables del borde NW de la isla Martínez, en el lado SE del paso Este. Es una restinga con rocas sumergidas y que afloran en bajamar, con una roca aflorada en el límite NW.

Baliza luminosa Rocas Centinela.- En la roca aflorada de más al NW de las rocas Centinelas. Señal lateral de babor. Ver características en la Lista de Faros.

Islote Emma.- Situado al E y a 7 cables de los islotes Hermanas y próximo a la costa N de la isla Martínez y separado por un angosto pasaje que no admite paso. Es un islote pequeño y de forma alargada que se eleva a 11 metros. Su redoso N es limpio y profundo, por lo que se le puede aproximar.

Paso Este.- Carta Nº 13131. Separa la roca Entrada y la costa SE de los islotes Hermanas —por el lado NW— de la costa N del islote Emma y las

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

rocas Centinelas —por el lado SE—, en una extensión de casi 1 milla en dirección media SW-NE y ofrece un freo navegable de 1,5 cables. Su profundidad mínima es de 12,2 metros.

Para evitar los escollos que los islotes Hermanas desprenden hacia el ENE y al SE, es necesario acercarse al islote Emma y a las rocas Centinelas; lo cual es especialmente válido para precaverse de la posibilidad de que la boya luminosa Roca Entrada no esté en su posición, ya que con cierta frecuencia se corre por efecto del viento y la corriente.

La baliza ciega Islote Hermanas, junto con la baliza luminosa de babor Rocas Centinela y la boya luminosa de estribor Roca Entrada, favorecen el reconocimiento del paso Este.

El paso Este es el que toman los buques que se dirigen a puerto Navarino, proviniendo desde el E.

Puerto Navarino.- Carta Nº 13131 —Plano. Lat. 54° 55' S; Long. 68° 19' W (aprox.). Se forma al SSW y casi a 1 milla de los islotes Hermanas y sobre la costa NW de la isla Navarino. Es una ensenada que se desarrolla entre las islas Whaits que la protegen por el NW, y la isla Martínez por el E. Sus condiciones náuticas son regulares; el viento se deja sentir con fuerza cuando sopla del 4º cuadrante. En todo caso, en el interior de la bahía disminuye notoriamente la marejada respecto de su intensidad en el Canal Beagle, lo que permite que los buques soporten bien vientos de hasta 30 a 35 nudos. El tenedero es de fango y conchuela, y en general las anclas agarran bien; sin embargo, es necesario tener precaución, debido a la existencia de amplios sectores de fondo rocoso donde se puede experimentar garreo. En caso de mal tiempo, es preferible no entrar al puerto Navarino, y buscar otro fondeadero mejor protegido, que puede ser en la caleta Wulaia hacia el S, o bien, en la bahía Honda o en puerto Williams, más hacia el E.

Al S del islote Entrada y sobre la costa N de la isla Navarino, se forma una pequeña caleta, que es en realidad puerto Navarino, donde se divisan las casas de una pequeña población y un Retén de Carabineros.

Existen tres pasos para entrar al puerto Navarino, todos de cuidado debido a que tienen rocas y bajos fondos que hacen peligrosa su navegación; siendo otro de los inconvenientes que presenta la bahía.

Baliza luminosa Puerto Navarino.- Ubicada al S y a 2,8 cables del islote Entrada, en la costa al final del saco de puerto Navarino. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Boya de amarre.- Fondeada al interior del saco de la pequeña rada donde se encuentra puerto Navarino. Es una boya de amarre para buques pequeños.

10 **Bajos y escollos**

Islote Entrada.- Situado al SE y a 3,5 cables de la baliza ciega islote Dirección y cercano a la costa N de la isla Navarino. Es de regular tamaño y se eleva 22 metros. Está inserto en un fondo somero cubierto de sargazos que la costa N de la isla Navarino despide hacia el N; de modo que su redoso es sucio, especialmente sus lados N y NE que desprenden el bajo Fleming y la roca Topón, respectivamente; escollos de cuidado para la navegación de los pasos Weste, Este y Norte, el primero; y para tomar el puerto Navarino, el segundo.

Bajo Fleming.- Se encuentra al N y a 1,3 cables del islote Entrada y al S de la confluencia de los pasos Weste, Norte y Este. Es un bajo fondo con 8,2 y 8,6 metros de agua rodeado por sargazos que lo delatan solamente con muy buenas condiciones de tiempo.

Roca Topón.- Situada al NE y a 0,8 cable del islote Entrada. Es una roca que aflora en bajamar, con una roca sumergida en su vecindad W; ambas rodeadas de sargazos.

Boya ciega Roca Topón. Fondeada al E y casi a 1 cable del islote Entrada. ~~Es una boya cónica de color rojo. Con reflector de radar.~~ Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Balizamiento Ciego.

Roca Sargazos.- Situada al E y a 3,2 cables del islote Entrada y al W y a 1,3 cables del islote Conejera, en el lado E de la entrada al puerto Navarino. Es una roca que aflora en bajamar marcada con sargazos.

Islote Conejera.- Situado al E y a 4,6 cables del islote Entrada y al N y casi a 2 cables de la costa N de la isla Navarino. Es pequeño y se eleva a 14 metros. Está rodeado de otros islotes más pequeños y algu-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

nos bajos fondos, de los cuales el más peligroso por su proximidad a la derrota es la roca Sargazos.

Bajo Felipe.- Se encuentra al NNE y a 1,5 cables del islote Conejera, en el lado E de la bahía de Puerto Navarino. Es un bajo fondo aislado con 8,3 metros de agua.

Fondeaderos

Fondeadero exterior.- Los buques mayores pueden fondear al abrigo de las islas Whaits y directamente al E de la isla Sur, donde pueden largar el ancla en 35 metros de agua sobre fondo de fango y conchuela; sin embargo, el fondo es, en general, muy irregular, presentando amplios sectores de roca, lo que debe tenerse en cuenta por la posibilidad de garreo, en caso de no quedar bien fondeado. En general, los vientos de componente W se dejan sentir con fuerza en el fondeadero, pero la marejada disminuye notablemente respecto de su intensidad en el Canal Beagle.

Fondeadero interior. Puerto Navarino.- Carta Nº 13131. Puerto Navarino se forma justamente al S del islote Entrada y al interior de la pequeña rada donde se divisan las casas de un pequeño poblado y un Retén de Carabineros. Allí se encuentra fondeadero en 18 metros de agua sobre fondo de fango y arena, en el centro de la rada, apto para buques de menos de 40 metros de eslora, por lo reducido del espacio de maniobra, y en todo caso requiere de cuidado, ya que también se deja sentir el viento del 4º cuadrante. Su acceso pasa entre la roca Topón y el veril E de los bajos fondos que desprende el islote Entrada, señalizado con una boya ciega de estribor —por el lado W— y la roca Sargazos —por el lado E.

Se recomienda no entrar al puerto Navarino si no se posee un conocimiento previo.

RECOMENDACIONES PARA LA DERROTA, EN LOS PASOS WESTE, NORTE Y ESTE; Y RECALADA A PUERTO NAVARINO

Navegando de W a E

Paso Weste.- Para tomar el paso Weste proviniendo desde el W navegando por el Canal Beagle, debe antes sobrepasarse hacia el S el islote Negro; posteriormente, gobernar al rumbo 090° para pasar al S y a 3 cables del mismo islote Negro y en dirección a la punta Montesi. Más adelante, próximo a llegar a la cuadra del islote Negro, corregir el rumbo a babor hasta el 064° para pasar al NW y a 1 cable de la punta Señalada. Así, se precaverá pasar a prudente distancia al S y SE del bajo Cadena —señalizado con una boya ciega de babor. Si el rumbo se abre demasiado de la punta Señalada, se acercará al bajo Otazo con 7,7 metros de agua, escollo marcado por sargazos que hay que evitar dejándolo por babor.

Proviniendo desde el canal Murray, basta tomar un rumbo un poco más cerrado para pasar a la misma distancia de la punta Señalada.

Más adelante, ya salvado el bajo Otazo, puede abrirse un poco el rumbo a babor para pasar a medio freo el pasaje entre la isla Larga —por el lado S— y la isla Sur y el islote Dirección, señalizado con una baliza ciega —por el lado N.

Finalmente, al llegar a la altura del islote Dirección, puede optarse por seguir por el paso Este, o por el paso Norte, o bien, dirigirse al puerto Navarino.

Por el paso Norte.- Proviniendo desde el paso Weste, cuidar pasar al SE y a 0,6 cable del islote Dirección y cambiar poco a poco el rumbo a babor hasta el 000° para pasar al E y a 1,7 cables de la isla Norte, o lo que es lo mismo, al WSW y a 1,4 cables del islote desprendido próximo al W del islote Hermanas de más al S. De este modo, se dará seguro resguardo por babor a las rocas sumergidas desprendidas enfrente de la costa E de la isla Norte.

Posteriormente, ya salvado al N de los referidos escollos, puede pasarse por cualquiera de los lados de las rocas Primas.

Por el paso Este.- Proviniendo desde el paso Weste, cuidar pasar al SE y a 0,6 cable del islote Dirección, continuar al rumbo 064° para pasar al SE y a 1,4 cables del islote Hermanas de más al S —señalizado con una baliza ciega—, poco más adelante, al NW y a 0,9 cable de las rocas Centinela —señalizadas con una baliza luminosa de babor— y, finalmente, al NW y a 0,9 cable del islote Emma. Así, se dará seguro resguardo por estribor al bajo Fleming; y enseguida por babor, respecto de los bajos fondos que destacan los islotes Hermanas hacia el SE y ENE y la

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

roca Entrada —señalizada con una boya luminosa de estribor. Saliendo hacia el Canal Beagle.

Recalada a puerto Navarino.- Proviniendo desde el paso Weste, luego pasar al SE y a 0,6 cable del islote Dirección, continuar al rumbo 064° para pasar al SE y a 1,4 cables del islote Hermanas de más al S —señalizado con una baliza ciega—; rumbo que se debe mantener solamente hasta sobrepasar al E del bajo Fleming.

Salvado el bajo Fleming, caer a estribor hasta el rumbo 160° para pasar al E y a 2 cables del islote Entrada. De esta manera, se rodeará el bajo Fleming por el N y el E y se dará suficiente resguardo por estribor a la roca Topón y otros escollos que el islote Entrada destaca hacia el E —señalizados con una boya ciega de estribor—; asimismo por babor, respecto de la roca Sargazos.

Finalmente, sobrepasado al S de los escollos antes referidos, caer a estribor y gobernar convenientemente para tomar el fondeadero en el centro de la rada del puerto Navarino, cuya baliza luminosa es la mejor guía para ello.

Navegando de E a W

Paso Este.- Proviniendo desde el E navegando por el Canal Beagle, dar rumbo al 242° para pasar al NW y a 0,9 cable del islote Emma y, más adelante, al NW y también a 0,9 cable de las rocas Centinela —señalizadas con una baliza luminosa de babor. Así, se dará seguro resguardo por estribor a la roca Entrada —señalizada con una boya luminosa de estribor—, y luego por babor, respecto de los bajos fondos que destacan los islotes Hermanas hacia el SE y E.

Finalmente, al llegar a la altura de las rocas Centinela, puede optarse por seguir por el paso Weste, o bien, dirigirse al puerto Navarino.

Paso Weste.- Proviniendo desde el paso Este, pasar al SE y a 0,6 cable del islote Dirección y continuar al rumbo al 244° pasando cerca de la costa N de la isla Larga y, más adelante, al N y a 1 cable de la punta Señalada. Si el rumbo se separa demasiado de la punta Señalada, se acercará al bajo Otazo con 7,7 metros de agua, escollo marcado por sargazos que hay que evitar dejándolo por estribor.

Posteriormente, ya sobrepasada la punta Señalada, puede abrirse el rumbo un poco a babor para pasar al SE y a 2,5 cables del islote Negro. Así, se dará prudente resguardo por estribor al bajo Cadena —señalizado con una boya ciega.

Finalmente, si se navega en demanda del Canal Beagle, una vez salvado el islote Negro, corregir el rumbo a estribor hasta el 270° para pasar al S y a 3,5 cables del islote Baja; o bien, continuar hacia el acceso N del canal Murray.

Recalada a puerto Navarino.- Proviniendo desde el paso Este, luego de pasar a la cuadra de las rocas Centinela, caer a babor hasta el rumbo 200° para pasar al E y a 2 cables del islote Entrada. De esta manera, se dará seguro resguardo por estribor a la roca Topón y otros escollos que el islote Entrada destaca hacia el E —señalizados con una boya ciega de estribor—; asimismo por babor, respecto de la roca Sargazos.

Finalmente, sobrepasado al S de los escollos antes referidos, caer a estribor y gobernar convenientemente para tomar el fondeadero en el centro de la rada del puerto Navarino, cuya baliza luminosa es la mejor guía para ello.

Isla Martínez.- Situada al E del puerto Navarino, separándolo de la bahía Honda; el canalizo que aparta la isla Martínez de la isla Navarino, es angosto y apto únicamente para embarcaciones menores. Al N de la isla Martínez está el islote Emma, y al NW las rocas Centinelas.

Bahía Honda.- Carta Nº 13131 —Plano. Lat. 54° 55’ S; Long. 68° 14’ W (aprox.). Se forma al E y a 2,5 millas de puerto Navarino del que lo separa la isla Martínez, y también sobre la costa N de la isla Navarino. Es una amplia ensenada que se desarrolla entre la costa E de las islas Martínez y Tito y el islote Paty, —por el lado W— y la costa de la isla Navarino al S de la punta Bartlett y la isla Vásquez —por el lado E—; los islotes García y las islas Lawrence la cierran por el N.

En general, la bahía Honda es profunda, muy cómoda y limpia, salvo por el bajo Lara y el bajo Cuellar que se encuentran prácticamente en el centro de la bahía. Ofrece buen abrigo de los vientos del 2º y 3er cuadrantes, pero, solamente su rincón SW está mejor protegido de los del 4º cuadrante.

Cartas: 13000 - 13100 - 13131 - 13200

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Paso Este. Vista aproximación acceso E

Bajos y escollos

Bajo Medio.- Se encuentra al NNW y a 2,6 cables del islote Paty y casi en el eje del acceso W de la bahía Honda. Es un bajo fondo con 14,1 metros de agua marcado por sargazos.

Islotes García.- Situados al NE y a 3,2 cables del islote Paty. Es un islote pequeño que se eleva a 13 metros. Su redoso es sucio y está rodeado de bajos fondos que se extienden hacia el W y el NW y hasta 1,5 cables de la orilla y, también hacia el ESE y hasta 1,6 cables afuera, al interior del cual se encuentra el bajo Nuevo.

Bajo Nuevo.- Se desprende hacia el ESE y hasta 1,6 cables del islote García. Es una restinga con una profundidad mínima de 8,2 metros que restringe el acceso central a la bahía Honda.

Islote Paty.- Situado al ESE y a 8,1 cables del islote Emma y próxima al E de la isla Martínez en esta parte, en el lado W de la bahía Honda. Se eleva a 20 metros y su redoso E es sucio hasta 0,8 cable afuera, con una roca sumergida y un bajo fondo con 0,5 metro de agua.

Isla Tito.- Situada al S y a 1,4 cables del islote Paty y muy próxima a la costa N de la isla Martínez en esta parte. Es de forma alargada y se eleva a 28 metros. Su costa E es somera y despide dos islotes pequeños rodeados de sargazos.

Islas Lawrence.- Situadas al E y a 4,1 cables del islote García. Es un grupo muy concentrado de tres islas; las dos mayores se alzan a 35 y 25 metros. Su redoso N, W y S es limpio; sin embargo, el lado E despide fondos someros que reducen considerablemente el freo navegable por el paso que queda entre estas islas y la punta Bartlett.

Bajos fondos.- Se encuentran al NE y casi a 1 cable del borde SE de la isla Lawrence de más al N. Es un bajo fondo con 3,7 y 3,1 metros de agua.

Bajo Lara.- Se encuentra al S y a 2,7 cables de las islas Lawrence y al W y a 2,7 cables de la isla Vásquez. Es una plataforma rocosa submarina que abarca casi 1,7 cables en sentido E-W, con 6 metros de profundidad y marcada por sargazos.

Boya ciega Bajo Lara.- Fondeada en el veril W del bajo Lara. Señal de peligro aislado. Ver características en la Lista de Faros.

Bajo Cuellar.- Se encuentra al WSW y a 2,2 cables del bajo Lara y casi en el centro de la bahía. Es un bajo fondo con 10,3 metros de agua.

Punta Bartlett.- Situada al ENE y casi a 3 cables de las islas Lawrence y sobre la costa N de la isla Navarino. Es el extremo de una lengua de tierra que la costa N de la mencionada isla despide hacia el W y que cierra la caleta Fique. Su redoso es somero, y junto con los bajos fondos que avanzan desde la costa E de las islas Lawrence, restringen el paso que allí se forma.

Cartas: 13000 - 13100 - 13131 - 13200

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Direcciones y fondeadero.- A la bahía Honda es posible ingresar por tres accesos: el paso del W que se forma entre el islote Paty y los islotes García; el paso del centro que queda entre los islotes García y las islas Lawrence y el paso del E entre las islas Lawrence y la punta Bartlett. De estos tres pasos, solamente el del W y el del centro son aptos para buques de cualquier tamaño; en cambio, la entrada del E se ve reducida por los bajos fondos que se desprenden tanto de la costa E de las islas Lawrence, como de la punta Bartlett; además, está cubierta por sargazos que cruzan de una a otra ribera.

Para ingresar por el paso o entrada del W, dar rumbo al 120° para pasar al N y a 1 cable del islote Paty. Así se dará seguro resguardo por babor al bajo Medio y peligros desprendidos al W de los islotes García. Más adelante, salvado el islote Paty, caer a estribor hasta el rumbo 182° para pasar al E y a 2 cables de la isla Tito. De este modo, se dará seguro resguardo por estribor a los peligros desprendidos al E del islote Paty; asimismo, por babor respecto del bajo Cuellar. Continuando al mismo arrumbamiento se arribará al punto de fondeo recomendado en 45 a 28 metros de agua sobre fondo de fango, prácticamente en el centro de esa parte de la bahía, protegido de los vientos del NW.

Para ingresar por el paso o entrada del centro, dar rumbo al 180° para pasar al W y a 1,3 cables de las islas Lawrence. Así se dará seguro resguardo por estribor a los bajos fondos desprendidos al ESE de los islotes García, incluido el bajo Nuevo. Salvado el bajo Nuevo, caer a estribor al rumbo 200° para pasar al E y a 2 cables de la isla Tito. Así, se dará seguro resguardo por estribor a los peligros desprendidos al E del islote Paty; asimismo, por babor respecto del bajo Cuellar. Sobrepasado el bajo Cuellar, caer a estribor y gobernar para arribar al punto de fondeo recomendado anteriormente.

También se encuentra fondeadero en 35 metros de agua sobre fondo de fango, al centro de la parte NE de la bahía Honda. Parcialmente protegido de los vientos del NW por las islas Lawrence. Para tomar este fondeadero, se puede ingresar tanto por el paso o entrada del W, como por el del centro; pero nunca por el del E. Dar rumbo al 090° para pasar al S y a 1,2 cables de las islas Lawrence, y dirigirse al centro de la ensenada que se forma en la parte NE de la bahía Honda. Así, se dará seguro resguardo por estribor al bajo Lara —señalizado con una boya ciega—; y también respecto de los bajos fondos que desprenden las islas Lawrence hacia el E.

Caleta Fique.- Carta Nº 13131 —Plano. Lat. 54° 54’ S; Long. 68° 13’ W (aprox.). Se forma en el ángulo NE de la bahía Honda e inmediatamente al S de la lengua de tierra que termina en la punta Bartlett, sobre la costa N de la isla Navarino. Es una rada que se interna casi 7 cables en dirección E, por lo que está completamente abierta a los vientos prevalecientes del W; todo lo cual hace que no sea recomendable entrar en ella.

Isla Vásquez.- Situada al S y a 6,6 cables de la punta Bartlett y al N y como encajada sobre la costa N de la isla Navarino, en el lado SE de la bahía Honda. Se eleva a 22 metros y por el S está unida a la isla Navarino, por una restinga de bajos fondos con sargazos y algunos islotes pequeños. Por el lado E queda un angosto pasaje con una profundidad mínima de 4,6 metros que accede a la bahía Segura.

Caleta Segura.- Carta Nº 13131 —Plano. Lat. 54° 55’ S; Long. 68° 13’ W (aprox.). Se forma justamente al E de la isla Vásquez y en el vértice SE de la bahía Honda. Es una reducida ensenada que se interna casi 6 cables en dirección E; con profundidades entre 10,5 y 7,9 metros; pero limitada por el bajo fondo con 4,6 metros agua que se encuentra en su acceso. Protegida de los vientos del 3er y 4º cuadrantes por la isla Vásquez.

En la caleta Segura hay mariscos en cantidad apreciable y en tierra se encuentra leña en abundancia. En la bahía desembocan dos chorrillos de escaso caudal, pero no es posible hacer faena de agua debido a la forma del terreno, salvo en embarcaciones menores. Los lugares habitados más próximos son Santa Rosa hacia el E y puerto Navarino al W, con las que está unida por una senda. En ambos lugares se puede obtener carne fresca.

Se recomienda no ingresar a la caleta Segura si no se posee un conocimiento previo.

Islote Bartlett.- Situado al NNW y a 4,5 cables de la punta Bartlett y muy poco al S del eje del Canal Beagle en esta parte. Es pequeño, escarpado y se

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

eleva a 11 metros. Al WSW y a 2,5 cables despide una mancha de sargazos; asimismo, hacia el E y hasta poco más de 2 cables.

Aunque hay paso para buques por ambos lados del islote Bartlett, se recomienda tomar el paso por el N, es decir, entre el referido islote y las islas Bridges, y más cerca del islote con el fin de barajar con seguridad el bajo fondo de piedra que se encuentra en la boca S del paso Romanche.

Baliza luminosa Islote Bartlett.- En el centro del islote Bartlett. Señal cardinal N. Ver características en la Lista de Faros.

Isla Cole.- Situada al E y a 1,5 millas de la punta Bartlett y contigua a la costa N de la isla Navarino. Se eleva a unos 25 metros y está orillada por sargazos.

Justamente al E de la isla Cole se forma la bahía Asashuaia, con la caleta Santa Rosa en su parte E.

Península Ushuaia. Costa S.- Situada al E y a 6,5 millas de la entrada de la bahía Lapataia, en el lado N del Canal Beagle. Es una maciza proyección de la costa S de Tierra del Fuego que avanza hacia el eje del Canal Beagle y cuyo lado E limita y da forma a la bahía Ushuaia por el W. Es baja y suavemente ondulada y cubierta de pasto, y con uno que otro árbol aislado.

La costa S de la península Ushuaia es sucia y está bordeada por rocas aisladas, algunas de las cuales velan, y bajos fondos marcados por sargazos, los más peligrosos de estos, con menos con 5 metros de agua, avanzan casi hasta el eje del paso Chico. La punta Oriental destaca hacia el ESE un grupo de islas conocido como las islas Warden.

Al SSE y a 2 cables de la punta Sur de la península Ushuaia y muy próximas a la costa, están las rocas Oscuras, rodeadas de sargazos.

Entre las puntas Sur y Occidental de la península Ushuaia, la costa S despide profundidades menores de 5 metros en una extensa zona.

Bahía Golondrina.- Carta Nº 13100. Lat. 54° 50’ S; Long. 68° 20’ W (aprox.). Se forma justamente al W de la península Ushuaia y sobre la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del Canal Beagle. Es una ensenada casi totalmente cubierta de sargazos y con un bajo fondo con 4,5 metros de agua que la península Ushuaia desprende hacia el W y algo más de 1 milla.

Al W y casi a 4 millas de la península Ushuaia y sobre la costa al W de la bahía Golondrina, se alza el monte Susana de 515 metros, útil como referencia.

La bahía Golondrina ha sido poco reconocida, por lo que se recomienda no ingresar a ella; y en caso de tener que hacerlo, se requiere poseer un conocimiento previo y considerarse solamente como una alternativa de emergencia.

Direcciones y fondeadero.- Para recalar a la bahía Golondrina, conviene acercarse desde el S a la punta Lapataia Vieja —situada al ESE del monte Susana y que cierra la bahía por el W— contorneando un inmenso manchón de sargazos que se avistará a estribor, y dejando a babor otro manchón que despide la punta citada. Luego se debe caer a estribor barajando la costa S de Tierra del Fuego, y navegar entre la costa a babor y el inmenso manchón de sargazos a estribor, sondando todo el tiempo. El fondeadero se encuentra en 24 metros de agua, frente a una punta poco saliente.

Rocas Oscuras.- Situadas al SSE y a 3 cables de la punta Sur de la península Ushuaia y muy próximas a la costa. Son unas rocas afloradas rodeadas de sargazos que constituyen una referencia muy útil para la navegación por el paso Chico.

Hacia el S y dentro de 5 cables de las rocas Oscuras, se desprende una lengua de fondos someros con 3,5 a 4,5 metros de profundidad.

Islas Warden.- Situadas próximas a la punta Oriental de la península Ushuaia, en el lado N del Canal Beagle. Es un grupo formado por tres islas pequeñas, denominadas respectivamente Casco, Dos Lomos y Chata, por el aspecto representativo de cada una. La isla Dos Lomos está unida a la referida península por una angosta faja de arena y pedregullo. La isla Chata, la más pequeña y baja, está separada de las otras por el paso Chico; siendo la de más al S.

Isla Rabbit.- Situada al S y a 2,2 cables de la isla Chata,separada por un pasaje muy estrecho y con 13 metros de profundidad. Está rodeada de fondos someros marcados por sargazos.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Baliza luminosa Islote Bartlet

Islas Bridges.- Situadas hacia el SE y S de la isla Rabbit. Son las islas de mayor tamaño de todas las que se encuentran frente a la bahía Ushuaia. Constituyen un grupo muy concentrado de cinco islas mayores con alguna vegetación.

Islotes y bajos fondos.- Se desprenden hacia el NE y hasta 1,6 millas afuera de las islas Bridges, en dirección a la bahía Ushuaia. Son varios islotes y bajos fondos marcados por sargazos, que dificultan la navegación incluso a las embarcaciones pequeñas.

Baliza luminosa Bridges.- En la punta W de la mayor de las islas Bridges. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Baliza luminosa Iturrieta.- En la isla de más al S de las islas Bridges. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Paso Chico.- Carta Nº 13100. Separa la costa E de la península Ushuaia y las islas Dos Lomos y Casco —por el lado W— de la costa W de las islas Bridges, Rabbit y Chata —por el lado E—, en una extensión de poco más de 2 millas en dirección general SW-NE. Su profundidad mínima sobre la derrota es de 8 o 9 metros, y menos de 5,5 metros a escasa distancia de ella. La costa E de las islas Casco y Dos Lomos despide bajos fondos de 4 metros de profundidad hasta 0,53 cable afuera de la orilla, mientras que el borde W de la isla Chata, otro de 1,8 metros; por su parte, la isla Rabbit despide al W una zona de bajos fondos con profundidades menores de 5,5 metros que avanza hasta 1,35 cables de la costa, reduciendo el ancho del canalizo navegable, pues la península Ushuaia desprende a su vez un bajo fondo con menos de 5 metros de agua, hasta 3 cables de la misma.

Hay además otros bajos fondos aislados marcados por sargazos; uno con 5 metros de agua al 213° y a 6 cables de la baliza ciega Dos Lomos; otro de 4,5 metros de profundidad al 212° y a 1,24 millas de la misma baliza, y un tercero con 3,5 metros de agua al 207° y a 1,57 millas.

La navegación del paso Chico es difícil y peligrosa, siendo apropiado solamente para buques de calado reducido.

Enfilación luminosa Paso Chico. 019° 22’ - 199° 22’. Señaliza la derrota por el paso Chico.

Baliza luminosa Dos Lomos. Anterior.- En el extremo NE de la isla Dos Lomos. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Baliza luminosa Casco. Posterior.- En la isla Casco. Al 019° 22’ y a 465 metros de la baliza Anterior. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

DIRECCIONES PARA LA DERROTA EN EL PASO CHICO

Navegando de S a N.- Para ingresar a la bahía Ushuaia por el paso Chico, es necesario aproximar desde la derrota en el Canal Beagle y tomar la enfilación de las balizas luminosas Dos Lomos y Casco, navegando al rumbo 020° aproximadamente, antes de llegar a la cuadra de la baliza luminosa Bridges. De este modo, se precaverá de los es-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

collos existentes a ambos lados de este tramo de la ruta.

Posteriormente, para continuar a medio freo por el canalizo que queda entre las islas Dos Lomos y Chata, se ha de caer a estribor hasta el rumbo 060° aproximadamente en dirección a la baliza luminosa de la punta Escarpados; las rocas Oscuras quedarán directamente por la popa. Así, se navegará siguiendo la alineación baliza luminosa Escarpados - rocas Oscuras, orientada al 240° 30' - 060° 30'. Salvando los bajos fondos que despiden al E y al W, respectivamente, las islas citadas.

En las proximidades de los rumbos adoptados podrán observarse los sargazos, que por efectos del viento o la corriente, se extienden desde los escollos que marcan.

Navegando de N a S.- Para salir de la bahía Ushuaia navegando por el paso Chico, primero se debe gobernar para dejar por estribor la isla Casco, teniendo cuidado con el bajo fondo con 3,5 metros de agua marcado por sargazos, que se encuentra al 102° y a 7 cables de esa isla. Luego, gobernar al rumbo 240° aproximadamente para pasar a media distancia entre las islas Dos Lomos y Chata y en dirección a las rocas Oscuras; la baliza luminosa Escarpados quedará directamente por la popa. Así, se navegará siguiendo la alineación baliza luminosa Escarpados - rocas Oscuras, orientada al 240° 30' - 060° 30'. Salvando los bajos fondos que despiden al E y al W, respectivamente, las islas citadas.

Por último, al enfilarse las balizas luminosas Casco y Dos Lomos —199° 22' - 019° 22'— tomar la misma cayendo a babor hasta el rumbo 200° aproximadamente, y mantenerla enfilada por popa hasta tener por el través de babor la baliza luminosa Bridges. De esta forma, se precaverá de los peligros existentes a cada lado en este tramo de la derrota.

En las proximidades de los rumbos adoptados podrán observarse los sargazos, que por efectos del viento o la corriente, se extienden desde los escollos que marcan.

Islas Bertha, Willie, Lucas y Despard.- Situadas al E de las islas Bridges y separadas por el paso Romanche, en el lado N del Canal Beagle; además, prolongando hacia el E el conjunto de islas e islotes que apartan la bahía Ushuaia del canal citado. Forman un grupo de islas e islotes rocosos que desprenden hacia el E una zona de bajos fondos; abarcando las islas y los bajos fondos una superficie triangular de poco más de 2,5 millas de longitud en sentido W-E, por cerca de 1,5 millas de ancho en su base. Tanto las islas como los bajos fondos están rodeados de sargazos.

Desde el borde E de la isla Despard se destaca al NE y a 3,5 cables, un islote pequeño y rocoso.

Bajos fondos.- Se desprenden hacia el E y hasta 1,6 millas de las islas Despard y Willie, en dirección al paso Les Eclaireurs. Es una área de bajos fondos marcada por extensos sargazos, con profundidades de 5 a 3 metros y una roca sumergida con 0,5 metro de agua en su veril E; escollo que determina el límite W del referido paso.

Baliza ciega Isla Willie.- En el lado E de la isla Willie. Es una torre cuadrangular metálica de 6,2 metros de altura (Balizamiento argentino).

Baliza ciega Isla Despard.- En la parte E de la isla Despard. Es una torre tronco piramidal de 6 metros de altura, con franjas horizontales rojas y amarillas. Elevación 15 metros (Balizamiento argentino).

Paso Romanche.- Carta Nº 13100. Separa la costa E de las islas Bridges y Alicia —situadas al NE y a 5 cables de la isla Mary Ann—, la de más al N de las islas Bridges, —por el lado W— de la costa W de las islas Lucas y Bertha —por el lado E—, en una extensión de casi 2,5 millas en dirección media SSW-NNE y presenta un ancho de 7 cables.

En la boca N del paso Romanche existen los siguientes peligros, al 025° y a 8 cables de la de más al N de las islas Alicia, están las rocas Pan de Indio, que son tres rocas sumergidas dispuestas en sentido E-W y abarcando una extensión de 2 cables, rodeadas de sargazos; asimismo, un bajo fondo con 9 metros de agua, también marcado por sargazos, al E y a 3 cables de dichas rocas. Además, cuatro rocas aisladas que afloran en bajamar, en las siguientes situaciones referidas a la misma isla: al 168° y a 2 cables; al 105° y a 1,5 cables; al 047° y a 2,3 cables; y al 020° y a 4 cables.

Al W y NW de las islas Alicia se encuentran los siguientes escollos: un bajo fondo con 3,5 metros

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

de agua marcado por sargazos, al 102° y a 7 cables de la isla Casco; un bajo fondo con 4,5 metros de agua, al 056° y a 3,5 cables de la de más al N de las islas Bridges; un bajo fondo de 3,5 metros de profundidad, al 040° y a 6,5 cables de la de más al N de las islas Bridges; y un bajo fondo con menos de 5,5 metros de agua marcado por sargazos, al NNE de la de más al N de las islas Bridges, el que se extiende por 4,5 cables.

La boca S del paso Romanche se encuentra casi bloqueada por una franja de profundidades menores de 10 metros, que se desprende hacia el E y hasta 1 milla de la isla Bridges de más al S; dentro de esta franja, al 103° y a 7 cables del extremo SE de la isla, hay una roca que aflora en bajamar rodeada de sargazos; y al E y a 6 cables del mismo punto, unas rocas sumergidas que circundan un bajo fondo con 3,5 metros de agua. Para evitar estos peligros de la boca S, debe navegarse a los arrumbamientos 295°-115°, para pasar al S y a 2,5 cables de la isla Lucas.

Las profundidades a lo largo del paso Romanche superan en general los 27 metros, salvo al través de las islas Alicia, donde hay 18 metros; sin embargo, existen algunos bajos fondos y rocas aisladas sobre el lado E del paso; uno de 8,2 metros al WNW y a 2 cables de las islas Lucas; otro de 4,5 metros al SSW y a 5 cables de la isla Bertha de más al W.

En definitiva, aunque el paso Romanche pareciera ser ancho y profundo, en su curso es posible tropezar con varias rocas sumergidas y que afloran en bajamar, que no están convenientemente señalizadas; por lo que se recomienda no aventurarse en él.

Islotes Les Eclaireurs.- Situados al E y algo más de 2,5 millas de la isla Despard y en el límite E del grupo de islas, islotes y escollos que cierran la bahía Ushuaia por el S. Son varios islotes pequeños de constitución rocosa, con rocas marcadas por sargazos entre ellos, y que ocupan una extensión de cerca de 7,5 cables en sentido E-W. Su redoso E es limpio y puede escapularse a corta distancia; no así por W que es sucio y despide rocas y bajos fondos que avanzan hasta casi 1 cable afuera, en dirección al paso Les Eclaireurs. Además, desprende próximo al S una roca que aflora en bajamar.

Se ha denunciado que las profundidades al N de la baliza luminosa Les Eclaireurs son mayores que las indicadas en la carta náutica.

Baliza luminosa Les Eclaireurs.- En el islote Les Eclaireurs de más al NE. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Casco a pique.- Se encuentra al 141° y a 4 cables de la baliza luminosa Les Eclaireurs. Es el casco de la MN "Monte Cervantes" hundida en 70 metros de profundidad; no constituye peligro para la navegación.

Paso Les Eclaireurs.- Carta Nº 13100. Separa el veril E del área de fondos someros que desprenden las isla Despard y Willie hacia el E, cuyo límite lo determina una roca sumergida con menos de 0,5 metro de agua que se encuentra al 282° y a 1,5 millas de la baliza luminosa Les Eclaireurs —por el lado W— de la costa W de los islotes Les Eclaireurs —por el lado E—, en una extensión de casi 1,5 millas en dirección S-N y ofrece un ancho de 6 cables y está bordeado de bajos fondos a ambos lados.

Los pasos Chico, Romanche y Les Eclaireurs, no se recomiendan sino para buques pequeños.

Estación de transferencia de práctico.- Al NNW y a unos 5 cables de la baliza luminosa Les Eclaireurs, en el acceso a la bahía Ushuaia. Para el embarco del práctico argentino, en nave que proviene del E pilotada por prácticos chilenos, con destino Ushuaia (Argentina).

Bahía Ushuaia.- Carta Nº 13100. Lat. 54° 49’ S; Long. 68° 16’ W (aprox.). Se forma justamente al E de la península Ushuaia y sobre la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del Canal Beagle. Es una amplia bahía limitada al SW por la península Ushuaia, y al S y SE por todas las islas e islotes que se extienden desde la citada península hasta los islotes Les Eclaireurs. Su nombre deriva de la lengua aborigen que significa "bahía de agua mansa".

El numeroso grupo de islas e islotes que se extiende hacia el ESE de la península Ushuaia, cubre una superficie de forma triangular de 6,5 millas de longitud en sentido W-E, por 2,5 millas de ancho en su base; y está ubicado casi en el eje del Canal Beagle, separándolo en dos brazos de mar, de los

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

cuales, el del lado N termina en la gran bahía que recibe el nombre de Ushuaia. Ambos brazos están comunicados por los pasos Chico, Romanche y Les Eclaireurs, que atraviesan entre las islas.

La bahía Ushuaia, se desarrolla entre las puntas Oriental y Escarpados, está protegida de todos los vientos, y ofrece uno de los mejores fondeaderos que se encuentran en el Canal Beagle.

La costa N de la bahía Ushuaia está poblada de bosques; sobre los cuales se empinan las cumbres constantemente nevadas de la cadena montañosa que contornea la bahía, en la que sobresalen los montes Martial, y aislado hacia el NE, el inconfundible del monte Olivia de 1.318 metros, que se identifica fácilmente por la agudeza de su pico y la irregularidad de sus faldas. La costa SW que corresponde a la península Ushuaia, es por el contrario, baja y accesible, con playas de piedras. Hacia el interior, la tierra es suavemente ondulada, con solamente algunos árboles aislados, y abundante pasto y agua para el ganado.

La parte NW del saco de la bahía Ushuaia, en el nacimiento de la península del mismo nombre, culmina en un rincón cerrado al S por una saliente denominada punta Observatorio, que es una extensa playa inútil para embarcaciones, dado que su acceso fue cerrado por la construcción del camino que une la zona edificada de la punta Observatorio con la ciudad; en la misma desemboca un chorrillo que desciende de los montes Martial.

Vecino al S de la punta Observatorio, la costa de la península Ushuaia corre de N a S por casi 1 milla y tuerce bruscamente hacia el E, formando la pequeña caleta Aspirante; a unos 4 cables de la punta está la playa La Misión, de suave declive con fondo de arena fina y algunas piedras pequeñas, apta para varar embarcaciones de hasta 0,6 metro de calado. La costa culmina por el E en la punta Oriental, que despide a corta distancia las islas Casco y Dos Lomos, al E de las cuales corre el paso Chico. Luego tuerce decididamente hacia el WSW, formando la costa S de la península, terminando en la punta Occidental.

En la costa N de la bahía Ushuaia, separados aproximadamente 1 milla, desembocan los ríos Olivia y Grande, cuyos cauces llevan a la bahía las aguas provenientes de los deshielos; el primero, de poca importancia, nace en el monte del mismo nombre y transporta las aguas de los ventisqueros circundantes; próximo a su desembocadura forma una pequeña cascada en un cañadón estrecho y cerrado; el segundo proviene de las vertientes orientales de los montes Martial y corre aprovechando las cuencas naturales en la conjunción de los montes Olivia y Martial. En una caída de agua del segundo de ellos y 1 milla antes de llegar al mar, se ha instalado una planta hidroeléctrica.

En la costa NE de la bahía Ushuaia, al E y aproximadamente a 3 millas de la baliza Escarpados, está el establecimiento rural denominado estancia Túnel.

Vientos.- Si bien predominan los vientos del 3er cuadrante en la zona, los únicos que levantan oleaje son los del NE y E. Adicionalmente, se ha determinado la estacionalidad de los mismos, no solamente en intensidad sino también en la dirección predominante, SW en primavera y W el resto del año.

Bajos y escollos

Bajo fondo Usnea.- Se encuentra al N y a 5 cables de la isla Casco, en la parte S de la bahía de Ushuaia. Es un bajo fondo aislado con 5,7 metros de agua marcado por sargazos.

Ancla a pique.- En Lat. 54° 49,0' S; Long. 68° 15,9' W, ha sido denunciada la pérdida de un ancla.

Ancla a pique.- En Lat. 54° 49',6 S; Long. 68° 17',5 W, ha sido denunciada la pérdida de un ancla tipo “Danforth” de 2.850 kilos.

Balizamiento y otras referencias notables

Baliza luminosa Escarpados.- En la punta Escarpados, en la costa NE de la bahía. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

B**aliza luminosa Moutin.**- En las proximidades de la casa de bombas del muelle de combustible YPF (Balizamiento argentino).

Baliza luminosa Muelle de la Gobernación.- En el Dolphin de amarre ubicado en el extremo del muelle Comercial. Señal costera (Balizamiento argentino).

Cartas: 13000 - 13100 - 13200

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Baliza luminosa Islotes Les Eclaireurs

Baliza Moyano.- En el cabezo del muelle Laserre (Balizamiento argentino).

Baliza luminosa Punta Observatorio.- En la punta Observatorio (Balizamiento argentino).

Antena Empresa Nacional de Telecomunicaciones.- En Lat. 54° 47,58' S; Long. 68° 18,31' W. Es una torre de radio de 25 metros de altura, con franjas blancas y anaranjadas cada 6 metros, provista de una luz doble roja fija en su tope.

Torre antena TV.- Al NW y a 8,64 cables de la punta Observatorio y al 242° y a 1,89 cables del estanque de agua. Es una torre de antena TV señalizada con seis luces rojas fijas.

Torres de antenas radiotelegráficas.- Al SW y a 3 cables de la baliza luminosa Punta Observatorio. Son tres torres radiotelegráficas de la Estación Aeronaval.

Torre Antena RT.- En Lat. 54° 48" S; Long. 68° 19" W. En la ciudad de Ushuaia. Es la torre de la estación radiotelegráfica de la ciudad; de 20 metros de altura y una elevación de 49,7 metros.

Mástil y obelisco.- En Lat. 54° 48' S; Long. 68° 18,56" W. Es un monumento a la bandera, consistente en un mástil y un obelisco.

Pilar de observación.- En Lat. 54° 48,33' S; Long. 68° 18,66' W. En las proximidades de la estación radiotelegráfica.

Practicaje.- Es obligatorio.

Boyas de amarre.- Fondeadas en Lat. 54° 49,73' S; Long. 68° 15,43' W y Lat. 54° 48,2' S; Long. 68° 15,8' W. Son dos boyas de amarre para uso de embarcaciones deportivas.

Fondeaderos.- No conviene fondear alejado de la protección que brinda la península Ushuaia, pues los vientos del 3er cuadrante soplan con mucha violencia y, a pesar de la bondad del tenedero, puede que las anclas no agarren bien y se corre el peligro de garrear, especialmente si se lo ha hecho muy al N.

Tres fondeaderos para buques grandes se encuentran respectivamente: el primero, en 19 metros de agua, casi enfilado con la proyección del muelle Comercial, al 112° y a 4,6 cables de la baliza luminosa Muelle de la Gobernación; el segundo, en 25 metros de agua, al S y a 3 cables de la desembocadura del arroyo Grande, al 083° y a 1,9 millas de la antena Torre Radiotelegráfica; y el tercero, en unos 24 metros de agua, al 135° y a 1,3 millas desde el mismo punto, frente a caleta Aspirante, situada al final de la gran entrada limitada por las puntas Observatorio y Oriental.

Los buques de tamaño medio pueden fondear en 7 metros de agua, más próximos a la costa N, al 344° y a 1,6 cables del extremo del muelle Comercial; o en una posición aproximadamente equidistante entre dicho muelle y la punta Observatorio, en la misma profundidad sobre fondo de arena fina de buen tenedero.

El viento predominante es del 3er cuadrante, en particular el del W genera fuerte oleaje de hasta 1,5

Cartas: 13000 - 13100 - 13200

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

metros, especialmente entre la estancia Túnel y el arrecife Lawrence.

Muelles

Muelle Comercial (ex De la Gobernación).- Ubicado al N y a 3,78 cables de la baliza luminosa Punta Observatorio y en la esquina NW de la bahía de Ushuaia. Es un muelle de estructura de cemento, orientado en sentido casi WNW-ESE. Permite el atraque en ambos lados (N y S), totalizando 1.160 metros de frente de atraque por 28 metros de ancho; habilitando 9 sitios de amarre. Dispone de defensas fijas de goma. En su extremo hay un dolphin de amarre y en él está instalada la baliza luminosa Muelle de la Gobernación.

La profundidad al pie del muelle Comercial varía entre 9,30 y 3,70 metros, sobre fondo de arena dura.

Las instalaciones han sido diseñadas esencialmente para la carga general y contenedores, siendo dentro de la operatoria portuaria argentina, el segundo puerto en este aspecto.

Para la provisión de combustible, se dispone de camiones cisterna en el muelle o mediante el muelle de combustible YPF. Cuenta con dos líneas de agua potable, también utilizadas como red de incendio. Dispone de poder eléctrico de 220 VAC monofásico y 380 VAC trifásico.

URL Puerto de Ushuaia: www.puertoushuaia.com de la Dirección Provincial de Puertos.

Casco a pique.- Ubicado al 279° y a 4,5 cables del extremo del muelle Comercial. Es el casco de la MN "San Cristhofer", encallado en la playa; no está balizado y no significa peligro para la navegación.

Muelles turísticos.- Ubicados próximos al muelle Comercial. Son dos muelles privados utilizados por catamaranes y otras embarcaciones de turismo.

Muelle de combustible YPF.- Ubicado al NE y a 5 cables del muelle Comercial. Es un muelle de estructura de cemento, consiste en una plataforma con un frente de atraque de 30 metros por 10 metros de ancho, con 10,67 metros de profundidad al pie, unida a tierra por una pasarela de 85 metros de largo, dispuesta en forma oblicua, que permite únicamente el tránsito peatonal y es utilizado para carga y descarga de combustible desde la planta "Orión", ubicada en las proximidades; en el costado E de la pasarela existe un duque de alba.

Se ha facilitado su utilización por buques de turismo con las debidas restricciones a la circulación, dada la precariedad de la pasarela para un tránsito masivo, y la proximidad de la planta de combustible.

La empresa propietaria del muelle ha dictado las normas de operación; no obstante, en cada oportunidad, conviene coordinar localmente las condiciones más propicias para la maniobra, siendo obligatoria la utilización del práctico de puerto.

La eslora máxima permitida es de 160 metros.

Mareógrafo.- Instalado en el muelle de combustible YPF. Depende del Servicio de Hidrografía Naval (Armada Argentina).

Muelle Laserre.- Ubicado al E y a 3,3 cables de la base del muelle Comercial y sobre la misma costa. Es un muelle destinado al empleo de los buques de la Armada Argentina; está señalizado por la baliza Moyano.

Boyas de amarre de buques.- En la bahía de Ushuaia se han fondeado las siguientes boyas de amarre de buques:

Dos boyas en las afueras del muelle Laserre.

Dos boyas en las cercanías del muelle de combustible YPF.

Remolcadores.- No está reglamentada su utilización, pero en caso de necesidad el Área Naval Austral (Armada Argentina) cuenta con unidades para prestar este servicio.

Reparaciones.- La Base Naval (Armada Argentina) cuenta con talleres especializados que permiten efectuar todo tipo de reparaciones menores a flote. Además, el Área Naval Austral dispone de un dique flotante para empleo de las unidades destacadas.

Varaderos.- Ushuaia cuenta con tres varaderos: el primero, ubicado frente al lado W de la Base Naval, tiene una capacidad de reparación de embarcaciones de hasta 15 toneladas, siendo su longitud de 25 metros; el segundo, situado justamente al E del muelle Laserre, tiene 50 metros de largo por 8 metros de ancho y una pendiente 1/8, apto para buques de hasta 500 toneladas. Ambos dependen de la Base Naval.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

El tercero, ubicado sobre la costa N, próximo a las instalaciones pesqueras ubicadas en las cercanías de la planta de combustibles, es empleado por los pesqueros que trabajan en la zona.

Ciudad de Ushuaia.- Es una urbe moderna con todos los servicios necesarios para la comodidad de sus habitantes. Asentada en la parte NW de la bahía Ushuaia, al pie de las estribaciones montañosas, se va extendiendo actualmente hacia su periferia, con nuevas construcciones que generan barrios perfectamente delimitados; por un lado las netamente habitacionales; por el otro las plantas industriales.

Es la capital de Tierra del Fuego, Antártica e Islas del Atlántico Sur; tiene una población aproximada de 55.000 habitantes (Censo 1990), y su edificación es visible desde 10 millas de distancia. Cuenta con sucursales del Banco de la Nación, de la Provincia de Santa Cruz, e Hipotecario; también importantes casas comerciales dedicadas a diversos ramos; Aduana y delegación de Migraciones. Cuenta con un Hospital Regional y un Hospital Naval, independientemente de clínicas privadas.

Posee delegaciones consulares de Alemania, Italia, Suiza, Finlandia y Chile.

Es asiento del Comando del Área Naval Austral y de la Base Naval Almirante Berisso (Armada Argentina), instalado en el viejo penal, al E de la ciudad.

Es plaza de saludo para buques de guerra; contesta saludos de cañón de todo buque de guerra que entre en la bahía o tome el puerto de Ushuaia; las salvas deben hacerse a la altura de la planta de combustible.

Operaciones de Búsqueda y Rescate (SAR).- Ushuaia es un Subcentro Coordinador de Búsqueda y Rescate Marítimo, Fluvial y Lacustre (RSC USU) que depende del Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento (RCC USU).

Opera en las frecuencias internacionales asignadas a Socorro, Salvamento y Búsqueda Marítima. Teléfonos 0901-21601/31098. Fax: 0901-31098.

Comunicaciones

Marítimas.- La Armada Argentina presta un servicio regular de transporte, uniendo este puerto con los restantes de la Patagonia Argentina y Buenos Aires.

Terrestres.- La Ruta Nacional Nº 3 comunica la ciudad con Río Grande y el continente. Además, hay caminos que la unen con las poblaciones vecinas y los establecimientos ganaderos de Harberton y Lapataia; en época de deshielos y de lluvias, o con nevadas importantes, los caminos se tornan prácticamente intransitables. Hay servicio diario de ómnibus con Río Grande.

Aéreas

Aeropuerto "Malvinas Argentinas".- Ubicado al SE y a 2,16 millas de la ciudad y en la península Ushuaia. Es un aeropuerto comercial y permite la operación de toda clase de aviones durante las 24 horas.

Posee una pista de hormigón de 2.914 metros de largo por 45 metros de ancho orientada 070°-250°, provista de las ayudas a la navegación aérea correspondientes.

Existe un servicio aéreo permanente con aviones de carga y pasajeros.

Estación Aeronaval Ushuaia.- Ubicada al S de la ciudad, en la planicie situada al SW de la punta Observatorio. Posee una pista asfaltada de 1.615 metros de largo por 49 metros de ancho, orientada en sentido 160°-340°; que antiguamente funcionaba como aeropuerto comercial y es operable todo el año en horas diurnas, con algunas restricciones en invierno, por acumulación de nieve. La pista está habilitada, siendo utilizada por el Aeroclub de Ushuaia.

En ambos cabezos de la pista hay sendas torres metálicas de 7 metros de altura, con 6 balizas rojas de aproximación cada una, coincidentes con el eje de la pista, que son encendidas conjuntamente con la señalización de la pista.

Telefónicas.- La ciudad de Ushuaia está comunicada telefónica y telegráficamente a las redes nacionales argentinas e internacionales a través de discado directo vía microondas; incluyendo telefonía móvil. Posee una estación de radio y un canal de TV.

Abastecimientos.- Es posible obtener carne ovina y vacuna, fresca y congelada en cualquier cantidad durante todo el año; las frutas y verduras son escasas en la época invernal.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Puede reabastecerse de todo tipo de combustibles en el muelle correspondiente; o por camiones en el muelle Comercial, el que debe solicitarse con 24 horas de anticipación.

Actividad comercial y turística.- Hay una significativa operación comercial basada en las facilidades que otorga la Ley de Desarrollo Patagónico.

Una importante industria derivada del turismo nacional e internacional, ofrece buena hotelería y brinda, dentro de una amplia gama de servicios, la posibilidad de desarrollar actividades relacionadas con el clima riguroso, incluso con la habilitación de una pista de sky iluminada artificialmente, pesca deportiva, excursiones vía terrestre y marítima, etc.

Estancia Túnel.- Ubicada al E y a 3 millas de la punta Escarpados y próxima a la costa N de la bahía Ushuaia. Cuenta con un pequeño muelle para embarcaciones menores. Para encontrar el fondeadero, cuenta con una enfilación de dos balizas ciegas en las proximidades de las construcciones allí existentes.

Bahía Asashuaia.- Carta Nº 13100. Lat. 54° 54' S; Long. 68° 10' W (aprox.). Se forma justamente al E de la isla Cole y sobre la costa N de la isla Navarino, en el lado S del Canal Beagle. Es una pequeña inflexión de la costa N de la isla Navarino, que cierra por el W la isla Cole. La mayor parte de la zona de aguas protegidas de la bahía, está ocupada por tres islotes y varias rocas, que dejan un área de maniobra y de fondeo muy reducida. Hacia el E de estos islotes se forma la caleta Santa Rosa.

Caleta Santa Rosa.- Carta Nº 13100. Lat. 54° 54' S; Long. 68° 09' W (aprox.). Se forma en el saco que queda en la parte E de la bahía Asashuaia, es decir, hacia el E de los tres islotes antes indicados, donde queda un reducido espacio apto para el fondeo de buques pequeños solamente.

Desde la caleta Santa Rosa hacia el E la costa N de la isla Navarino toma esta última dirección aproximada como por 5,7 millas, hasta la caleta Mejillones.

Fondeadero interior.- Se encuentra al interior de la caleta Santa Rosa, es decir, al W de los tres islotes antes mencionados. Allí, buques pequeños, de eslora no mayor de 30 metros, pueden fondear en 8 metros de agua, frente a las casas de la estancia, con un radio de borneo de 100 metros libre de obstáculos. Su acceso se abre entre el islote de más al N y la costa de la isla Navarino, donde queda un canalizo sumamente estrecho —de un ancho no mayor de 25 metros—, y una sonda mínima de 5 metros en la parte más angosta; esta entrada debe tomarse cargado a estribor, donde la costa es cortada a pique y hay más agua.

El tenedero es bueno, pero tiene el inconveniente de sus pequeñas dimensiones, y el peligro que presenta su estrecha entrada donde el menor desvío del rumbo puede provocar un accidente.

Fondeadero exterior.- Los buques de mayor tamaño, pero de eslora no mayor de 60 metros, que no pueden recalar a la caleta Santa Rosa, deben fondear afuera de la bahía Asashuaia, inmediatamente al E de la punta NE de la isla Cole y a medio canal entre dicha isla y el islote de más al N. Gobernar a medio freo entre la isla Cole y el islote de más al N, y en dirección al islote SW que queda al final de la bahía; y largar el ancla en 24 metros de agua sobre fondo de piedra, cuando la punta NE de la isla Cole demora al 270°.

Por sus malas condiciones marineras, pues este fondeadero está abierto a los vientos del 4º cuadrante, debe considerarse solamente como ocasional, no recomendable para pasar la noche ni para emplearlo en condiciones de mal tiempo.

Puntas Segunda y San Juan.- Situadas al E y a 6 y 7 millas, respectivamente, de la punta Escarpados y en la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del Canal Beagle. Son montículos de muy poca elevación. Entre ambas puntas se forma una bahía completamente cubierta por sargazos, al centro de la cual desemboca un estero de agua potable.

Baliza luminosa San Juan.- En la punta San Juan. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Fondeadero Punta San Juan.- Carta Nº 13100. Se encuentra fondeadero en 27 a 24 metros de agua sobre fondo de piedra con una delgada capa de fango —por lo que siempre se garrea antes que

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

el buque haga cabeza sobre el ancla—, al 103° y a 8 cables de la baliza luminosa San Juan, y poco al S de la enfilación de las puntas San Juan y Segunda. Es un fondeadero ocasional que no ofrece ninguna protección contra los vientos reinantes en el canal, por lo que no se recomienda para pasar la noche, salvo con muy buenas condiciones de tiempo.

Islote Curioso.- Situado al E y casi a 8,7 millas del islote Bartlett y el más destacado hacia el N de dos islotes colindantes a la costa N de la isla Navarino en esta parte, en el lado S del Canal Beagle. Es pequeño y muy sobresaliente, pues es el punto más avanzado hacia el N de toda la isla Navarino.

El islote Curioso, junto con el islote Panqueque —situado muy próximo al S—, están bordeados por rocas marcadas por sargazos.

Baliza ciega Islote Curioso.- Ubicada en el borde E del islote Curioso. ~~Es una torre de 3,3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja y aletas distintivas rectangulares.~~ Señal costera. Ver características en Lista de Balizamiento Ciego.

Caleta Mejillones.- Carta Nº 13100. Lat. 54° 54’ S; Long. 67° 59’ W (aprox.). Se forma justamente al S del islote Panqueque y sobre la costa N de la isla Navarino. Es una pequeña inflexión de la costa, abierta completamente al NW y cerrada por el N por los islotes Curioso y Panqueque.

La caleta Mejillones no protege de los vientos de componente W, que son los predominantes en esta región, por lo que debe ser considerada como un fondeadero de ocasión, apto para buques pequeños solamente.

Fondeadero.- El islote Curioso facilita la recalada a la caleta Mejillones y una vez enfrentada su entrada, se divisarán varias casas al final de ella.

Para tomar el fondeadero, escapular a distancia conveniente el borde W del islote Panqueque, manteniéndose a medio canal entre este islote y los sargazos que se desprenden de la costa S de la caleta.

Se encuentra fondeadero en 25 metros de agua sobre fondo de fango, buen tenedero, demarcando los cantos izquierdo y derecho del islote Panqueque al 012° y 060° respectivamente, observándose abierto el canalizo que queda entre este islote y la costa N de la isla Navarino.

Punta Burshem.- Situada al E y a poco más de 1 milla del islote Curioso y sobre la costa N de la isla Navarino, en el lado S del Canal Beagle. Es de redoso sucio y desprende abundantes sargazos. Cercano al NW de esta punta y colindante a la costa N de la isla Navarino, están los islotes Castro, cuyo lado N desprende, a su vez, dos rocas que afloran en bajamar rodeadas de sargazos.

Al SE de la punta Burshem, se forma un pequeño y estrecho seno, el cual se encuentra sembrado de escollos, y el puerto Pantalón del Weste, donde pueden fondear embarcaciones menores para protegerse de las inclemencias del tiempo.

Desde la punta Burshem hacia el E la costa N de la isla Navarino se dirige hacia el ESE como por 3,6 millas hasta la punta Guerrico, y despide algunos islotes —entre los que se señalan los islotes Solari— y sargazos como hasta 5 cables afuera de la costa.

Punta Remolino.- Situada al E y a poco más de 4 millas de la punta San Juan y en la misma costa, en el lado N del Canal Beagle. Es sucia, especialmente su redoso SE y E que está bordeado por sargazos con rocas, algunas de las cuales velan en bajamar, y que avanzan hasta poco más de 1 cable afuera de la orilla. Debe su nombre a las revesas de viento (remolinos) que originan las montañas circundantes con el viento E. En sus proximidades desemboca el río Remolino.

Baliza ciega Remolino.- Ubicada en la punta Remolino. Es una torre de 8 metros de altura, con franjas horizontales de color blanco y rojo (Balizamiento argentino).

Baliza ciega Fondeadero Remolino.- Ubicada al NE y a 6 cables de la baliza ciega Remolino y en la costa al final de la ensenada donde se encuentra el fondeadero Remolino. Es una torre de 8 metros de altura, con franjas horizontales de color blanco y rojo (Balizamiento argentino).

Fondeadero Remolino.- Carta Nº 13100. Lat. 54° 52’ S; Long. 67° 51’ W (aprox.). Se forma justamen-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

te al E de la punta Remolino y sobre la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del Canal Beagle. Es una pequeña inflexión hacia el NE, sucia y en el borde de la zona de bajos fondos, al 075° y 3,7 cables de la baliza ciega Remolino, está hundido el vapor "Sarmiento", que muestra parte de su obra muerta y es útil como referencia para tomar el fondeadero.

Los buques pequeños pueden fondear en 20 metros de agua, al S de la línea imaginaria baliza ciega Fondeadero Remolino - casco vapor “Sarmiento”, protegido de los vientos del 1er y 4º cuadrantes. Los buques mayores deben fondear más afuera, demorando la baliza ciega Remolino al 291° y la baliza ciega Fondeadero Remolino al 008°. Sin embargo, existe allí una zona prohibida de fondeo.

Zona prohibida de fondeo.- Ubicada en un área con centro en un punto ubicado al 085° y a 6,5 cables de la baliza Remolino, y radio de 5 cables. Es una zona prohibida de navegación, pesca y buceo deportivo por existencia de obstáculos.

Arrecife Lawrence.- Situado al SW y a unos 8 cables de la punta Remolino y separado a 8,5 cables de la costa S de Tierra del Fuego. Es un extenso arrecife —de casi 5 cables de longitud en sentido NW-SE— rodeado de sargazos, con sus extremos coronados por rocas que afloran: al NW una roca que aflora en mareas muy bajas, cubierta por sargazos muy espesos, y al SE otro grupo de rocas de las que algunas afloran. Ambos grupos de escollos están separados por un canalizo de 2,7 cables de ancho, con una profundidad mínima de 6,2 metros y una roca que aflora en bajamar al centro.

Aunque, hay paso navegable de 5 cables de ancho, entre el arrecife Lawrence y la costa S de Tierra del Fuego, la derrota recomendada considera salvarlo solamente por el S.

Baliza luminosa Lawrence.- Ubicada en las rocas de la parte SE del arrecife Lawrence. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

La baliza Lawrence es visible a gran distancia de día y la parte superior de su estructura es irregular, y a la distancia semeja la vela de una goleta. Es una muy buena referencia para la navegación del Canal Beagle.

Rocas Nueve de Julio.- Se encuentran al E y a 1,6 y a 2 millas de la baliza Lawrence, y alejadas 8,64 y 6,48 cables, respectivamente, de la costa S de Tierra del Fuego. Son dos bajos fondos de roca con 12 y 13 metros de agua, dispuestos en sentido W-E y apartados 5,4 cables; el espacio que las separa mide casi 3,2 cables de ancho y con una profundidad de 47 metros.

Aunque alrededor de las rocas Nueve de Julio las aguas son limpias y profundas, es conveniente darles un resguardo prudente, debido a que no están señalizadas, y los pocos sargazos que sobre ellas crecen son visibles solamente a muy corta distancia.

Si bien hay paso para buques entre las rocas Nueve de Julio y costa S de Tierra del Fuego, la derrota recomendada considera rodearlas únicamente por el S.

Punta Guerrico.- Situada al ESE y casi a 3,6 millas de la punta Burshem y en la misma costa, en el lado S del Canal Beagle. Es limpia hacia el eje del canal, pero su lado E despide unas rocas en su vecindad.

Baliza ciega Punta Guerrico.- Ubicada en la punta Guerrico. ~~Torre de 3,3 metros de altura de color blanco con una franja horizontal roja y aletas distintivas rectangulares. Elevación 4,5 metros.~~ Señal costera. Ver características en Lista de Balizamiento Ciego.

Enfilaciones distancia medida.- 009°-189°. Constituida por dos enfilaciones compuestas cada una por un par de balizas ciegas —ubicadas en la punta Guerrico y al E y a 1,4 millas de la misma punta. Ambas enfilaciones están conformadas por astas de madera con franjas horizontales de color blanco y naranjo, que enfilan al 009°-189°, las que, navegando al rumbo 099°-279°, delimitan la distancia medida de 2.638,515 metros; útil para efectuar pruebas de velocidad y calibración de la corredera.

Puede navegarse aproximándose hasta 3,5 cables de la costa S del Canal Beagle, sin necesidad de efectuar caídas. Ver características en Lista de Balizamiento Ciego.

Punta Península.- Situada al E y a poco más de 2 millas de la punta Guerrico y en la misma costa, en

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

el lado S del Canal Beagle. Es una pequeña proyección de la costa dirigida hacia el E, de redoso sucio y que cierra la ensenada Villarino por el W.

Ensenada Villarino.- Carta Nº 13100. Lat. 54° 55' S; Long. 67° 46' W (aprox.). Se forma inmediatamente al S de la punta Península y sobre la costa N de la isla Navarino. Es una pequeña ensenada, cuya costa W es sucia y despide rocas y bajos fondos hasta casi 2 cables afuera de la orilla. Ofrece fondeadero apto para buques pequeños, en 15 metros de agua, en el centro de la bahía y directamente al SE de la punta Península. Es un fondeadero medianamente protegido. Se recomienda no pasar la noche en esta bahía, en consideración a los violentos vientos del W que soplan en el Canal Beagle.

Punta Paraná.- Situada al E y a 4 millas de la punta Remolino y en la misma costa, en el lado N del Canal Beagle. Es limpia y muy poco saliente; se la identifica por la baliza luminosa.

Baliza luminosa Punta Paraná.- Ubicada en la punta Paraná. Ver característica en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Bahía Virginia.- Carta Nº 13141. Lat. 54° 56' S; Long. 67° 42' W (aprox.). Se forma al ESE y casi a 3 millas de la punta Península y sobre la costa N de la isla Navarino. Es una amplia ensenada, pero en ella abundan los sargazos y sus costas despiden rocas sumergidas. La punta que la cierra por el NW es sucia y despide bajos fondos hacia el N y E. En su lado W se abre una pequeña ensenada —denominada caleta Silva— de forma semicircular, muy somera, sucia y plagada de rocas, del todo inútil para la navegación.

La bahía Virginia ofrece dos fondeaderos: uno, en 22 metros de agua sobre fondo de arena, se encuentra al SE y a 2,9 cables de la punta Barra; y el otro, en 30 metros de agua, al NNW y a 1,35 cables de la punta Este.

La bahía Virginia no ha sido reconocida lo suficiente como para recomendarla.

Isla Marchant.- Situada al E y a 5 cables de la bahía Virginia y próxima a la costa N de la isla Navarino. Es pequeña y de forma alargada, y ubicada en una posición que aparta la bahía Virginia de la caleta Róbalo.

Punta Róbalo.- Situada al E y a 6 cables de la isla Marchant y configurando el borde NW de la península Zañartu, en el lado S del Canal Beagle. Es sucia y está bordeada por rocas que en alguna medida restringen la parte E de la caleta Róbalo

Caleta Róbalo.- Carta Nº 13141. Lat. 54° 56' S; Long. 67° 40' W (aprox.). Se forma inmediatamente al E de la bahía Virginia y al W de la península Zañartu, que la separa del seno Lauta en puerto Williams. Es una ensenada que se interna casi 5 cables en dirección S y ofrece un ancho bastante parejo de 6 cables. Su entrada se abre entre el extremo E de la isla Marchant y la punta Róbalo. En general, se puede afirmar que la mitad E de la caleta es sucia, y debe ser evitada por los buques, que deben maniobrar únicamente en su parte W.

Muy poco al interior de la costa S de la caleta Róbalo existe un caserío.

La caleta Róbalo no se recomienda por las dificultades que presenta, y debe considerarse solamente como un fondeadero ocasional para atender las necesidades de sus pobladores. Por sus pequeñas dimensiones es apropiada únicamente para naves de una eslora no mayor de 60 metros.

Cable submarino.- En la medianía de la costa E de caleta Róbalo, se interna al canal Beagle en dirección general W un cable submarino, a medio canal, siguiendo por el Canal Beagle y el Brazo Sudoeste del Canal Beagle, saliendo al océano por bahía Cook.

Fondeaderos.- Para ingresar a la caleta Róbalo, gobernar para pasar más cerca de la costa W, precaviéndose de los escollos que desprende la punta Róbalo.

La caleta Róbalo ofrece dos fondeaderos: uno exterior que se encuentra en 10 metros de agua y queda directamente al E de la isla Marchant; y el fondeadero interior, que se encuentra en 6 metros de agua y queda al N y a 1,3 cables del caserío.

Para llegar al fondeadero interior se pasa sobre un bajo fondo con 4 metros de agua adonde se ve

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

el fondo, por lo que es útil solamente para buques pequeños con poco calado.

El fondeadero interior está bien protegido de los vientos reinantes del 3er y 4º cuadrantes, no así el fondeadero exterior que es muy abierto y expuesto. En ambos, el tenedero es bueno, pues las anclas agarran bien en lecho de fango y arcilla.

Baliza luminosa Dirección.- Ubicada al E y a 5,6 millas de la baliza luminosa Punta Paraná y en la misma costa, en el lado N del Canal Beagle. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Península Zañartu.- Es una maciza porción de tierra que la costa N de la isla Navarino desprende hacia el NE y que avanza casi 1,1 millas, formando el seno Lauta que casi la separa de la costa N de la isla Navarino

Banco Herradura.- Carta Nº 13142. Se desprende hacia el NNE de la costa N de la península Zañartu —entre las puntas Róbalo y Gusano—, y avanza hasta alcanzar una posición al N y a 1,1 millas de la misma punta Gusano, por poco a medio canal en esta parte del Canal Beagle. Presenta un ancho de casi 6 cables medido en el veril de los 5 metros y está constituido por una base de roca, cubierta de arena y conchuela, y se encuentra marcado por sargazos; su parte N, cerca de donde pasa el veril exterior, es donde tiene menos agua y la menor profundidad es de apenas 2,3 metros.

El banco Herradura es particularmente peligroso por el exagerado avance que presenta hacia el eje del Canal Beagle. Los buques procedentes del W pueden sortearlo sin dificultad, navegando en dirección a la enfilación luminosa de la isla Gable orientada 090°-270°, rodeando por el N la boya pilar luminosa cardinal N que señaliza su límite N. De noche, para cruzar con seguridad frente al banco Herradura, debe navegarse sobre la referida enfilación de las balizas luminosas de la isla Gable y luego tomar la enfilación de las balizas luminosas de la punta Trucco, orientada al 140°-320°; y viceversa.

Boya pilar luminosa Banco Herradura.- Fondeada próxima al N del veril N del banco Herradura. Señal cardinal N. Ver características en la Lista de Faros.

Punta Almanza.- Situada al ENE y a 1,25 millas de la baliza luminosa Dirección y en la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del Canal Beagle. Es baja y poco saliente. Determina el límite N del acceso a la bahía Almirante Brown y al puerto Almanza.

Bahía Almirante Brown.- Carta Nº 13300. Lat. 54° 52' S; Long. 67° 31' W (aprox.). Recibe este nombre, la entrada W del canalizo que separa la isla Gable —por el lado S— de la costa S de Tierra del Fuego —por el lado N—, limitada al E sucesivamente por interposición de las islas Upú, Warú y los islotes Cuttalátaca; donde queda un área relativamente espaciosa con profundidades de alrededor de 18 a 16 metros —apta para el fondeo de buques— que se divide en dos por la existencia de un canalizo estrecho que conduce al fondeadero interior de la bahía Almirante Brown; este se angosta debido a los bajos fondos que se desprenden de ambas costas, hasta tener 1 cable de ancho y 6,4 metros de profundidad, justamente al NW de la isla Upú.

La entrada de la bahía Almirante Brown se abre entre la punta Almanza y la punta Gibraltar de la isla Gable —situada al SE y casi 1 milla.

Balizamiento

Baliza ciega Gable.- Ubicada al E y a casi 2,16 cables de la punta Gibraltar, en la costa N de la isla Gable. Es una torre de 5 metros de altura con un triángulo en la parte superior. Tiene tres caras con franjas horizontales de color blanco y rojo. Señal costera (Balizamiento argentino).

Enfilación Gable-Brown.- 041°-221°. Conformada por las balizas ciegas Brown y Upú. Señala la ruta segura al fondeadero interior.

Baliza ciega Upú.- Ubicada en la costa SW de la isla Upú. Es una torre de 8 metros de altura, con franjas horizontales de color blanco y rojo, con un canastillo cónico blanco. Señal costera (Balizamiento argentino).

Baliza ciega Brown.- Ubicada en la costa S de Tierra del Fuego al final del saco de la bahía Almirante Brown.

Cartas: 13000 - 13100 - 13141 - 13142 - 13200 - 13300

Original, marzo 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Es una pirámide cuadrangular de 6,4 metros de altura, con un tablero rectangular en su parte superior. Tiene tres caras con franjas horizontales de color amarillo y blanco. Señal costera (Balizamiento argentino).

Recomendaciones para ingresar a Bahía Almirante Brown y fondeaderos.- Para acceder a la bahía Almirante Brown, conviene hacerlo acercándose más sobre punta Almanza. Enseguida, en caso de tomar el fondeadero interior, dar rumbo al 085° en dirección a la baliza Upú, hasta tomar la enfilación Gable-Brown; de esta manera se dará prudente resguardo a los bajos fondos y sargazos de ambos lados de la bahía.

La bahía Almirante Brown ofrece tres fondeaderos, que son: el puerto Almanza, el fondeadero exterior y el fondeadero interior.

Fondeadero exterior.- En el saco exterior de la bahía Almirante Brown, que queda al W de la isla Upú, se encuentra fondeadero en 16 metros de agua, al 261,5° y a 8 cables de la baliza ciega Upú.

Fondeadero interior.- Para navegar con seguridad el canalizo que conduce al fondeadero interior de la bahía Almirante Brown, se debe gobernar al rumbo 044°-224° sobre la enfilación Gable-Brown, manteniendo la baliza ciega Brown por la proa y la baliza ciega Gable por la popa, y viceversa al salir.

Los buques pequeños pueden fondear en 16 a 10 metros de agua sobre muy buen tenedero de fango y arena, en el centro del saco. Abrigado de todos los vientos, menos en un pequeño sector SW, que entra el viento libremente desde esa dirección y levanta bastante marejada.

Puerto Almanza.- Carta Nº 13300. Lat. 54° 52’ S; Long. 67° 34’ W (aprox.). Se forma inmediatamente al E de la punta Almanza y sobre la costa N de la entrada de la bahía Almirante Brown. Es una inflexión de la costa enfrente de la cual se encuentra fondeadero. Cuenta con un pequeño muelle de madera al que pueden atracar embarcaciones de hasta 1,5 metros de calado en determinadas condiciones de marea.

El puerto Almanza es abierto a los vientos del SW, que levantan marejada y hacen insostenible ambos fondeaderos.

Hay un Destacamento de la Prefectura Naval Argentina con comunicación telefónica con Harberton, Remolino, Punta Segunda, Usina Olivia y Ushuaia (Base Naval).

Argentina ha habilitado el paso fronterizo Puerto Almanza - Puerto Williams, para el tránsito entre ambas costas del Canal Beagle, con embarcaciones para circulación de personas, vehículos y bienes bajo el régimen que cada país reconoce como propio, según su legislación interna.

En el puerto Almanza se encuentra fondeadero en 16 metros de agua sobre fondo de arena y conchuela, buen tenedero. Los buques pequeños pueden ir más al interior y largar el ancla cuando las balizas ciegas Upú y Gable demoran al 091° y 120°, respectivamente.

Isla Gable.- Situada al SE y casi a 1 milla de la punta Almanza y próxima al S de Tierra del Fuego y separada por un angosto canalizo; igualmente, está apartada de la costa N de la isla Navarino por el paso Mackinlay. Es la mayor de todas las islas que se localizan dentro del Canal Beagle, mide casi 4,5 millas en sentido W-E, por poco más de 2 millas de ancho. Es baja, no se eleva a más de 100 metros en su parte central, donde se forman cinco lagunas, y está cubierta de vegetación baja y tupida con abundante pasto que se aprovecha para la crianza de ganado lanar.

El canalizo que separa la isla Gable de Tierra del Fuego es muy angosto y está obstaculizado por islotes y bajos fondos, además de dos islas principales —Upú y Warú—; por lo que admite paso únicamente para embarcaciones menores, y en algunos espacios no tiene más de 1,5 metros de agua. En el extremo W de este canalizo se forma la bahía Almirante Brown, y en el límite E lo hace el puerto Gable.

Punta Gibraltar.- Situada al SE y a 9 cables de la punta Almanza, configurando el borde NW de la isla Gable. Es baja y corresponde al término de una proyección de tierra unida a la isla misma por un angosto istmo.

La punta Gibraltar es sucia y desprende hacia el W un gran manchón de sargazos que avanza casi hasta 5 cables afuera de la orilla, sobre el cual se sondan profundidades mínimas de 7,2 metros.

La punta Gibraltar, junto con la punta Almanza, determinan el acceso de la bahía Almirante Brown.

Desde la punta Gibraltar hacia el S, la costa W de la isla Gable continúa casi en línea recta por 1,5

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

millas, hasta la punta Gable. Esta costa es particularmente escarpada, motivo por el cual se la conoce también con el nombre de Frontón Gable. Está bordeada de sargazos en toda su extensión.

Enfilación luminosa Gable.- 090°-270°. Señaliza la derrota por el N del banco Herradura. Procediendo del W y con buena visibilidad, suelen divisarse las luces de la enfilación Gable simultáneamente con la luz de la baliza luminosa Lawrence, lo que podría inducir a error, por lo que se debe cuidar su correcto reconocimiento.

Baliza luminosa Gable Anterior.- Ubicada en la costa W de la isla Gable, a media distancia entre las puntas Gibraltar y Gable. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Baliza luminosa Gable Posterior.- Ubicada al 090° y a 297 metros de la baliza Anterior, al interior de la costa W de la isla Gable. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Punta Gable.- Situada al S y a 1,5 millas de la punta Gibraltar, configurando el extremo SW de la isla Gable. Es acantilada y despide hacia el SE un extenso bajo de arena y conchuela que avanza hasta casi 4,5 cables afuera de la costa, en dirección al eje del canal, conocido como el banco Gable.

Banco Gable.- Se desprende hacia el S de la punta Gable y avanza hasta casi 4,5 cables afuera del borde SW de la isla Gable, alcanzando por poco la medianía del acceso W del paso Mackinlay. Es un banco de arena y conchuela muy somero y en cuyo límite exterior se sondan apenas 4 metros de agua.

Para evitar el banco Gable, el navegante debe acercarse a la punta Trucco y seguir las enfilaciones que más adelante se detallan.

RECOMENDACIONES PARA LA DERROTA EN EL CANAL BEAGLE
Desde los brazos Noroeste y Sudoeste hasta el paso Mackinlay

Navegando de W a E.- Proviniendo del brazo Noroeste o Sudoeste del Canal Beagle, y salvada la isla del Diablo, dar rumbo al 092° para pasar al S y a 8 cables de la punta Yamana —señalizada con una baliza luminosa—; y al sobrepasarla, corregir el rumbo a babor hasta el 083° para pasar al N y a 6 cables de la costa S del canal. Enseguida, cambiar nuevamente el rumbo a babor hasta el 063° para pasar al S y a 7 cables de la costa N del canal y sobrepasado el cabo Hyades, corregir ahora a estribor hasta el rumbo 080° para pasar al N y a 1 milla de las rocas Contramaestre Perón —señalizadas con una baliza luminosa—, y más adelante, al N y a 1 milla de la roca Bifurcación —señalizada con una baliza ciega. Este tramo del Canal Beagle es relativamente ancho, limpio y profundo; y los únicos peligros que presenta son las rocas e islotes que se desprenden de la costa S, los más avanzados de los cuales son las rocas Contramaestre Perón, las que siempre se deben barajar por el N.

Salvada la roca Bifurcación, caer a estribor hasta el rumbo 092° para pasar al N y a 1,3 millas de la isla Norte y, más adelante, cuidar pasar al N y a 3 cables del islote Bartlett —señalizado con una baliza luminosa—; sobrepasado el cual se ha de corregir a babor hasta el rumbo 088° para pasar al N y a 5 cables de la isla Cole y, después, al S y a 9 cables de los islotes Les Eclaireurs —señalizados con una baliza luminosa. Así, se pasará a distancia segura por babor de los bajos fondos y rocas que se encuentran frente al acceso S del paso Romanche.

Pasado al E de los islotes Les Eclaireurs, continuar al rumbo 092° y para pasar al N y a 5 cables del islote Curioso —señalizado con una baliza ciega—; la baliza luminosa arrecife Lawrence aparecerá por la proa y muy levemente abierta a babor. Salvado el islote Curioso, corregir el rumbo a estribor hasta el 096° para pasar al S y a 7 cables del arrecife Lawrence y, más adelante al S y a 6 cables de la costa S de Tierra del Fuego. La boya pilar luminosa cardinal N Banco Herradura, que señaliza el veril N del banco del mismo nombre —ocupando más de la mitad del ancho del canal en esta parte—, aparecerá levemente abierta a babor. Asimismo, pero más hacia babor, las balizas luminosas de la enfilación Isla Gable.

Al acercarse a la costa N del canal, caer a babor al rumbo 083°, paralelo y a 6 cables de esa costa; enseguida, cuando alineen las balizas de la enfilación Isla Gable, caer a estribor al 090° y tomar dicha enfilación. De este modo, se acercará a la costa N y rodeará el banco Herradura a prudente distancia por el N.

Cartas: 13000 - 13100 - 13200 - 13300

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Salvado el banco Herradura por el N, caer a estribor hasta el rumbo 140° para pasar al SW y a 6,5 cables de la punta Gable y sobre la enfilación Punta Trucco. Así, se asegurará dar suficiente resguardo por babor a los bajos fondos que despide la isla Gable, y también, al banco Herradura por estribor.

Finalmente, continuar hacia el E por el paso Mackinlay, o bien, a puerto Williams, conforme a las direcciones correspondientes.

Corriente.- En el paso Mackinlay, las corrientes dependen de la marea y del viento reinante, donde la corriente de flujo se dirige al E y el reflujo al W. Mediciones instrumentales realizadas en temporada primaveral a la cuadra de la punta Espora, muestran el patrón semidiurno de la corriente, con dos flujos y dos reflujos cada día, siendo el flujo más fuerte que el reflujo, con intensidades en sicigias de tres nudos y dos nudos, respectivamente. Este régimen de corrientes se ve modificado a la cuadra de la punta Mackinlay, donde la intensidad de la corriente disminuye y la fase de flujo presenta un mayor predominio, existiendo lapsos de tiempo en los cuales la corriente no se invierte en la dirección del reflujo, sino que solamente se aprecia un debilitamiento de la intensidad del flujo.

Navegando de E a W.- Saliendo del paso Mackinlay gobernando al rumbo 320° para pasar al SW y a 6,5 cables de la punta Gable y manteniendo las balizas luminosas de la enfilación Punta Trucco enfiladas al 140° por la popa. O bien, zarpando desde puerto Williams, rodeando por el E el banco Herradura —señalizado su veril N por una boya pilar luminosa cardinal N.

Al acercarse a la costa N del canal y cuando alineen las balizas de la enfilación Isla Gable, caer a babor hasta el rumbo 270° y mantener dicha enfilación por la popa. De este modo, se acercará a la costa N y rodeará el banco Herradura a prudente distancia por el N.

Pasado al E del banco Herradura, cambiar el rumbo a babor al 263° para pasar a 6 cables de la costa S de Tierra del Fuego. La baliza luminosa arrecife Lawrence aparecerá por la proa y levemente abierta a estribor. Más adelante, corregir a estribor hasta el rumbo 276° para pasar al S y a 7 cables del arrecife Lawrence y, más adelante aún, al N y a 5 cables del islote Curioso —señalizado con una baliza ciega.

Salvado el islote Curioso, corregir el rumbo a babor hasta el 268° para pasar al S y a 9 cables de los islotes Les Eclaireurs —señalizado con una baliza luminosa—, y después, al N y a 5 cables de la isla Cole. La baliza luminosa Islote Bartlett aparecerá levemente abierta a estribor. Continuar al arrumbamiento 268° y cuidar pasar al N y a 5 cables del islote Bartlett. Así, se pasará a distancia segura por estribor de los bajos fondos y rocas que se encuentran en el acceso S del paso Romanche.

Sobrepasado al W del islote Bartlett, cambiar el rumbo a estribor hasta el 272° para pasar al N y a 1,3 millas de la isla Norte y, poco más adelante, al N y a 1 milla de la roca Bifurcación —señalizado con una baliza ciega—; y al sobrepasarlo, corregir el rumbo a babor al 260° para pasar al N y a 1 milla de las rocas Contramaestre Perón —señalizadas con una baliza luminosa.

Posteriormente, ya al W de las rocas Contramaestre Perón, corregir a babor hasta el rumbo 243° para pasar al S y a 7 cables de la costa N del canal y, poco antes de llegar a la longitud del cabo Hyades, corregir ahora a estribor hasta el rumbo 263° para pasar al N y a 6 cables de la costa S del canal, y enseguida, corregir nuevamente a estribor hasta el rumbo 272° para pasar al S y a 8 cables de la punta Yamana —señalizada con una baliza luminosa.

Finalmente, continuar hacia el W en demanda del brazo Noroeste del Canal Beagle por el paso Mc Intyre, o bien, proseguir hacia el brazo Sudoeste del Canal Beagle, conforme a las direcciones correspondientes.

Puerto Williams.- Carta Nº 13142. Lat. 54° 56’ S; Long. 67° 36’ W (aprox.). Se forma justamente al E de la península Zañartu y al S de la punta Gusano, sobre la costa N de la isla Navarino. Es una amplia ensenada que se desarrolla entre la punta Gusano, el borde E de la península Zañartu y la costa N de la isla Navarino, entre el seno Lauta y la desembocadura del río Ukika. Hacia el W se prolonga en lo que se conoce como seno Lauta.

La bahía de Puerto Williams es limpia en toda su extensión; sus profundidades son en general moderadas y de fondo parejo por lo que un buque puede acercarse con confianza a la costa siguiendo las indicaciones de la sonda. El veril de 20 metros está al N y a 1,25 cables de la punta Lagunilla y a casi 2 cables de la costa E de la península Zañartu, a la

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

altura del cabezal de la pista de aterrizaje; y el de 10 metros queda a menos de a 1 cable de la línea de la costa corriendo paralelo al muelle Guardián Brito.

La península Zañartu y la punta Gusano, protegen la bahía de los vientos del 3er y 4º cuadrantes, que son los que con mayor frecuencia soplan en la región.

Puerto Williams constituye, junto con la caleta Wulaia, el mejor fondeadero de la zona alrededor de la isla Navarino.

Marea y corrientes.- En Puerto Williams, la corriente de flujo corre hacia el interior del puerto con una intensidad de 0,5 nudo. La de reflujo en sentido contrario, es algo más intensa. Ambas corrientes son afectadas fuertemente por el viento del W.

En el Canal Beagle, al E del banco Herradura, la corriente de flujo tira hacia el S siguiendo, en general, el contorno del referido banco.

Bajo fondo.- Se encuentra al E y a 1,6 millas de la baliza luminosa Punta Gusano y separado casi 3 cables de la costa N de la isla Navarino. Es un bajo fondo con 5 metros de agua y rodeado de extensos sargazos. Debe rodeársele solamente por el N.

Límites del puerto.- Al interior del área delimitada por la línea que une la baliza luminosa Punta Gusano, con la boya pilar luminosa Banco Herradura y la baliza luminosa Punta Trucco Anterior.

Estación espera de práctico/desembarco de práctico.- Área delimitada por las siguientes coordenadas:

Lat. 54° 54’ 24” S; Long. 67° 34’ 50” W.
Lat. 54° 54’ 33” S; Long. 67° 34’ 22” W.
Lat. 54° 54’ 49” S; Long. 67° 34’ 37” W.
Lat. 54° 54’ 40” S; Long. 67° 35’ 05” W.

Zona de espera y transferencia de prácticos.- Un área delimitada por las siguientes coordenadas:

Lat. 54° 54’ 14” S; Long. 67° 35’ 26” W.
Lat. 54° 54’ 22” S; Long. 67° 34’ 56” W.
Lat. 54° 54’ 38” S; Long. 67° 35’ 11” W.
Lat. 54° 54’ 30” S; Long. 67° 35’ 40” W.

Zona de Fondeo a la Gira.- Los puntos de fondeo designados referidos a baliza luminosa Punta Gusano son los siguientes:

- Fondeadero “A” : Al 189° y 2,7 cables (Eslora máxima permitida 125 m).
- Fondeadero “B” : Al 129° y 2,7 cables (Eslora máxima permitida 125 m).
- Fondeadero “C” : Al 079° y 4,9 cables (Eslora máxima permitida 180 m).

Punta Gusano.- Situada al ENE y a 1,8 millas de la punta Róbalo y configurando el extremo NE de la península Zañartu. Es una extendida y angosta lengua de arena muy baja y de casi 1,5 millas de extensión; constituye una defensa natural a cuyo reparo queda una amplia área de aguas tranquilas donde se encuentra fondeadero seguro para las naves que recalan a Puerto Williams.

La costa E de la península Zañartu, desde el nacimiento de la punta Gusano, continúa hacia el S por casi 3,5 cables hasta el acceso del seno Lauta. Esta costa es limpia a más de 2 cables afuera.

Baliza luminosa Punta Gusano.- En el extremo de la punta Gusano. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Enfilación ciega Península Zañartu.- 270°-090°. Con ambas balizas en la costa E de la península Zañartu. Constituidas por estructuras piramidales de color blanco con una franja roja. Además, ambas cuentan con una luz blanca fija que se encienden a requerimiento.

Seno Lauta.- Carta Nº 13142. Se forma al SSW y a 7,5 cables de la punta Gusano y sobre la costa N de la isla Navarino. Es una pequeña entrada de mar que se interna 1 milla hacia el W aproximadamente y tiene 0,7 cable de boca; muy somero y utilizable solamente por embarcaciones menores. En su interior existe un muelle que permite el acceso a una hostería y más al W y a 1 cable hay un puente que cruza hacia la península Zañartu.

Boya de amarre.- Fondeada muy poco al interior del seno Lauta. Para el uso de yates y embarcaciones menores.

Pontón ex Micalvi.- Se encuentra asentado en el fondo, semihundido, en la orilla S al interior del seno Lauta y frente a la punta Cuña. Está habilitado como marina para yates y embarcaciones deportivas.

Cartas: 13000 - 13100 - 13142 - 13200 - 13300

Cambio Nº 3, diciembre 2019.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Río Ukika.- Desagua al SE y a 8 cables de la baliza luminosa Punta Gusano.

Baliza ciega Río Ukika.- Ubicada al 145° y a 7,45 cables de la baliza luminosa Punta Gusano y próxima a la costa N de la isla Navarino, adyacente al N de la desembocadura del río Ukika. ~~Es una torre piramidal de 3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja y aletas distintivas rectangulares. Con reflector de radar.~~ Señal costera. Ver características en Lista de Balizamiento Ciego.

Referencias notables.- Las siguientes estructuras asisten al navegante y su ubicación está referida al cabezo del muelle Arturo Prat.

Torres antenas de la radio estación naval.- Al 226° y a 3,37 cables. Son dos torres de estructura metálica de 35 metros de altura, con franjas horizontales de color blanco y naranjo.

Torre de control aeródromo "Guardiamarina Zañartu".- Al 288° y a 1,84 cables y sobre la parte E de la península Zañartu.

Iglesia de Puerto Williams.- Ubicada al 183° y a 0,97 cable. Es una construcción de cierta altura en forma de "A" y bastante característica.

Antena de TV.- Ubicada al 252° y a 9,45 cables. Es una estructura de forma piramidal.

Torre notable.- Ubicada al 305,5° y a 4 cables. Es una torre cónica de 5 metros de altura, de color blanco la mitad superior y la inferior con franjas verticales blancas y rojas.

Antena de Telefonía Celular.- Ubicada al 120° y a 1,85 cables, en dependencias de la Gobernación Marítima; perteneciente a la empresa Claro.

Fondeadero.- En Puerto Williams, se encuentra fondeadero apto para buques de cualquier tamaño~~, en 31 metros de agua sobre fondo de fango y arcilla, al 153,5° y a 3,1 cables de la baliza luminosa Punta Gusano~~. El tenedero es amplio, bueno, y las anclas agarran bien en fondo de fango y arcilla. Muy protegido de los vientos del 3er y 4to cuadrantes. En caso de experimentarse vientos de gran intensidad, puede fondearse a dos anclas sin necesidad de giratorio por ser el viento de dirección constante, generalmente de componente W.

Muelle Guardián Brito.- Carta Nº 13143. Ubicado al W y a 2 cables de la punta Lagunilla y en la misma costa. Es un muelle construido de hormigón sobre pilotes de acero y con forma de "T", con un acceso de 66 metros de largo por 6 metros de ancho y un cabezo de 86 metros de largo por 8 metros de ancho orientado 083°-263°. Habilita un frente de atraque exterior que considera dos sitios para el atraque de buques pequeños —Sitio Nº 1 y Sitio Nº 3—; en caso de buques que por su eslora lo requieran, se asignan ambos sitios. Y dos sitios interiores —Sitio Nº 2 y Sitio Nº 4— de uso exclusivo para buques Armada.

Posee un sistema de alumbrado eléctrico con ocho postes metálicos de luz de color blanca, lo que constituye una importante ayuda en las recaladas nocturnas.

Cuenta con suministro de agua potable a través de cuatro grifos ubicados dos en cada extremo del muelle, y para entrega de petróleo diesel a través de un grifo ubicado en el extremo E (sitio Nº 3); además, dispone de poder eléctrico solamente para consumo doméstico de 115 y 220 VAC y no tiene capacidad para conexiones telefónicas para naves que se atraquen. Sobre el muelle pueden transitar vehículos de hasta 15 toneladas.

Luces.- En ambos extremos del cabezo del muelle Guardián Brito, en su esquina interior, se exhiben dos luces verticales rojas fijas.

Instrucciones de operación muelle Guardián Brito.- La Capitanía de Puerto promulga y difunde las normas e instrucciones de detalle que rigen la operación del muelle Guardián Brito, mediante Resolución, las que en síntesis consideran:

Tamaño de las naves.- La eslora, calado y desplazamiento máximos permitidos en el muelle son:

Sitios exteriores (Sitios Nº 1 y Nº 3): Eslora máxima: 123 metros. Calado máximo: 4,9 metros. Desplazamiento máximo: 11.384 toneladas.

Sitios interiores (Sitios Nº 2 y Nº 4): Uso exclusivo para buques Armada.

Cartas: 13000 - 13100 - 13142 - 13143 - 13200 - 13300

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Condiciones para maniobra

Atraque y largada.- De día y de noche, y de acuerdo con las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso.

Viento.- No se deben efectuar maniobras de atraque o desatraque al muelle con viento superior a 18 nudos.

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 Guardián Brito, promulgadas y difundidas por la Capitanía de Puerto de Williams.

Recomendaciones para maniobras en muelle Guardián Brito

Atraque con proa al E.- Aproximar al muelle de tal manera que se llegue con un rumbo final 172° sobre el cabezo E del muelle.

Fondear ancla de babor en la enfilación de las boyas de amarre del terminal petrolero, a una distancia aproximada de 130 metros del muelle, lo cual obligará a arriar más de 5 paños de cadena. De esta manera, se asegurará no enredar con la rejera de la boya de amarre W, cuya ancla está fondeada al W y a 40 metros de la misma; y permitirá, al largarse del muelle, llevar la proa más afuera de la enfilación de las boyas. No es recomendable pasar por el S de las boyas de amarre del terminal petrolero.

Al largarse, tomar en consideración el viento reinante, manteniendo la amarra de popa al cabezo W del muelle para, en caso que haya viento de esa dirección, evitar bornear sobre las boyas; amarra que, para un buque no mayor de 100 metros de eslora y con una hélice, se recomienda largar cuando falte por virar un paño solamente.

Atraque con proa al W.- Aproximar de tal manera que se llegue con un rumbo final 172° sobre el centro del muelle. Fondear ancla de estribor calculando la distancia, para quedar finalmente con 5 paños de cadena en el agua aproximadamente. El ancla en la posición anterior, llevará al buque al zarpar suficientemente afuera, para permitirle virarse.

Se recomienda fondear, ya que no existiendo remolcadores, este es el único medio de llevar el buque a un área que le permita maniobrar, especialmente para buques mayores y con una hélice.

Es conveniente atracar al muelle con la proa hacia el W, debido a las menores dificultades que presenta la maniobra para largarse con vientos fuertes de la misma dirección, que son los prevalecientes en la región.

Muelle Naval Arturo Prat.- Carta Nº 13143. Ubicado al W y a 2,9 cables de la punta Lagunilla y en la misma costa. Es un muelle de madera con forma de "L" invertida y de 4 metros de ancho, con un frente de atraque exterior de 40 metros de largo orientado W-E; y un sitio de atraque interior de 36 metros de largo, con la misma orientación.

Cuenta con servicio de agua potable a través de un grifo, ubicado en el sitio interior, también posee servicio para petróleo diésel (DMFO) a través de un grifo ubicado en el sitio interior.

Existe un sistema de alumbrado eléctrico, el cual consta de tres postes metálicos de color blanco con franjas naranjas (dos en el sitio interior y uno en la pasarela de acceso al muelle), luz de color blanca, los que constituyen una importante ayuda como puntos de referencia para recaladas nocturnas, el sistema de alumbrado es solamente a requerimiento.

Este sitio posee la capacidad de entregar poder eléctrico, únicamente para consumo doméstico de 115 y 220 VAC, no tiene capacidad de conexiones telefónicas para las naves que se atraquen.

Existe una escalera de servicio para embarcaciones menores, la cual está ubicada sobre la pestaña que se forma entre el cabezo y la pasarela de acceso del muelle por el sitio interior. Este muelle no está habilitado para que transiten vehículos.

Habilita dos sitios de atraque para buques cuyos calados y esloras máximas permitidas son:

Sitio exterior.- Eslora 40 metros, calado 4 metros.

Sitio interior.- Eslora 36 metros, calado 2 metros.

Muelle Aserradero.- Ubicado al 246° y a 1,4 cables del cabezo del muelle Naval Arturo Prat y en la costa N de la isla Navarino. Es un muelle de ma-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

dera de 30 metros de largo por 2 metros de ancho solamente para embarcaciones menores.

Este muelle se encuentra en mal estado, y su acceso es restringido. No posee capacidad logística alguna ni alumbrado.

~~**Ex muelle Zañartu.-** Ubicado al 278° y a 1,4 cables del cabezo del muelle Naval Arturo Prat y en la costa SE de la península Zañartu. Son los restos del muelle que no prestan ninguna utilidad.~~

Caleta de pescadores artesanales.- Se ubica al E de la ciudad, próximo al terminal de transbordadores de Puerto Williams. Cuenta con sitios de atraques para embarcaciones menores de hasta 50 t, 25 m de eslora, en el cabezo del muelle de 85 m de largo. Tiene un puente de acceso para vehículos y personas de 73 m de largo.

Entre el muelle de pescadores y el Terminal de Transbordadores, existe un *travel lift*, que permite izar embarcaciones de hasta 35 toneladas.

Terminal de Transbordadores de Puerto Williams.- Ubicado al 158° y a 6,85 cables de la baliza luminosa Punta Gusano y en la costa N de la isla Navarino. Es una rampa confinada en pilotes de acero y losa de hormigón armado, orientada al 024º - 204º y de 76 metros de largo por 9,45 metros de ancho. Para el uso de embarcaciones tipo transbordadores y barcaza. Además habilita sitios de atraque en sus costados, para atender faenas de embarcaciones menores.

No cuenta con ~~explanada para estacionamiento vehicular y ni tampoco con~~ servicios de electricidad y agua potable, como apoyo a las naves. Cuenta con una infraestructura y albergue para pasajeros, iluminación, estacionamientos y vías de acceso a la rampa.

~~**Instrucciones de operación rampa Terminal de Transbordadores.-** La Capitanía de Puerto promulga y difunde las normas e instrucciones de detalle que rigen la operación de la rampa Terminal de Transbordadores, mediante Resolución, las que en síntesis consideran:~~

Tamaño de las naves.- La eslora, manga y calado máximos permitidos en la rampa son:

Eslora máxima: 68 metros.
Manga máxima: 14,6 metros.
Calado máximo: 2,0 metros.

Condiciones para maniobra Atraque y Largada.- Se pueden hacer varadas diurnas y nocturnas solo por los Capitanes debidamente autorizados por la Autoridad Marítima Local, de lo contrario la maniobra deberá ser ejecutada con Práctico.

Atraque y largada.- De día y de acuerdo con las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso.

Viento.- No se deben efectuar maniobras de atraque o desatraque al muelle con viento superior a 20 nudos.

Terminal petrolero.- Ubicado cercano al E del muelle Guardián Brito y sobre la costa N de la isla Navarino en esa parte. Frente a la ubicación de unos estanques de petróleo.

Boyas de amarre.- Fondeadas aproximadamente al 058° y a 0,95 cable y al 068° y a 1,3 cables del extremo E del muelle Guardián Brito. Para el uso de embarcaciones menores.

Reverso en blanco.

(Continúa en la página **XIII**-*3*-39)

Cartas: 13000 - 13100 - 13142 - 13143 - 13200 - 13300

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Recomendaciones para tomar el Terminal Petrolero.- Aproximar al Terminal navegando al rumbo 258° en dirección a la torre de control del aeropuerto "Guardiamarina Zañartu". Fondear primero el ancla de estribor, cuando el canto E del estanque grande de combustible demora al 188° y a 2,37 cables de la boya de amarre E. Inmediatamente después de arriar 4 paños de esa cadena, cerrar la caña a estribor y gobernar al rumbo aproximado 270°. Luego, cuando el recién citado canto del mismo estanque demora al 175° y a 1,62 cables de la boya de amarre W, fondear ahora el ancla de babor y arriar 3 paños de cadena.

Una vez fondeada la segunda ancla, dar atrás con la máquina y pasar dos espías a la boya de amarre de estribor y, posteriormente, otras dos a la boya de babor. Finalmente, la popa del buque queda a unos 50 metros de la línea imaginaria que une ambas boyas de amarre, con el buque aproado aproximadamente al 336°.

Sitio web.- Los detalles de las resoluciones que habilitan y establecen las condiciones de operación de las naves y el uso del muelle Guardián Brito y la rampa del Terminal de Transbordadores y caleta de pescadores, se encuentran en el sitio web: www.directemar.cl (Marco Normativo/Resoluciones Locales AA.MM./CP Williams).

Ciudad de Puerto Williams.- Puerto Williams —la ciudad más austral del mundo— es la capital de la provincia Antártica Chilena, la cual está formada por dos comunas, Cabo de Hornos y Antártica Chilena.

Su población es de 2.603 habitantes (Censo 2017), con un amplio sector dedicado a la actividad marítima, en labores artesanales de extracción de centollas y centollones. Como fuente alternativa de trabajo está el cultivo de la tierra, especialmente en verano.

Autoridades.- El Gobernador Provincial de la provincia Antártica Chilena, es el Comandante del Distrito Naval Beagle, quien es a la vez Gobernador Marítimo de Puerto Williams, y el alcalde de la comuna de Cabo de Hornos.

Servicios públicos.- Cuenta con una radioemisora, una estación de televisión, oficinas del Servicio Agrícola y Ganadero, un liceo mixto, una oficina de Registro Civil e Identificación, una Notaría y Juzgado de Subdelegación.

Recursos.- Dispone de agua potable de muy buena calidad, que puede entregarse a buques que atraquen al muelle Guardián Brito directamente a través de grifos. Petróleo diésel, puede obtenerse por las naves atracadas al mismo muelle.

Proporciona víveres y provisiones a través de almacenes y locales comerciales que abastecen además de ropas y otros artículos de consumo.

Cuenta con un Hospital Naval, con servicios de urgencia, medicina general, pediatría, atención dental y otras especialidades.

Existe una hostería para turistas, ubicada en la ladera S del seno Lauta; además de otros hostales de menor categoría.

Una oficina dependiente del Banco de Chile para atención de asuntos bancarios de la Armada y de la población en general y una caja vecina del Banco Estado (solamente para depósitos y giros).

Comunicaciones

Marítimas.- Regularmente recalan a este puerto naves procedentes de Punta Arenas para satisfacer las necesidades de abastecimiento de víveres, transporte de carga en general y pasajeros. Asimismo, otra nave transporta camiones aljibes con gas licuado y petróleo que abastecen el terminal gasero y generadores eléctricos respectivamente.

A su vez, los buques de la Armada efectúan viajes esporádicos entre Punta Arenas y Puerto Williams y viceversa.

Permanentemente, operan en el área pesqueros de alta mar (PAM) y goletas de empresas pesqueras de Punta Arenas, los cuales al cumplir con la cuota de captura regresan a su puerto base en Punta Arenas.

Terrestres.- Desde Puerto Williams parte un camino ripiado de tierra por la ribera N de la isla Navarino que lo une a los puertos Navarino y Eugenia, presentándose por lo general en buenas condiciones, más aun en verano. La distancia terrestre en estos puntos es de 58 y 24 kilómetros respectivamente.

Aéreas.- El aeródromo Guardiamarina Zañartu, ubicado en la península del mismo nombre, posee

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

una pista asfaltada de 1.440 metros de largo y orientada en sentido W-E, que permite la operación de aviones de hasta 40 toneladas. La línea comercial Aerovías DAP realiza vuelos regulares desde Punta Arenas, los cuales están sujetos a las condiciones climáticas de la zona, aumentando su frecuencia en temporada estival, entre noviembre y marzo.

Telecomunicaciones.- Las compañías de telecomunicaciones fija y móvil, mantienen un servicio nacional e internacional de larga distancia con el resto del país.

Correos.- El correo de Puerto Williams atiende todas las necesidades de correspondencia de la población; para encomiendas, lo hace a través de la empresa Correos de Chile.

PASO MACKINLAY

Paso Mackinlay.- Carta Nº 13100. Se conoce con este nombre a la parte del Canal Beagle que separa la costa S de la isla Gable —por el lado N— de la costa N de la isla Navarino —por el lado S—, en una extensión de 4 millas en dirección W-E y presenta un ancho medio de 8 cables. Su acceso W se abre entre las puntas Gable y Trucco; por el E, lo hace entre la punta Mackinlay y la punta Peña. Este paso es profundo y limpio, salvo en su boca W donde la costa N desprende el banco Gable; extenso banco de arena y conchuela que se desprende de la costa SW de la isla Gable y avanza hasta casi 4,5 cables en dirección al eje del paso.

Marea y corriente.- En el paso Mackinlay, las corrientes dependen de la marea y del viento reinante, donde la corriente de flujo se dirige al E y el reflujo al W. Mediciones instrumentales realizadas en temporada primaveral a la cuadra de la punta Espora, muestran el patrón semidiurno de la corriente, con dos flujos y dos reflujos cada día, siendo el flujo más fuerte que el reflujo, con intensidades en sicigias de tres nudos y dos nudos, respectivamente. Este régimen de corrientes se ve modificado a la cuadra de la punta Mackinlay, donde la intensidad de la corriente disminuye y la fase de flujo presenta un mayor predominio, existiendo lapsos de tiempo en los cuales la corriente no se invierte en la dirección del reflujo, sino que solamente se aprecia un debilitamiento de la intensidad del flujo.

En las inmediaciones de la punta Espora se forman remolinos de corriente que pueden afectar al gobierno de los buques pequeños.

En la publicación SHOA Nº 3015 “Tablas de Corriente de Marea de la Costa de Chile”, se puede consultar la predicción diaria de corrientes de marea para el paso Mackinlay, la cual entrega las horas de estoa y hora e intensidad de la máxima corriente de flujo y reflujo. Las predicciones corresponden a las generadas por configuraciones astronómicas conocidas, y no incluyen el efecto meteorológico sobre éstas. En la publicación se ha incluido una tabla anexa (Tabla III) que permite estimar el tiempo en que la corriente no es mayor a 1 nudo de intensidad.

Punta Gable.- Situada al S y a 1,5 millas de la punta Gibraltar y configurando el extremo SW de la isla Gable. Es acantilada y despide hacia el SE un extenso bajo de arena y conchuela que avanza hasta casi 4,5 cables afuera de la costa, en dirección al eje del canal, conocido como el banco Gable.

Banco Gable.- Se desprende hacia el S de la punta Gable y avanza hasta casi 4,5 cables afuera del borde SW de la isla Gable, alcanzando por poco la medianía del acceso W del paso Mackinlay. Es un banco de arena y conchuela muy somero y en cuyo límite exterior se sondan solo 4 metros de agua.

Para evitar el banco Gable, el navegante debe acercarse a la punta Trucco y seguir las enfilaciones que más adelante se detallan.

Punta Trucco.- Situada al E y casi 2,6 millas de la punta Gusano y en la misma costa, en el lado S de la entrada W del paso Mackinlay. Es baja y de redoso limpio, por lo que se la puede escapular a corta distancia con seguridad.

Al W y a 1 milla de la punta Trucco se encuentran extensos sargazos que llegan hasta la costa, con una sonda mínima de 5 metros en su borde exterior.

La punta Trucco, junto a la punta Gable, señalan la entrada W del paso Mackinlay.

Enfilación luminosa Punta Trucco.- 140°-320°.

Baliza luminosa Punta Trucco Anterior.- Ubicada al 094° y a 2,57 millas de la baliza luminosa Punta Gusano. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Cartas: 13000 - 13100 - 13142 - 13200 - 13300

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Baliza luminosa Punta Trucco Posterior.- Ubicada al 140° y a 1,08 cables de la baliza Anterior. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Monumento Mackinlay.- Ubicado a media distancia entre las puntas Gable y Espora, en la costa SW de la isla Gable. Es un monumento erigido en memoria del alférez Mackinlay, consistente en una pirámide de 3 metros de altura, de color blanco y coronada por una cruz.

Punta Espora.- Situada al SE y a 1,7 millas de la punta Gable y en la misma costa, en el lado N del paso Mackinlay. Además, es el punto más avanzado hacia el S de la isla Gable. Es limpia y puede escapularse a corta distancia.

Como la punta Espora es más elevada que la punta Mackinlay —situada al E y a 2,5 millas—, se le avista antes que ella cuando se aproxima al paso Mackinlay desde el E.

En las inmediaciones de la punta Espora se forman remolinos de corriente que pueden afectar al gobierno de los buques pequeños.

Baliza luminosa Punta Espora.- Ubicada en el extremo de la punta Espora. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Bahía Packewaia.- Carta Nº 13100. Lat. 54° 55' S; Long. 67° 28' W (aprox.). Se forma justamente al E de la punta Espora y sobre la costa S de la isla Gable, en el lado N del paso Mackinlay. Es una ensenada muy abierta que abarca entre las puntas Espora y Mackinlay y está muy afectada por las corrientes, motivo por el cual si se desea fondear en ella, se recomienda hacerlo en 14 metros de agua sobre fondo de pedregullo, al NE y a 6,5 cables de la baliza luminosa Punta Espora, donde las corrientes son menos sensibles, y aunque el tenedero no es bueno, está protegido de los vientos del 4º cuadrante. No es conveniente fondear más al S, pues se encontrará fondo de piedra.

Punta Mackinlay.- Situada al E y casi a 2,6 millas de la punta Espora y configurando el borde SE de la isla Gable, en el lado N del paso Mackinlay. Es una proyección arenosa y muy baja; tanto así que, recalando desde el E, la punta Espora se avista antes que ella, por ser más elevada. Está bordeada por sargazos.

Un poco al N de la punta Mackinlay hay una casa notable con techo rojo y antenas de radio en sus proximidades, donde tiene asiento un puesto de la Prefectura Naval argentina.

Baliza luminosa Punta Mackinlay.- Ubicada en el extremo SE de la punta Mackinlay. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Bajo fondo.- Se encuentra al E y a 3 cables de la baliza luminosa Punta Mackinlay. Es un bajo fondo con 5,5 metros de agua; pero deja un paso de 2 cables de ancho, con profundidades un poco mayores, entre él y la punta Mackinlay. Este escollo queda muy cercano al N de la derrota, por lo que debe dársele debida atención.

Islote René.- Situado justamente al S de la punta Espora y muy próximo a la costa N de la isla Navarino, en el lado S del paso Mackinlay. Es un islote bajo rodeado de sargazos y fondos someros.

Caleta Pantalón.- Carta Nº 13100. Lat. 54° 56' S; Long. 67° 28' W (aprox.). Se forma al ESE y a 2 millas de la punta Trucco y sobre la costa N de la isla Navarino. Esta caleta es demasiado pequeña, estrecha y muy somera; por lo que carece de importancia y solamente se recomienda para embarcaciones menores, a las cuales puede servir de refugio. Su boca está obstruida por rocas.

Punta Rosales.- Situada al E y a 2,6 millas de la punta Trucco y en la misma costa, en el lado S del paso Mackinlay. Es acantilada y está bordeada de rocas y sargazos.

Enfilación luminosa Punta Rosales.- 100°-280°.

Baliza luminosa Punta Rosales Anterior.- Ubicada en la punta Rosales. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Baliza luminosa Punta Rosales Posterior.- Al 100° y a 3,89 cables de la baliza Anterior. Señal costera. Ver características en Lista de Faros.

Enfilación ciega.- 250°-070°. Además de la enfilación luminosa Punta Rosales antes descrita, hay otra enfilación de balizas ciegas.

Cartas: 13000 - 13100 - 13142 - 13200 - 13300

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Baliza ciega Anterior.- Ubicada al E y a 2,3 cables de la baliza luminosa Punta Rosales Anterior, en el lado E de la punta del mismo nombre. Es una torre de 1,7 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

Baliza ciega Posterior.- Ubicada al 250° y a 13,4 metros de la baliza Anterior. Es una torre de 2 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

Punta Peña.- Situada al E y casi a 1 milla de la punta Rosales y en la misma costa, en el lado S del paso Mackinlay. Es sucia hasta casi 1 cable afuera de la orilla y está bordeada por sargazos.

La punta Peña, junto con la punta Mackinlay, determinan la entrada E del paso Mackinlay.

INSTRUCCIONES PARA LA NAVEGACIÓN DEL PASO MACKINLAY

1.- Durante la travesía del paso Mackinlay, 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 la punta Gable W por el W, y la isla Martillo por el E. De modo que ninguna nave debe sobrepasar ni pasar de vuelta encontrada con otra nave entre dichos puntos límites.

2.- Informar a la Estación de Control de Tráfico Marítimo de Puerto Williams; la hora del tránsito por el paso Mackinlay, en cuanto sea posible previo a ingresar a él, objeto informarse del tráfico de vuelta encontrada oportunamente y obrar en consecuencia.

3.- Una hora antes de iniciar la navegación del paso Mackinlay, 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 y paso que se navegará,
- Hora estimada a la que se encontrará a la cuadra de la punta Espora.

Esta información deberá ser repetida cada 15 minutos hasta el término del cruce.

4.- La preferencia de paso la tiene la nave que navega de W a E; debiendo esperar la nave que lo hace en sentido contrario, de E a W. De modo que la nave que viniendo del E a cruzar el paso Mackinlay, compruebe la presencia de otra nave navegando en sentido opuesto, deberá esperar al E y como a 5 millas de la isla Martillo, que pase la nave que viene del W, extremando las precauciones al acercarse a ella.

RECOMENDACIONES PARA LA DERROTA EN EL PASO MACKINLAY

Navegando de W a E.- Proviniendo desde el W para tomar el paso Mackinlay, navegando al rumbo 090° en dirección a la enfilación luminosa Isla Gable y una vez salvado por el N el banco Herradura —señalizado con una boya pilar luminosa cardinal N—, cambiar poco a poco el rumbo a estribor hasta el 140° en dirección a la enfilación luminosa Punta Trucco y para pasar al SW y a 6 cables de la punta Gable. Así, se salvará por el N y por el E, y con suficiente resguardo por estribor, el banco Herradura; asimismo, más adelante, por babor, respecto del banco Gable.

Avanzar al arrumbamiento 140° en dirección a la enfilación luminosa Punta Trucco, y sobrepasar la punta Gable aproximándose bastante a la punta Trucco que es limpia, con el fin de escapular con seguridad el banco Gable por el SW y el S, para lo cual se debe caer oportunamente a babor hasta el rumbo 100° ahora en dirección a la enfilación luminosa Punta Rosales y para pasar al S y a 2 cables de la punta Espora —señalizada con una baliza luminosa.

Se deberá pasar a prudente distancia del bajo de 13,8 metros ubicado al SW de la punta Espora, según el calado del buque. Más adelante, ya sobrepasada la punta Espora, caer a babor hasta el rumbo 075° para pasar al NNW y a 2,5 cables de la punta Rosales y en dirección a la baliza luminosa de babor Punta Mackinlay.

Finalmente, cambiar poco a poco el rumbo a estribor hasta el 090° para pasar al S y a 2 cables de la punta Mackinlay y, poco más adelante, al S y a 3,5 cables de la punta SE de la isla Martillo —señalizada con una baliza luminosa—, o bien, al N y a 2 cables de los islotes Gemelos —señalizados con una baliza ciega. Así, se pasará a prudente distan-

⋆ 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

cia al S del veril del área de bajos fondos destacada al E de la punta Mackinlay, con profundidades de 5,5 a 6,2 metros. Asimismo, respecto del bajo fondo con 11,8 metros de agua que se encuentra al 196° y a 3,3 cables de la baliza luminosa Isla Martillo. Si bien, la ruta usual de navegación pasa entre los islotes Gemelos y la isla Martillo, de rumbo más directo y más próxima al eje del canal, también es navegable para toda clase de buques el canalizo que queda entre los islotes Gemelos y la costa N de la isla Navarino.

Recordar que la corriente tira con mayor fuerza hacia el E, y precaverse de los escarceos que se forman frente a las puntas Espora y Mackinlay.

Más hacia el E una vez al través de la isla Yunque, el área navegable se ensancha considerablemente y presenta dos rutas alternativas que permiten pasar por el N o por el S de las islas Snipe y Bécasses.

Navegando de E a W.- Proviniendo desde el E y una vez al través de la isla Yunque, la ruta usual de navegación continúa entre los islotes Gemelos y la isla Martillo, de rumbo más directo y más próxima al eje del canal; sin embargo, también es navegable para toda clase de buques el canalizo que queda entre los islotes Gemelos y la costa N de la isla Navarino.

Gobernar al rumbo 270° para pasar al N y a 2 cables de los islotes Gemelos —señalizados con una baliza ciega—, o bien, al S y a 3,5 cables de la punta SE de la isla Martillo —señalizada con una baliza luminosa— y, poco más adelante, al S y a 2 cables de la punta Mackinlay —señalizada con una baliza luminosa. Así, se pasará a prudente distancia al S del veril del área de bajos fondos destacada al E de la punta Mackinlay, con profundidades de 5,5 a 6,2 metros. Asimismo, respecto del bajo fondo con 11,8 metros de agua que se encuentra al 196° y a 3,3 cables de la baliza luminosa Isla Martillo. Tener presente que la punta Espora —señalizada con una baliza luminosa— se avistará antes que la punta Mackinlay, debido a su mayor elevación.

Más adelante, ya sobrepasada la punta Mackinlay, cambiar el rumbo a babor hasta el 255° para pasar al NNW y a 2,5 cables de la punta Rosales y, poco más adelante, al SSE y a 3 cables de la punta Espora. La baliza luminosa Punta Mackinlay, quedará directamente por la popa y demorando al 075°.

Recordar que la corriente tira con mayor fuerza hacia el E, y precaverse de los escarceos que se forman frente a las puntas Mackinlay y Espora.

A continuación, poco antes de llegar al través de la punta Espora, caer a estribor hasta el rumbo 280° para pasar al S y a 2 cables de la misma punta. La enfilación luminosa Punta Rosales quedará alineada directamente por la popa y demorando al 100°. Se deberá pasar a prudente distancia del bajo de 13,8 metros ubicado al SW de la punta Espora, según el calado del buque. Avanzando al mismo arrumbamiento, cuidar pasar al N y a 3 cables de la punta Trucco. Así, se acercará más a la punta Trucco que es limpia, con el fin de escapular con seguridad el banco Gable por el S.

Finalmente, ya sobrepasada la punta Trucco, cambiar el rumbo a estribor hasta el 320° para pasar al SW y a 6 cables de la punta Gable. La enfilación luminosa Punta Trucco quedará alineada directamente por la popa y demorando al 140°. De este modo, se salvará por el E y con suficiente resguardo por estribor el banco Gable; asimismo, más adelante por babor, respecto del banco Herradura, cuyo veril N está señalizado con una boya pilar luminosa cardinal N.

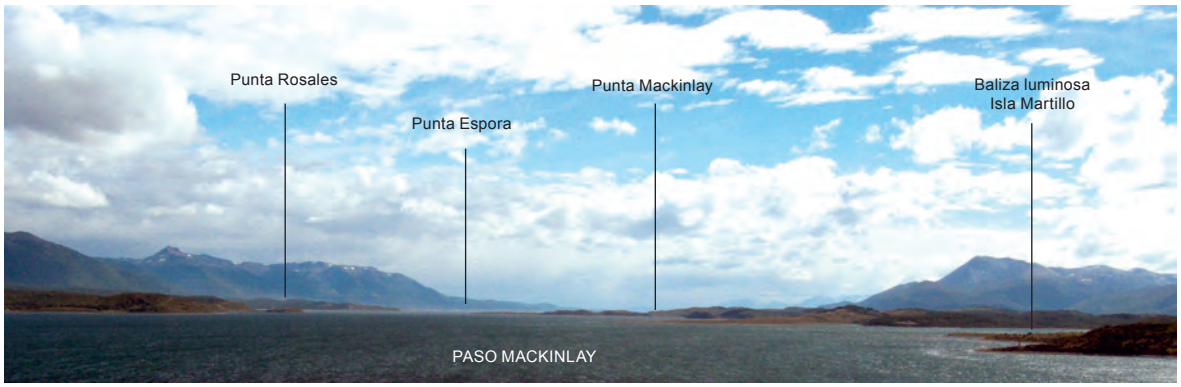
Islas Petrel y Chata.- Situadas en la boca E del canalizo que separa la isla Gable de la costa S de Tierra del Fuego. Ambas son bajas y restringen la entrada al puerto Gable desde el E.

La isla Chata desprende dos islotes pequeños al E y casi a 2,5 cables, denominados islotes Pierrou. Por su parte, la isla Petrel también despide dos rocas afloradas al SE y S, y esa misma distancia, las cuales, además, están insertas en una restinga que la costa N de la parte W de la isla Martillo desprende hacia el N.

Islotes Pierrou.- Situados al E y a 2,5 cables de la isla Chata. Son dos islotes pequeños, muy próximos entre sí y dispuestos de NE a SW; y rodeados de sargazos.

Isla Martillo.- Situada al ENE y a 8 cables de la punta Mackinlay y al S de las islas Petrel y Chata, en el lado N del Canal Beagle. Es baja, muy angosta y larga — mide casi 1 milla en sentido W-E—; su extremo W es bajo y al E, en cambio, termina en un promontorio notable de color blanco

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Paso Mackinlay. Vista hacia el W

y que se eleva a 30 metros. Está rodeada de bajos fondos marcados por sargazos que avanzan hasta 2 cables afuera de la orilla; los del E y SW despiden profundidades menores de 9 metros. Hacia el NE y hasta 5 cables del extremo W de la isla Martillo, se extiende otra zona de bajos fondos marcados por sargazos, con dos rocas que afloran en bajamar.

Baliza luminosa Isla Martillo.- Ubicada en el extremo SE de la isla Martillo. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Islotes Gemelos.- Situados al ESE y a 1,7 millas de la baliza luminosa Punta Mackinlay, a medio canal entre el extremo SE de la isla Martillo y la costa N de la isla Navarino. Son dos islotes bajos de piedra y sin vegetación, separados poco menos de 1 cable uno de otro, cuyo nombre deriva de la similitud de ambos. El islote de más al W, que es un poco mayor, mide 40 metros de largo por 20 metros de ancho y se eleva a 3 metros.

Los islotes Gemelos están rodeados de sargazos, pero son limpios —con profundidades inmediatas mayores de 11 metros— y un buque puede acercarse a ellos con seguridad, salvo inmediatamente al SE del islote de más al E, donde se encuentra una roca que aflora en bajamar. Estando nevados y por ser bajos resulta difícil distinguirlos a la distancia, siendo de gran ayuda para ello el uso del radar.

Los islotes Gemelos quedan al S de la derrota recomendada, aun cuando dejan paso navegable para buques también por el S de ellos.

Baliza ciega Islotes Gemelos.- Ubicada en el islote Gemelo de más al E. ~~Es una torre de 3,3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Con aletas distintivas rectangulares.~~ Señal costera. Ver características en Lista de Balizamiento Ciego.

Puerto Gable.- Carta Nº 13300. Lat. 54° 53' S; Long. 67° 25' W (aprox.). Se forma en la boca E del canalizo que separa la isla Gable de la costa S de Tierra del Fuego. Es una rada que se interna 7 cables en dirección NW y presenta un ancho de poco menos de 2 cables. Ofrece muy buen tenedero de fango duro, en profundidades de 5 a 7 metros, apto solamente para buques pequeños.

Para tomar el puerto Gable es necesario contornear la costa E de la isla Gable, dejando por estribor las islas Martillo y Petrel, es decir, hacia el E.

Isla de las Cigüeñas.- Situada al NE y a 1,4 millas de la baliza luminosa Isla Martillo y próxima a la costa S de Tierra del Fuego. Es pequeña.

Bajos fondos.- Se encuentran aproximadamente sobre la línea que une la punta NE de la isla Martillo y la isla de las Cigüeñas, a 4 y 8 cables respectivamente de la referida punta. Son dos rocas sumergidas marcadas por sargazos que limitan la rada de los Cazadores por el W.

Rada de los Cazadores.- Carta Nº 13300. Lat. 54° 54' S; Long. 67° 22' W (aprox.). Es el área comprendida entre las islas Martillo y Yunque, donde queda un espacio de agua protegido de los vientos reinantes en esta zona, salvo los vientos fuertes

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Baliza luminosa Isla Martillo

especialmente del W, que se dejan sentir con violencia. Ofrece un buen tenedero.

Bajo fondo.- Se encuentra al ENE y a 7,7 cables de la baliza luminosa Isla Martillo y casi a media distancia entre dicha isla y la isla Yunque. Es un bajo fondo con 5,5 metros de agua; del cual hay que precaverse al tomar fondeadero en la rada de los Cazadores.

Direcciones y fondeadero.- El acceso a la rada de los Cazadores, resulta muy cómodo por el S; no debiendo intentarse hacerlo rodeando la isla Yunque por el N, debido a los bajos fondos existentes, aunque estén marcados por sargazos.

Solamente es necesario precaverse del bajo fondo con 5,5 metros de agua que se encuentra al ENE y a 7,7 cables de la baliza luminosa Isla Martillo, y de los sargazos desprendidos hacia el E y W de las islas Yunque y Martillo, respectivamente, que podrían abarcar una mayor extensión.

Se encuentra fondeadero en 11 metros de agua, al NE y a 6,5 cables de la baliza luminosa Isla Martillo. No conviene fondear más al N debido a los bajos fondos existentes. Además del fondeadero indicado, se ha experimentado con éxito otro fondeadero ubicado más al S y a 1,5 cables.

Isla Yunque.- Situada al NE y a 1 milla de la isla Martillo y separada 5 cables de la costa S de Tierra del Fuego. Es medianamente elevada y presenta el aspecto característico de las tierras de esta zona. Está rodeada de sargazos, especialmente hacia el NE, donde destaca en su vecindad una roca que aflora en bajamar.

Bajo fondo.- Se encuentra al E y a 7 cables del borde SE de la isla Yunque. Es un bajo fondo aislado con 7,3 metros de agua y de casi 50 metros de diámetro. De cuidado cuando se aproxima al puerto Harberton; siendo conveniente salvarlo por el W.

Bahía Relegada.- Carta Nº 13300. Lat. 54° 53' S; Long. 67° 21' W (aprox.). Se forma al N de la isla Yunque y sobre la costa S de Tierra del Fuego. Es una ensenada que se interna casi 1 milla en dirección NW y tiene un ancho de 6 cables. Su entrada mide apenas 2 cables de ancho. En su parte central, una pequeña isla unida por un bajo fondo a la costa N, deja muy poco espacio de maniobra; al final de la bahía se forma una caleta apta solamente como fondeadero para buques de poco calado.

La bahía Relegada debe considerarse únicamente como un fondeadero ocasional para operaciones de carga y descarga, por las reducidas dimensiones del área con buena profundidad; cuenta con una boya de amarre para buques pequeños.

Baliza ciega Relegada.- En remate de la punta que cierra por el W la entrada a la bahía Relegada (Balizamiento argentino).

Fondeadero.- Se encuentra fondeadero en 14 metros de agua sobre fondo de arena fina y conchuela, frente a la boca de la bahía Relegada, al NE y a 5 cables del extremo N de la isla Yunque y demarcando la baliza luminosa Ponsati al 080°, a distancia equidistante entre la punta Harberton y la isla

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Baliza ciega Islotes Gemelos

Yunque. Buen tenedero. Dando seguro resguardo a las rocas que afloran próximas al E de la punta N de la isla Yunque.

Para acceder al fondeadero se debe pasar a media distancia entre isla Yunque y el bajo fondo de 7,3 metros de profundidad, destacado al E y a 7 cables de la misma.

Punta Harberton.- Situada al E y a 1 milla de la baliza ciega Relegada, apartando la bahía Relegada de la bahía Harberton. Es una estrecha lengua de tierra baja bordeada por sargazos, que avanza casi 1 milla en dirección SE por menos de 3 cables de ancho.

Baliza ciega Harberton.- En el extremo de la punta Harberton. Es un armazón tronco piramidal de metal de 10 metros de altura, con franjas horizontales de color blanco y rojo, con un canastillo cónico blanco (Balizamiento argentino).

Puerto Harberton.- Carta Nº 13300. Lat. 54° 52' S; Long. 67° 19' W (aprox.). Se forma al E de la bahía Relegada —de la que lo separa la punta Harberton— y sobre la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del Canal Beagle. Es una entrada que se interna casi 1 milla en dirección NW y de menos de 3 cables de ancho. Las costas que lo circundan son bajas, especialmente la del SW, por lo que no la protegen mayormente de los vientos de todos los cuadrantes. La profundidad en el eje varía de 18 a 14 metros en el acceso, disminuyendo paulatinamente hacia el interior, hasta menos de 1,4 metros. Su entrada es limpia debiendo darse resguardo a la punta W, bordeada de sargazos, los que se extienden por manchones hasta el final del saco.

Al N y a unos 5 cables del final del saco, se encuentra la población de puerto Harberton, comunicada por un camino secundario con Río Grande, Ushuaia y punta Moat. El establecimiento posee una pista auxiliar de aviación, de 600 metros de largo orientada al 090°-270°, apta para pequeños aviones; en época de deshielo se torna impracticable.

El puerto Harberton ofrece buen tenedero de fango, apto para buques pequeños. Con vientos muy fuertes del 4º cuadrante, es conveniente fondear a dos anclas. Debe considerarse que el área de borneo es muy reducida.

La amplitud de la marea en el puerto Harberton es de apenas 0,9 metro.

Bajos fondos.- Se encuentra al S y a 1 cable de la punta Harberton. Es un bajo fondo con una profundidad mínima de 5,5 metros y de unos 50 metros de diámetro. En sus inmediaciones la profundidad aumenta considerablemente, excepto al SE y a 2 cables, donde se sonda 12 metros.

Balizamiento

Primera enfilación ciega.- 310°-130°. Con ambas balizas ubicadas al final del puerto Harberton. Son dos postes con un trapecio con franjas horizontales de color blanco y rojo. Altura de la baliza anterior es de 6,5 metros y la baliza posterior 4 metros (Balizamiento argentino).

Cartas: 13000 - 13100 - 13200 - 13300

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Segunda enfilación ciega.- 238°-058°. Sobre la costa W del puerto Harberton. Son dos postes con un trapecio con franjas horizontales de color blanco y rojo. Altura de la baliza anterior 3,5 metros y la baliza posterior 2,5 metros.

Estas dos balizas se enfilan 2 cables después de sobrepasar el través de la baliza ciega Harberton (Balizamiento argentino).

Direcciones y fondeaderos.- Con tiempo claro la entrada al puerto Harberton no presenta dificultades.

Proviniendo desde el E con tiempo cerrado, podría ser difícil dar con la boca del puerto, pues puede confundirse con las de las bahías Varela o Cambaceres. Es recomendable reconocer primero los islotes ubicados enfrente del puerto Eugenia, sobre la costa N de la isla Navarino, y la punta SE de la isla Yunque, antes de gobernar en dirección a la punta Harberton o W de la entrada del puerto —señalizada con una baliza ciega. Conviene entonces navegar en dirección a la punta SE de la isla Yunque —situada al SW y a 1 milla de la entrada a puerto Harberton—, dejando al N el bajo fondo de 7,3 metros de profundidad. Luego de salvado este escollo, caer más hacia el N y barajar la isla Yunque a unos 2 cables, y gobernar en dirección a la punta Harberton o W de entrada al puerto; al acceder al mismo debe dejarse a estribor el manchón de sargazos y bajo fondo de la boca del puerto, siguiendo luego la enfilación de entrada.

Se recomienda adoptar la enfilación de entrada como de seguridad por babor, por cuanto la punta Harberton despide una pronunciada restinga que se extiende hasta aproximadamente 15 metros de la enfilación; en este lugar se ha sondado una profundidad mínima de 14,5 metros; sobre la segunda enfilación se han sondado de 14,5 a 18 metros con una profundidad mínima de 9 metros a unos 30 metros de la costa.

Proviniendo desde el W, la recalada es más fácil; pues, una vez salvada la punta Mackinlay, se requiere barajar las islas Martillo y Yunque, dejando por estribor el bajo fondo de 7,3 metros, continuando luego hacia la punta Harberton que se reconoce por su baliza, adoptando luego la enfilación de entrada, dando resguardo al bajo fondo y los sargazos de la entrada.

En el puerto Harberton existen los siguientes fondeaderos: el primero, apto para buques pequeños, se encuentra en 14,5 metros de agua sobre buen tenedero de fango y arenilla, en el punto en que se cortan la primera y la segunda enfilaciones ciegas, a 2 cables aproximadamente del muelle de piedra; es abrigado a los vientos dominantes, aunque presenta para los buques de mucha eslora el inconveniente de la escasa capacidad de maniobra para virar dentro del puerto, por el reducido espacio.

Los buques más pequeños pueden fondear en 10 metros de agua, más al interior del puerto quedando a unos 100 metros del muelle; en ese lugar el tenedero es también excelente, habiéndose soportado vientos del NW, fuerza 11, fondeado a dos anclas; el área de borneo es muy reducida. El muelle es para embarcaciones medianas de hasta 35 metros de eslora y 3 metros de calado

Baliza luminosa Ponsati.- En el extremo SE de la península que separa al puerto Harberton de la bahía Varela. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Bajo Bélgica.- Se encuentra al SSE y a 6,5 cables de la baliza luminosa Ponsati. Es un extenso bajo fondo marcado por una gran mancha de sargazos con una profundidad mínima de 3 metros. Entre el bajo Bélgica y la costa S de Tierra del Fuego, queda un estrecho pasaje con 20 metros de agua.

Bahía Varela.- Carta Nº 13300. Lat. 54° 54’ S; Long. 67° 18’ W (aprox.). Se forma inmediatamente al E del puerto Harberton y sobre la misma costa, en el lado N del Canal Beagle. Solamente la parte exterior de esta bahía puede servir de refugio para buques pequeños; pues, la parte interior es, en realidad, un extenso lago orientado en sentido W-E, comunicado con la bahía a través de un angosto pasaje. En la costa W de la bahía desemboca el río Varela.

Bahía Cambaceres.- Carta Nº 13300. Lat. 54° 53’ S; Long. 67° 17’ W (aprox.). Se forma inmediatamente al E de la bahía Varela, de la que está separada por un istmo de poco más de 1 cable de ancho, y sobre la misma costa, en el lado N del Canal Beagle. Es una pequeña rada que puede servir de refugio a

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

los buques pequeños, aunque toda su costa interior está bordeada por sargazos. La punta W, en su parte más encumbrada se alza a unos 25 metros. Al final el saco culmina en una pequeña playa de arena fina.

Isla Barlovento.- Situada al E y a 1,7 millas de los islotes Gemelos y muy próxima a una punta que despide la costa N de la isla Navarino. Es pequeña, de forma casi triangular y se eleva a 29 metros. Próximo al W destaca el islote Delia, pequeño y rodeado de sargazos. Su redoso es todo sucio, especialmente hacia el E que desprende un bajo fondo que avanza casi hasta 3 cables en dirección al eje del canalizo de entrada al puerto Eugenia.

No hay paso entre las isla Barlovento y la costa N de la isla Navarino, salvo embarcaciones menores.

Baliza luminosa Isla Barlovento.- En el borde N de la isla Barlovento. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Puerto Eugenia.- Carta Nº 13322. Lat. 54° 56' S; Long. 67° 18' W (aprox.). Se forma justamente al SE de la isla Barlovento y sobre la costa N de la isla Navarino, en el lado S del Canal Beagle. Es una pequeña ensenada que se desarrolla entre la costa E de la isla Barlovento, la costa N de la isla Navarino, la costa W de la punta Eugenia y los islotes Eugenia.

No hay paso para buques por el estrecho canalizo que queda entre la punta Eugenia y los islotes del mismo nombre, colindantes al N de ella; pues, se encuentra obstruido por bajos fondos de piedra con una sonda mínima de 3,3 metros.

La isla Barlovento protege la bahía por el NW. Casi en el eje del acceso E del canalizo que la separa de la costa N de la isla Navarino, hay dos islotes pequeños y bajos.

El puerto Eugenia es recomendable por sus buenas condiciones y fondeadero bien protegido de los vientos del 3er y 4º cuadrantes, que son los que con mayor frecuencia soplan en la región. Su tenedero es bueno, pero es aconsejable fondear a dos anclas en caso de vientos muy violentos. Tiene el inconveniente de los islotes y bajos fondos que disminuyen el área de maniobra.

Bajos y escollos

Roca.- Desprendida al ESE y a 2 cables del borde SE de la isla Barlovento y en el límite de los fondos someros desprendidos al E de esa isla. Es una roca sumergida con 1,5 metros de agua marcada por sargazos. Muy peligrosa para la navegación.

Roca.- Se encuentra al S y a 1,08 cables de la isla Barlovento. Es una roca sumergida con 2,5 metros de agua rodeada de sargazos.

Roca.- Se encuentra en el canalizo que se forma entre la punta Eugenia y los islotes Eugenia situados directamente al N. Es un bajo fondo con 3 metros de agua. Dicho canalizo es apto solamente para embarcaciones menores.

Rocas.- Se encuentran al S y SSE y a 115 metros del islote Eugenia de más al W —señalizado con una baliza ciega. Es un grupo de rocas, tres de ellas sumergidas y otra que aflora en bajamar; todas rodeadas de sargazos.

Direcciones y fondeaderos.- Para tomar el puerto Eugenia, primero reconocer los islotes Eugenia —el de más al W señalizado con una baliza ciega— que son visibles a la distancia. El acceso al fondeadero queda entre la costa E de la isla Barlovento —señalizado con una baliza luminosa— y el islote Eugenia de más al W, tiene un ancho suficiente para maniobrar con comodidad. Los bajos fondos que desprenden ambas orillas están marcados por sargazos, y se debe gobernar a medio canal entre ellos y el islote Eugenia de más al W.

En el puerto Eugenia, se encuentra fondeadero, apto para buques medianos, en 22 metros de agua sobre fondo de fango, al 121° y a 7,2 cables de la baliza luminosa Isla Barlovento, en la parte E de la bahía, con un radio de borneo de 300 metros. Los buques más pequeños pueden fondear en 15 metros de agua sobre fondo de fango, en la parte W de la bahía, en el saco interior frente a las casas de la estancia. Para tomar el fondeadero interior, gobernar a medio canal entre los sargazos de la costa N de la isla Navarino —por babor—, y los sargazos de los bajos fondos que desprende la isla Barlovento —por estribor—, precaviéndose de la roca sumergida que se encuentra al ESE y a 2 cables de la punta SE de la isla Barlovento.

Cartas: 13000 - 13200 - 13300 - 13322

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Punta Eugenia.- Situada al E y a 8 cables de la isla Barlovento, configurando el lado E del puerto del mismo nombre. Es una angosta lengua de tierra bordeada por fondos someros con sargazos.

Hacia el SE de la punta Eugenia, se forma una extensa ensenada de aguas someras con islotes, rocas y sargazos diseminados en todas direcciones.

Desde la punta Eugenia hacia el E, la costa N de la isla Navarino toma una dirección general ESE como por 3 millas, hasta la entrada N del paso Picton.

Desde el extremo NE de la isla Navarino hacia el E, el lado S del Canal Beagle lo conforman los siguientes accidentes naturales: la isla Snipe y los islotes Solitario y Hermanos; los lados N y E de la isla Picton, desde la punta Ganado hasta el cabo María; y por último, la costa N de la isla Nueva desde la punta Jorge hasta la punta Orejas, siendo esta última el extremo NE de la isla Nueva, como asimismo la punta S de la entrada E del Canal Beagle.

Baliza ciega Punta Eugenia.- En la costa E de la punta Eugenia. Es una torre de 3,3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja y aletas distintivas rectangulares. Señal costera.

Islotes Eugenia.- Situados al E y casi a 5 cables de la isla Barlovento y próximos al N de la punta Eugenia, en el lado E del puerto Eugenia. Son varios islotes muy pequeños y bajos insertos en un área de fondos someros con sargazos, que se componen de: dos islotes situados al NNE y a 3,78 cables de la referida punta; tres islotes casi al N y a 2,16 cables; un islote al NW y a 3,78 cables, y un grupo de rocas al SSE y a 0,62 cable de este último.

Baliza ciega Islotes Eugenia.- En el islote Eugenia de más al W. Es un trípode de madera de 2,5 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja; con reflector de radar. Señal costera.

Islas Holger.- Situadas al ESE y a 1,5 millas de la punta Eugenia y muy próximas a la costa NE de la isla Navarino. Es un conjunto de islas con algunos islotes y rocas dispuestos muy concentradamente, rodeados de sargazos y abarcando casi 1,3 millas en sentido W-E. No hay paso navegable por entre las islas Holger.

Baliza ciega Islas Holger.- En la isla Holger de más al E. Es una torre de fibra de vidrio de 3,3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

Punta Navarro.- Situada al E y como a 2 millas de la bahía Cambaceres y en la costa S de Tierra del Fuego. Su redoso es somero y está orillado por sargazos, al igual que toda la costa N del Canal Beagle que continúa hacia el E.

Islote Belgrano.- Situado al ESE y a 7 cables de la punta Navarro y próximo a la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del Canal Beagle. Es muy pequeño y está rodeado de sargazos; desprende una roca que aflora en bajamar, tanto en su vecindad W como la del E.

Islote Hakenyeshka.- Situado al ESE y a 2,7 millas de la punta Navarro, al N y casi a 2,9 millas de la baliza luminosa Isla Snipe y separado poco más de 6 cables de la costa S de Tierra del Fuego. Es pequeño y constituye una buena referencia para la derrota en esta parte.

Hacia el S del islote Hakenyeshka se encuentra un sector de bajas profundidades que avanza hasta casi 1 milla del mismo islote y abarca desde el SW al SE, con una profundidad mínima de 8,7 metros, precisamente al SW y casi a 1 milla del islote, y de 9,4 y 11 metros a menos de 5 cables de él.

El islote Hakenyeshka y escollos desprendidos al S de él, quedan todos al N de la derrota.

Baliza luminosa Pampa de los Indios.- Al E y algo más de 4,3 millas de la punta Navarro y en una pequeña saliente de la costa N del Canal Beagle. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Fondeaderos.- Se encuentra fondeadero en 11 metros de agua sobre fondo de arena y fango, demorando la baliza luminosa Pampa de los Indios al 027° y la baliza luminosa Islas Bécasses al 120°. Protegido de los vientos de componente N y muy buen tenedero, permitiendo soportar vientos del NNW de fuerza 8.

También, se ha experimentado otro fondeadero, en 37 a 27 metros de agua, al S y a 4 cables la baliza luminosa Pampa de los Indios.

Cartas: 13000 - 13200 - 13300 - 13322

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Estación de transferencia de práctico.- Al S y a 1,5 millas de la baliza luminosa Pampa de los Indios. Para el embarco o desembarco de práctico argentino en naves con destino o procedentes de Ushuaia, que ingresen o salgan del Canal Beagle vía pasos Picton y Richmond, según corresponda; de acuerdo a lo dispuesto en el Tratado de Paz y Amistad de 1984 (Argentina).

Isla Snipe.- Situada al NE y a 1,2 millas del borde NE de la isla Navarino y apartada 2,8 millas de la costa S de Tierra del Fuego, algo al N de la entrada N del paso Picton. Es más bien pequeña, de forma algo redondeada y se eleva a 41 metros.

La isla Snipe es sucia en el sector comprendido entre el N y el E, y hasta una distancia de 1 milla, donde la presencia de varias manchas de sargazos indica la existencia de bajos fondos. Se mencionan los más alejados de la isla por ser los más peligrosos: al N y casi a 1 milla se encuentra el bajo Snipe con 5,9 metros de agua y rodeado de sargazos; al NE y a 9 cables, un manchón de sargazos con una sonda de 3,25 metros; al ENE y a 3,78 cables, otra mancha de sargazos con 4 metros de agua.

Aun cuando entre los bajos fondos extremos y la isla Snipe se registran mayores profundidades, se aconseja mantenerse fuera de los límites marcados por el veril insidioso en la carta.

Baliza luminosa Isla Snipe.- En la parte W y más elevada de la isla Snipe. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Bajo Snipe.- Se encuentra al N y casi a 1 milla de la isla Snipe. Es un bajo fondo aislado con 5,9 metros de agua rodeado de sargazos.

El bajo Snipe representa el peligro más destacado al N de la isla Snipe, por lo que debe rodeársele siempre por el N, vale decir, dejándolo al S de la derrota.

Boya luminosa Bajo Snipe.- Fondeada al N y a 1,1 millas del islote Snipe y muy poco al N del veril N del bajo Snipe. Señal cardinal N. Ver características en la Lista de Faros.

Islote Solitario.- Situado al SE y a 1,1 millas de la isla Snipe y separado a 1,3 millas del borde NE de la isla Navarino, en las proximidades de la entrada N del paso Picton. Es pequeño y está rodeado de sargazos que son visibles desde alguna distancia; apareciendo de color blancuzco debido a la gran cantidad de guano depositado en él.

La costa NE del islote Solitario es limpia y profunda. Al NW y al NNW y más o menos a 6,5 y a 5,5 cables desprende una zona de bajas profundidades con 11 y 13 metros de agua, respectivamente. La costa W, es sucia y desprende bajas profundidades y una roca que aflora en bajamar que se encuentra al W y a 2,5 cables del mismo islote, en el veril exterior de dicha zona de bajas profundidades.

Baliza ciega Islote Solitario.- En el islote Solitario. Es una torre de fibra de vidrio de 3,3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Elevación de 13 metros. Señal costera.

Casco a pique.- Al WSW y a 3 cables del islote Solitario y vecino al S de la roca que aflora en bajamar desprendida al W del mismo islote. Es el casco varado de la MN. “Logos”, que aflora completamente, mostrando su casco de color naranja y estructura blanca. Da muy buen eco radar.

Islotes Hermanos. Costa N y E.- Situados al SE y a 2,5 millas del islote Snipe y al NW y casi a 1 milla de la punta Ganado —extremo NW de la isla Picton—, en el lado S del Canal Beagle. Son dos islotes pequeños de regular elevación, dispuestos muy próximos uno al N del otro, y bordeados por sargazos; que también se divisan de color blanquecino por la gran cantidad de guano depositado en ellos. Al NE y a 9 cables desprenden un bajo fondo con 16 metros de agua.

Entre los islotes Hermanos y la punta Ganado, pero algo más cerca de la punta, se encuentra un bajo fondo con apenas 1,25 metros de agua marcado por sargazos.

Baliza ciega Islotes Hermanos.- En el islote Hermanos de más al N. Es una torre de fibra de vidrio de 3,3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Elevación 20 metros. Señal costera.

Isla Picton. Costa N y E.- Situada al E de la isla Navarino, separada por el paso Picton y al S y a 4 millas de Tierra del Fuego, en el lado S del Canal Beagle. Mide algo más de 11 millas de largo

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Canal Beagle. Vista isla Snipe desde el S

en sentido NW-SE, por 4 millas en su parte más ancha. Frente a sus costas N y E corre el Canal Beagle.

El relieve general de la isla Picton es relativamente bajo. Desde las puntas Ganado y Nordeste se destacan dos cordones de cerros más o menos paralelos con las costas W y E respectivamente. Estos cerros, de elevaciones variables y sin puntos definidos, están cubiertos de bosques, especialmente en su parte alta; en las faldas, que son suaves, se encuentran algunas extensiones de terrenos pastosos. La mayor elevación de la isla alcanza a 313 metros.

La costa N de la isla Picton desde la punta Ganado hasta la punta Nordeste corre en dirección W-E, es baja, de piedra o tierra y acantilada. Desde la punta Nordeste hacia el cabo María, la costa continúa en dirección SSE, es plana, con playa de piedras hasta la altura de la isla Reparo; pero desde la rada Picton hacia el S, la costa se hace barrancosa, particularmente en las cercanías del cabo María.

La isla Picton, en general, está bordeada por sargazos; pero es limpia y profunda. Con excepción de los sargazos y bajos fondos que desprende el cabo María, y los bajos fondos de 12,5, 5,75 y 1,25 metros que se encuentran entre la punta Ganado y los islotes Hermanos.

Punta Ganado.- Situada al SE y a 3,7 millas del islote Snipe, configurando el extremo NW de la isla Picton. Es baja y limpia a su pie, pero, despide hacia el WNW y a 3,6 cables un bajo fondo con 1,25 metros de agua marcado por sargazos; que restringe el paso que queda entre los islotes Hermanos y dicha punta.

La punta Ganado, junto con los islotes Hermanos, y el islote Silva —situado colindante al borde NE de la isla Navarino—, señalan el acceso N del paso Picton en el lado S del Canal Beagle.

Paso Picton.- Carta Nº 13300. Separa la costa NE de la isla Navarino —por el lado W— de la costa SW de los islotes Hermanas y la isla Picton —por el lado E—, en una extensión de cerca de 19 millas en dirección NW-SE, presenta un ancho mínimo no inferior a 2 millas; sin embargo, ofrece un freo navegable restringido en algunas partes por la existencia de rocas y bajos fondos que es necesario sortear. Comunica el Canal Beagle por el N con la bahía Oglander por el S. Su acceso N se abre entre el islote Silva —situado colindante al borde NE de la isla Navarino— por el W y los islotes Hermanos por el E; su acceso S, lo hace entre la punta Aarón por el W y la punta Rico —extremo SW de la isla Picton— por el E.

El paso Picton es profundo y limpio, excepto en su entrada N donde existen unos islotes, como los islotes Solitario y Hermanos, y varios bajos fondos que es necesario sortear. Es de navegación cuidadosa.

En la Quinta Parte de este Capítulo, se encuentra la descripción detallada y particular del paso Picton, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

Islas Bécasses.- Situadas al NNE y a 2,1 millas de la punta Ganado —extremo NW de isla Picton— y apartadas 1,4 millas de la costa S de Tierra del Fue-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Canal Beagle. Vista hacia el E. Paso por el S islote Snipe e isla Bécasses

go, prácticamente en el eje del Canal Beagle. Son dos islas dispuestas en sentido aproximadamente W-E y separadas casi 7 cables entre sí, de las cuales la de más al W es la mayor —mide 5 cables de largo y se eleva a 32 metros. Ambas islas están bordeadas por sargazos y rocas; sin embargo, las separa un canalizo navegable, franco y limpio.

Al S y a 6 cables de la isla Bécasses de más al W, se encuentra un bajo fondo marcado por sargazos, con dos picachos de roca, de los cuales el de más al E está aflorado permanente, y el del W vela en bajamar; ambos están marcados por sargazos.

Baliza luminosa Islas Bécasses.- En el centro de la parte N de la isla Bécasses de más al W. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Roca Soberanía.- Se encuentra al NE y a 1,82 millas de la baliza luminosa Islas Bécasses y separada casi 4 cables de la costa S de Tierra del Fuego. Es una roca que aflora en bajamar rodeada de sargazos, muy peligrosa para la navegación. Queda al N de la derrota.

Bajo fondo.- Se encuentra al E y a 1,6 millas de la isla Bécasses de más al E y separado 1,2 millas de la costa S de Tierra del Fuego. Es un bajo fondo con apenas 1,8 metros de agua, rodeado de sargazos,que se extiende hacia el W por casi 1 milla determinando una zona de 2 cables de ancho, con profundidades inferiores a 18 metros.

Al ESE y casi a 5 cables de este bajo fondo, se destaca otro bajo fondo aislado de 9 metros de profundidad.

Baliza luminosa Davison.- Al E y a 4,35 millas de la baliza luminosa Islas Bécasses y en la costa S de Tierra del Fuego. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Fondeadero.- Se encuentra fondeadero en 27 a 37 metros de agua sobre fondo de pedregullo, al S y a 8 cables de la baliza luminosa Davison. De buen tenedero, pues en el mismo se han aguantado vientos del NW y SW, sin inconvenientes.

Ancla a pique.- En Lat. 54° 57,62’ S; Long. 66° 54,78' W. Es un ancla con seis paños de cadena.

Isla Gardiner.- Situada al ESE y a 4,5 millas de la punta Ganado y muy próxima a la costa N de la isla Picton, como cerrando por el NW a la caleta Banner. Mide como 5,8 cables en sentido SW-NE por casi 1 cable de ancho en su parte más angosta. Su elevación máxima alcanza a 55 metros.

Baliza luminosa Isla Gardiner.- En el borde NE de la isla Gardiner. Señal costera. Ver características en Lista de Faros.

Caleta Banner.- Carta Nº 13322. Lat. 55° 01’ S; Long. 66° 56’ W (aprox.). Se forma sobre la costa N de la isla Picton, más o menos en su centro y al S de la isla Gardiner. Es una pequeña ensenada con un área de fondeo y maniobra aprovechable de 4,32 cables de longitud por 1,89 cables de ancho medio.

La caleta Banner es limpia salvo en las proximidades de la punta Miguel al SW del islote Redondo, donde existe un extenso campo de sargazos que

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

cubre una zona de bajos fondos. También el interior del saco está embancándose, debido a los sedimentos que arrastra un pequeño río; a causa de esto y resumiendo, el saco de la caleta Banner está protegido de los vientos del S y SW, pero estrecho y apropiado solamente para buques de tamaño y calado reducidos. El viento NW sopla en ocasiones con gran violencia, y aunque no levanta marejada, existe el peligro de garrear, por lo que es aconsejable fondear una segunda ancla.

Hacia el W de la caleta Banner, el estrecho canalizo que queda entre la isla Gardiner y la costa N de la isla Picton está obstruido, por lo que pueden transitarlo únicamente embarcaciones menores.

En la caleta Banner existe un Puesto de observación sobre la navegación del Canal Beagle, comunicado por radio con puerto Williams. En la costa SE de la caleta hay un muelle para embarcaciones menores.

Direcciones y fondeaderos.- La caleta Banner ofrece buen fondeadero, apto para buques pequeños, bien protegido de todos los vientos, al final del saco y directamente al S del islote Redondo. Para tomar este fondeadero es conveniente gobernar manteniéndose a medio canal entre la isla Gardiner y el cabo Cooper, y luego, entre el islote Redondo y la costa opuesta de la isla Picton. Debe largarse el ancla en 8 metros de agua sobre fondo de fango y arena, cuando el canto W del islote Redondo demora al 345° y la punta Miguel lo haga al 285°, el buque quedará al centro de la caleta y con un radio de borneo de 110 metros. Hay sargazos aislados en este fondeadero. Pueden tomar este fondeadero interior buques de una eslora máxima de 60 metros.

Los buques de mayor tamaño pueden fondear eventualmente en la entrada de la caleta, directamente al E de la isla Gardiner.

También se encuentra buen fondeadero en 29 metros de agua, al 290° y a 5,4 cables de la baliza luminosa Isla Gardiner, protegido de los vientos del E y del S. Este fondeadero es de fácil acceso, por lo que se puede tomar de noche, constituyendo la baliza luminosa mencionada una muy buena referencia.

Punta Nordeste.- Situada al SE y a 2,5 millas de la caleta Banner, configurando el borde NE de la isla Picton —como su nombre lo indica—, en el lado S del Canal Beagle. Es limpia, a pesar de los sargazos que la bordean.

Fondeadero Moat.- Carta Nº 13300. Lat. 54° 58' S; Long. 66° 47' W (aprox.). Se forma al ESE y a 4,2 millas de la baliza luminosa Davison y sobre la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N del Canal Beagle. Es una leve inflexión de la costa enfrente de la cual se encuentra fondeadero de buen tenedero, en 10 a 18 metros de agua sobre fondo de arena fina. Allí, la corriente tira hacia el ENE con muy poca intensidad.

El fondeadero Moat debe ser considerado como ocasional y para los buques que atienden las necesidades de los pobladores de ese lugar, y aunque ofrece alguna protección contra los vientos del 1er y 4º cuadrantes, no se recomienda para pasar la noche.

Baliza ciega Moat.- En la punta que enfrenta al fondeadero Moat y en la costa S de Tierra del Fuego.

Es un armazón cuadrangular de concreto de 4 metros de altura, con franjas horizontales de color blanco y negro (Balizamiento argentino).

Punta Moat.- Situada al ESE y casi a 7,5 millas de la baliza luminosa Davison y sobre la misma costa, en el lado N del Canal Beagle. Es el primer punto notable que al E de la punta Navarro se despunta de la línea de la costa N del Canal Beagle. Es limpia, a pesar que despide una pequeña restinga de piedra, y hay gran profundidad hasta muy cerca de ella. Las inflexiones de la costa que se forman a ambos costados de la punta, están cubiertas por sargazos.

Baliza luminosa Punta Moat.- En la punta Moat. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Estación de transferencia de práctico.- Al S y a 1,75 millas de la baliza luminosa Punta Moat. Para el embarco o desembarco de práctico argentino en naves con destino o procedentes de Ushuaia que ingresen o salgan por la boca E del Canal Beagle, según corresponda; de acuerdo lo dispuesto en el Tratado de Paz y Amistad de 1984. En caso de mal tiempo en el área, se permite emplear la zona de transferencia alternativa de la rada Picton.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Isla Reparo.- Situada al SE y a 2 millas de la punta Nordeste y separada casi 1,5 millas de la costa E de la isla Picton. Es pequeña y está rodeada de sargazos.

La costa N de la isla Reparo es sucia hasta una distancia de casi 3 cables, y destaca al N y casi 2 cables el pequeño islote Lepper.

El pasaje que se forma entre la isla Reparo y la costa E de la isla Picton es limpio y profundo, por lo que se puede transitar sin inconvenientes.

Rada Picton.- Carta Nº 13300. Lat. 55° 04' S; Long. 66° 48' W (aprox.). Se forma hacia el S de la isla Reparo y frente a la costa E de la isla Picton. Es bastante espaciosa y puede ofrecer espléndido fondeadero; sin embargo, más al S y a 1,75 millas del islote Reparo, el veril de los 10 metros se aleja de la costa E de la isla Picton hasta casi 1,5 millas afuera, al interior del cual se ha denunciado bajos fondos de 3 metros de profundidad y existen muchos sargazos.

La rada Picton es abrigada de los vientos dominantes del SW y W, pero los vientos del E al S levantan mucha marejada, con los inconvenientes del caso para los buques pequeños. Tiene la ventaja de ser de fácil acceso, y de noche se dispone de tres balizas luminosas a la vista para fijar la situación del buque.

Fondeaderos.- En la rada Picton se encuentra buen fondeadero, apto para naves de cualquier tamaño, en 25 a 29 metros de agua, al S y a 9 cables del islote Reparo y como a 1 milla de la costa E de la isla Picton.

También se ha experimentado un buen fondeadero en 12 metros de agua sobre fondo de fango, al S y a 1,5 millas de la isla Reparo. Protegido de la marejada y apto para buques pequeños.

Estación de transferencia de práctico.- Al S del islote Reparo y en la rada Picton. Es una zona de transferencia de práctico alternativa, cuando el mal tiempo impide hacerlo en la estación de transferencia ubicada al N de la isla Nueva.

Cabo María.- Situado al S y a 4,1 millas de la isla Reparo configurando el extremo SE de la isla Picton. Es un promontorio que se caracteriza por los elevados barrancos de tierra que lo forman.

El cabo María es de redoso sucio y poco profundo, especialmente la costa de su lado E que desprende un extenso bajo fondo, con profundidades de 2 a 3 metros, que se aleja hasta una distancia de como 1,5 millas de ella, cubierto por sargazos, y que limita por el S el área útil de la rada Picton.

Más próximo al cabo María, a 6 cables, se encuentra un bajo fondo con 3 metros de agua, y un poco más cerca dos rocas que afloran en bajamar.

El cabo María, junto con la punta Jorge —extremo W de la isla Nueva—, señalan el límite NE de la bahía Oglander y su unión con la boca E del Canal Beagle.

En la Quinta Parte del presente Capítulo, se incluye la descripción detallada y particular de la bahía Oglander, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

Bajos fondos y sargazos.- El cabo María despide hacia el SE en dirección a la punta Jorge —límite W de la isla Nueva—, extensas manchas de sargazos que avanzan hasta casi 5 millas afuera de dicha punta y con una anchura de como 2 millas, los que presentan la particularidad de crecer en aguas de hasta 40 metros de profundidad. Al interior de esta área de sargazos, al SE y a 3,2 millas del cabo María, se encuentra un bajo fondo bastante extenso, con una sonda mínima de 7 metros.

No obstante que el área que abarcan estos sargazos ha sido sondada, es conveniente darle suficiente resguardo, especialmente cuando se transita entre la boca E del Canal Beagle y la bahía Oglander; pues, no debe descartarse la existencia de otros escollos peligrosos para la navegación.

Punta Final.- Situada al SE y poco más de 3 millas de la punta Moat y sobre la misma costa, en el lado N del Canal Beagle. Al E de ella, se forma un pequeño saco con playa de arena, donde desemboca un pequeño río que comunica con un lago interior.

Punta Rancho.- Situada al SE y a 2,5 millas de la punta Final y sobre la misma costa, en el lado N del Canal Beagle. Es sucia y desprende restingas de piedra y rocas aisladas rodeadas de sargazos hasta casi 3 cables afuera de la orilla.

Al E de la punta Rancho se forma una pequeña caleta con una playa apropiada para el desembarco desde embarcaciones menores.

Cartas: 13000 - 13200 - 13300

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Roca.- Se encuentra al SE y a 5 cables de la punta Rancho. Es una roca que aflora en bajamar de gran tamaño rodeada de sargazos.

Islote Blanco.- Situado al SE y casi a 1 milla de la punta Rancho y separado algo más de 5 cables de la costa S de Tierra del Fuego. Es pequeño y debe su nombre al color que toma cuando lo ilumina el Sol. Es bastante notable y, como está inserto en un área de bajos fondos que desprende la costa N en esta parte, no admite paso entre este y la costa S de Tierra del Fuego.

Advertencia.- El islote Blanco es utilizado como blanco de artillería por los buques de la Armada Argentina.

Cabo San Pío.- Situado al ESE y a 6,2 millas de la punta Moat en la costa S de Tierra del Fuego, enfrente de la isla Nueva. Es un promontorio muy fácil de reconocer por el islote Blanco —situado al WSW y a 7,5 cables.

A partir del cabo San Pío, la costa S de Tierra del Fuego cambia de dirección, para dirigirse primero hacia el E hasta la punta Falsa, y luego desde allí hacia el NE.

Baliza luminosa Cabo San Pío.- En el barranco del cabo San Pío. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Roca.- Se encuentra al 156° y a 3 cables de la baliza luminosa Cabo San Pío. Es una roca que aflora en bajamar. También, se han observado rompientes al SE y hasta algo más de 1 cable de esta roca.

Fondeadero Cabo San Pío.- Carta Nº 13300. Lat. 55° 03’ S; Long. 66° 32’ W (aprox.). En las inmediaciones del cabo San Pío, se encuentra fondeadero de ocasión en 24 metros de agua sobre fondo de arena, conchuela y piedrecilla, al 212° y a 3,2 cables de la baliza luminosa Cabo San Pío.

En la zona de este fondeadero no existen sargazos y no se forman rompientes. Pero, con viento del SW algo fresco, se levanta mucha mar, no siendo conveniente permanecer al ancla en estas condiciones.

Marea y corrientes.- En las vecindades del cabo San Pío y entre este y la punta Jesse —situada al E y algo más de 2 millas y en la misma costa— la corriente de marea tira comúnmente hacia el NE con una intensidad de hasta 2 nudos; no obstante, en general, con los vientos del E, aquella deja de ser apreciable.

Se han experimentado corrientes de 4 a 5 nudos con marea creciente.

Isla Nueva. Costa N.- Situada al E y a 7 millas de la isla Lennox y en el lado S de la entrada E del Canal Beagle. Es de gran tamaño —mide 8 millas en sentido W-E por 6,5 millas de ancho—, plana y con suaves pendientes cubiertas de praderas naturales aptas para la crianza de ganado lanar, lo que constituye su única industria; sin embargo, en su interior es elevada y boscosa no ostentando alturas características, salvo el cerro Orejas de Burro que se alza a 300 metros sobre la costa E —llamado así por la apariencia de los dos picachos que lo forman—, y el monte Teta que se encumbra a 350 metros muy poco al N de su centro. Las instalaciones que sirven a esta industria se encuentran en la caleta Las Casas. En las costas de la isla Nueva se forman pequeñas ensenadas de escasa importancia debido a sus malas condiciones marineras, y que sirven solamente para la atención de las necesidades de sus pobladores.

Punta Waller.- Situada al S y algo más de 7 millas del cabo San Pío, configurando el borde N de la isla Nueva, en el lado S del acceso E del Canal Beagle. Es baja y con playa de arena en todo su redoso, donde, con buenas condiciones de tiempo, puede desembarcarse desde embarcaciones menores. Además, está contorneada por una zona de bajos fondos despidiendo al NNW y a 2,5 cables, bajos fondos de 8 metros de profundidad, marcados por sargazos que avanzan hacia el N más allá del límite de los bajos fondos.

Baliza luminosa Punta Waller.- En la punta Waller. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Estación de transferencia de práctico.- Al N y a 2,5 millas de la baliza luminosa Punta Waller. Para el embarco o desembarco de práctico chileno en naves con destino o procedentes de Puerto Williams o de aguas interiores chilenas que ingresen o salgan por la boca E del Canal Beagle. Tratado de Paz y Amistad de 1984.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

En caso de mal tiempo en el área, se recomienda emplear la estación de transferencia alternativa de la rada Picton.

Bahía Waller.- Carta Nº 13300. Lat. 55° 11' S; Long. 66° 35' W (aprox.). Se forma justamente al SW de la punta Waller y sobre la costa NW de la isla Nueva. Es limpia y bastante profunda hasta muy cerca de la orilla, pudiendo fondearse en cualquier punto de ella sobre fondo de arena de buen tenedero. Es completamente abierta, y no ofrece protección contra los efectos de los malos tiempos. No es recomendable fondear en ella con vientos de fuerza superior a 5 de la escala Beaufort.

Es preferible esta bahía a la caleta Carlos, porque se ha observado que su playa está más protegida contra la marejada, cualquiera que sea la dirección en que sople el viento. Es de resaltar que sobre la costa N de la isla Nueva, los efectos de la marejada que levanta el viento SW, se hacen sentir de E a W, y las olas rompen con mayor violencia sobre la costa de la caleta Carlos que en la bahía Waller.

La bahía Waller es utilizada por los buques que aprovisionan la baliza luminosa Punta Waller.

Punta Jorge.- Situada al WSW y a 3,8 millas de la punta Waller, configurando el término NW de la isla Nueva. Está formada por prominentes barrancos de tierra en que termina una gran meseta que se prolonga hacia el interior de la isla.

La punta Jorge destaca hacia el NW y hasta 1,5 millas, en dirección a la isla Picton, extensos sargazos de los que es preciso precaverse. Al 193° y a 3 millas de la punta, se encuentra un bajo fondo de roca con 9 metros de agua rodeado de sargazos.

Caleta Carlos.- Carta Nº 13322. Lat. 55° 10' S; Long. 66° 33' W (aprox.). Se forma justamente al E de la punta Waller y sobre la costa N del extremo W de la isla Nueva. Es una pequeña inflexión de la costa entre la punta Waller y el cabo Negro —situado al E y a 9 cables. Su costa W, que corresponde a la punta Waller, está constituida por una playa de arena. Es limpia en toda su extensión, y un buque puede aproximarse bastante a tierra siguiendo con confianza las indicaciones del ecosonda. Al final del saco hay una casa donde reside el cuidador de los campos vecinos. No hay recursos de ninguna especie.

El fondeadero es muy abierto y solamente ofrece protección de los vientos de componente S, los vientos del 2º y 3er cuadrantes penetran con fuerza y los efectos de la marejada que levantan, se hacen sentir dentro de ella, haciendo difícil y peligrosa la maniobra de desembarcar en la playa.

Fondeadero.- Se ha experimentado un fondeadero al 084° y a 5,5 cables de la baliza luminosa Punta Waller, en 12 metros, con vientos del S, apreciándose buenas condiciones del fondeadero.

Caleta Pescado.- Carta Nº 13322. Lat. 55° 10' S; Long. 66° 32' W (aprox.). Se forma inmediatamente al E de la caleta Carlos y sobre la misma costa. Es una pequeña ensenada cuyo saco se interna 2,5 cables en dirección S su boca mide apenas 2 cables de ancho, reduciéndose aún más hacia el final. Su entrada está limitada en su extremo W por un islote que despide el cabo Negro; toda la vecindad del cabo y hacia el NE y hasta poco más de 1 cable del mismo, está rodeada por extensos sargazos. Más al interior de la mitad del saco, la profundidad de la caleta disminuye rápidamente de 7 a 3 metros, ocupando el final de ella un gran banco que abarca de una a otra orilla.

Fondeaderos.- Entre las puntas de la entrada de la caleta Pescado, pueden fondear buques pequeños, los que encontrarán abrigo de los vientos reinantes. Los buques de mayor tamaño deben hacerlo afuera de ella, quedando en condiciones similares de abrigo que en la caleta Carlos.

Caleta Orejas de Burro.- Carta Nº 13322. Lat. 55° 11' S; Long. 66° 27' W (aprox.). Se forma al E y casi a 3 millas de la caleta Pescado y sobre la costa N del extremo E de la isla Nueva. Debe su nombre a la forma característica de dos cerros de 300 metros que se alzan al S de la caleta, y que se aprecian cuando se recala desde el E. Es una ensenada cuyo saco se interna solamente 3 cables en dirección S y presenta una boca de 8,7 cables, entre las puntas Revellin y Orejas. Dos pequeños islotes llamados Señal y Chico —situados cada uno de ellos frente a las puntas extremas que delimitan la entrada de la caleta—, favorecen su reconocimiento. Su costa W despide bajos fondos hasta casi 1 cable afuera, encontrándose

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

su profundidad mínima de 4,5 metros, al SE y a 2 cables de la punta Revellin.

La caleta Orejas de Burro es abrigada de los vientos reinantes del SW, y la marejada correspondiente a este viento que contornea la isla y se recibe del ESE, llega con poca intensidad.

Cascada notable.- Desagua al centro de la playa de la caleta Orejas de Burro. Es una cascada notable.

Punta Orejas.- Situada al ESE y casi a 4,5 millas de la punta Waller, configurando el extremo NE de la isla Nueva. Es sucia y desprende en su vecindad NE el islote Chico. Además, cierra a la caleta Orejas de Burro por el E.

Fondeaderos.- En la caleta Orejas de Burro, se encuentra fondeadero en 18 metros de agua, un poco afuera de la línea que une los islotes Señal y Chico. También, se puede fondear en 24 metros de agua, algo más afuera, demarcando el islote Señal al 266° y en un lugar aproximadamente equidistante de ambos islotes.

Punta Falsa.- Situada al E y a 2,2 millas del cabo San Pío y en la costa S de Tierra del Fuego, en el lado N de la entrada E del Canal Beagle. Es la tierra más saliente hacia el S en este tramo de costa y, hacia el W y hasta el islote Blanco, dicha costa se encuentra orillada por fondos sucios con algunas rocas que avanzan hasta casi 6 cables afuera de la orilla

Desde la punta Falsa, la costa S de Tierra del Fuego tuerce progresivamente hacia el NE por 2,5 millas, hasta la punta Jesse.

La punta Falsa, junto con la punta Orejas, señalan el acceso E del Canal Beagle.

DIRECCIONES PARA LA DERROTA EN EL ACCESO E DEL CANAL BEAGLE

Consideraciones previas.- Hacia el E de la isla Yunque, el área navegable del Canal Beagle se ensancha considerablemente y deja dos rutas navegables, según sea que se pase por el N o por el S de las islas Snipe y Bécasses:

Ruta por el N de las islas Bécasses y Snipe.- Con profundidades entre 19,5 y 120 metros, ofrece una derrota con tres suaves cambios de rumbo. Se deben extremar las precauciones durante el tránsito, por cuanto esta derrota corre entre seis peligros para la navegación, estos son:

En el lado N de la derrota

1. Dos bajos fondos, de 8,7 y 9,5 metros de profundidad, a la altura del islote Hakenyeshka.
2. Un bajo fondo de 11 metros de profundidad, al SSW y a 1 milla de la baliza luminosa Pampa de los Indios.
3. La roca Soberanía, situada al 061° y a 1,8 millas de la baliza luminosa Islas Bécasses.

En el lado S de la derrota

1. Un bajo fondo con 5,9 metros de agua, desprendido al N y a 9,5 cables de la isla Snipe.
2. Un bajo fondo con 1,75 metros de agua, alejado al E y a 1,6 millas de la isla Bécasses de más al E.

Ruta por el S de las islas Bécasses y Snipe.- Con profundidades entre 11 y 124 metros, ofrece una derrota con cuatro caídas más pronunciadas que la anterior, y los siguientes peligros para la navegación que es necesario evitar:

En el lado N de la derrota

1. Dos bajos fondos, de 11 y 13 metros, destacados al SSE y a 2 cables y al SE y a 7 cables de la isla Snipe, respectivamente.
2. Los bajos fondos que despiden las islas Bécasses hacia el S y hasta 8 cables afuera.

En el lado S de la derrota

1. Una roca que aflora en bajamar, destacada al W y a 2,5 cables del islote Solitario.
2. Los bajos fondos que se desprenden hacia el NE y hasta 1,62 cables de los islotes Hermanos.

Navegando de W a E

Ruta por el N de las islas Snipe y Bécasses.- Saliendo del paso Mackinlay y una vez pasado al

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

E de los islotes Gemelos —señalizados con una baliza ciega—, dar rumbo al 089° para pasar al N y a 5 cables de la isla Barlovento —señalizada con una baliza luminosa— y en dirección a la baliza luminosa Pampa de los Indios en la costa S de Tierra del Fuego.

Sobrepasados los islotes Eugenia, cambiar el rumbo a estribor hasta el 100° para pasar al N y 1,4 millas de la isla Snipe —señalizada con una baliza luminosa. La boya luminosa cardinal N que señaliza el bajo Snipe, con 5,9 metros de agua, y fondeada al N y a 1,1 millas de la isla del mismo nombre, quedará levemente abierta hacia estribor. Avanzando a dicho arrumbamiento, cuidar pasar al S y a 1,2 millas del islote Hakenyeshka. Así, se dará seguro resguardo por babor la zona de bajos fondos que se desprende hacia el S del islote Hakenyeshka. Asimismo, luego por estribor, pasando al N y a 3 cables de la boya luminosa cardinal N Bajo Snipe, o lo que es lo mismo, al N y a 1,4 millas de la isla Snipe. También, poco más adelante, se salvará por babor el bajo fondo de 11 metros de profundidad ubicado al SSW y 1 milla de la baliza luminosa Pampa de los Indios.

Continuando al mismo rumbo 100°, cuidar ahora pasar al N y a 6 cables de la isla Bécasses de más al W —señalizada con una baliza luminosa. La baliza luminosa Davison, ubicada en la costa S de Tierra del Fuego, aparecerá levemente abierta por babor. Así, la roca Soberanía, que aflora en bajamar a 3 cables de dicha costa, se dejará a distancia segura por babor.

Enseguida, al llegar al través de las islas Bécasses, caer a estribor hasta el rumbo 110° para pasar al S y a 7,5 cables de la costa S de Tierra del Fuego, que en esta parte es limpia y no presenta otro peligro que la roca Soberanía. De este modo, también se dará seguro resguardo por estribor el bajo fondo de 1,75 metros de profundidad rodeado por sargazos que se encuentra al E y a 1,6 millas de la isla Bécasses de más al E.

Finalmente, al llegar a longitud de la baliza luminosa Davison, corregir el rumbo a estribor hasta el 130° para pasar aproximadamente a medio freo entre la isla Reparo y la punta Moat —señalizada con una baliza luminosa. A partir de allí, el Canal Beagle y hasta su boca E, no presenta dificultad alguna para su segura navegación.

Ruta por el S de las islas Snipe y Bécasses.- Saliendo del paso Mackinlay y una vez pasado al E de los islotes Gemelos —señalizados con una baliza ciega—, dar rumbo al 089° para pasar al N y a 5 cables de la isla Barlovento —señalizada con una baliza luminosa— y en dirección a la baliza luminosa Pampa de los Indios en la costa S de Tierra del Fuego.

Sobrepasados los islotes Eugenia, cambiar el rumbo a estribor hasta el 134° en dirección a la medianía del paso que se forma entre el borde NE de la isla Navarino y el extremo SW de la isla Snipe —señalizada con una baliza luminosa—, demarcando por la popa la baliza luminosa Ponsati.

Cuidar pasar al SW y a 3 cables de la isla Snipe y caer a babor —rodeándola a no menos de dicha distancia— hasta el rumbo 095° para pasar al N y a 2,5 cables del islote Solitario y, más adelante, al N y a 6 cables de los islotes Hermanos. Así, se dará seguro resguardo por babor a los bajos fondos de 11 y 13 metros de profundidad , ubicados al SSE y a 2 cables y al SE y a 7 cables de la isla Snipe, respectivamente; asimismo, por estribor, a la roca que aflora en bajamar desprendida al W y a 2,5 cables del islote Solitario y también a los bajos fondos que arrancan hacia el NE y hasta 1,6 cables de los islotes Hermanos.

Más adelante, ya sobrepasados los islotes Hermanos, cambiar el rumbo a estribor hasta el 110° para pasar al S y a 1,2 millas de la isla Bécasses de más al W —señalizada con una baliza luminosa— y, más adelante, al N y a 6 cables de la isla Gardiner —señalizada con una baliza luminosa que puede no avistarse en un primer momento por quedar en el límite de su arco de visibilidad. De este modo, se navegará a un arrumbamiento sensiblemente paralelo a la costa N de la isla Picton, dejando a prudente distancia por babor los bajos fondos que las islas Bécasses destacan hacia el S y hasta 8 cables afuera, de los cuales el de más al W es una roca que aflora en bajamar y el del E es un pequeño islote; ambos marcados por sargazos.

Finalmente, una vez pasado al E de la isla Reparo, el Canal Beagle y hasta su boca E, no presenta dificultad alguna para su segura navegación.

Navegando de E a W
Desde el océano Atlántico o Antártica

Ruta por el N de las islas Snipe y Bécasses.- Proviniendo desde el E, para seguir la ruta que

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

pasa por el N de las islas Bécasses y Snipe, gobernar, en un principio, al rumbo 310° para pasar al SW y a 2,1 millas de la punta Moat —señalizada con una baliza luminosa—, o lo que es lo mismo, al NE y a 1,5 millas de la isla Reparo. Así, se aproximará casi a medio freo entre el islote Reparo y la punta Moat y la baliza luminosa Davison en la costa S de Tierra del Fuego, aparecerá levemente abierta hacia estribor.

Más adelante y acercándose a la costa S de Tierra del Fuego, cuando la baliza luminosa Isla Davison se demarca aproximadamente al 020°, caer a babor hasta el rumbo 290° para pasar al S y 6,5 cables de la costa S de Tierra del Fuego en esta parte, o bien, al N y a 1 milla de la isla Bécasses de más al E. Así, se dará prudente resguardo por babor al bajo fondo de 1,75 metros de profundidad rodeado por sargazos que queda al E y a 1,6 millas de dicha isla. Esta parte de la costa S de Tierra del Fuego es limpia y no presenta otro peligro que la roca Soberanía que aflora en bajamar a 3 cables de dicha costa.

Enseguida, al llegar al través de la roca Soberanía, corregir el rumbo nuevamente a babor y hasta el 280° para pasar al N y a 7 cables de la isla Bécasses de más al W —señalizada con una baliza luminosa. Así, la roca Soberanía se dejará a distancia segura por estribor. La boya luminosa cardinal N que señaliza el bajo Snipe, con 5,9 metros de agua, y fondeada al N y a 1,1 millas de la isla del mismo nombre, quedará levemente abierta hacia babor.

Continuando al arrumbamiento 280°, cuidar pasar al N y a 3 cables de la boya luminosa cardinal N Bajo Snipe, o lo que es lo mismo, al N y a 1,4 millas de la isla Snipe —señalizada con una baliza luminosa. Asimismo, luego por estribor, pasando al S y a 1,2 millas del islote Hakenyeshka. De este modo, por estribor, primero se salvará el bajo fondo de 11 metros de profundidad ubicado al SSW y a 1 milla de la baliza luminosa Pampa de los Indios y, poco más adelante, la zona de bajos fondos que se desprende hacia el S del islote Hakenyeshka.

Finalmente, poco antes de llegar a la longitud de los islotes Eugenia, corregir el rumbo a babor hasta el 269° para pasar al N y a 5 cables de la isla Barlovento —señalizada con una baliza luminosa— y, más adelante, al N y a 2 cables de los islotes Gemelos —señalizados con una baliza ciega—, y de esta forma tomar la entrada E del paso Mackinlay, transitando entre la isla Martillo y los islotes Gemelos.

Ruta por el S de las islas Snipe y Bécasses.- Proviniendo desde el E, para seguir la ruta que pasa por el S de islas Bécasses y Snipe, gobernar, en un principio, al rumbo 310° para pasar al NE y a 1,5 millas de la isla Reparo. La baliza luminosa Davison en la costa S de Tierra del Fuego, aparecerá levemente abierta hacia estribor.

Más adelante, acercándose a la isla Reparo, cambiar el rumbo a babor al 290° para pasar al N y a 6 cables de la isla Gardiner —señalizada con una baliza luminosa— y, más adelante al S y a 1,2 millas de la isla Bécasses de más al W —señalizada con una baliza luminosa. De este modo, se navegará a un arrumbamiento sensiblemente paralelo a la costa N de la isla Picton, dejando a prudente distancia por estribor los bajos fondos que las islas Bécasses destacan hacia el S y hasta 8 cables afuera, de los cuales el de más al W es una roca que aflora en bajamar y el del E es un pequeño islote; ambos marcados por sargazos.

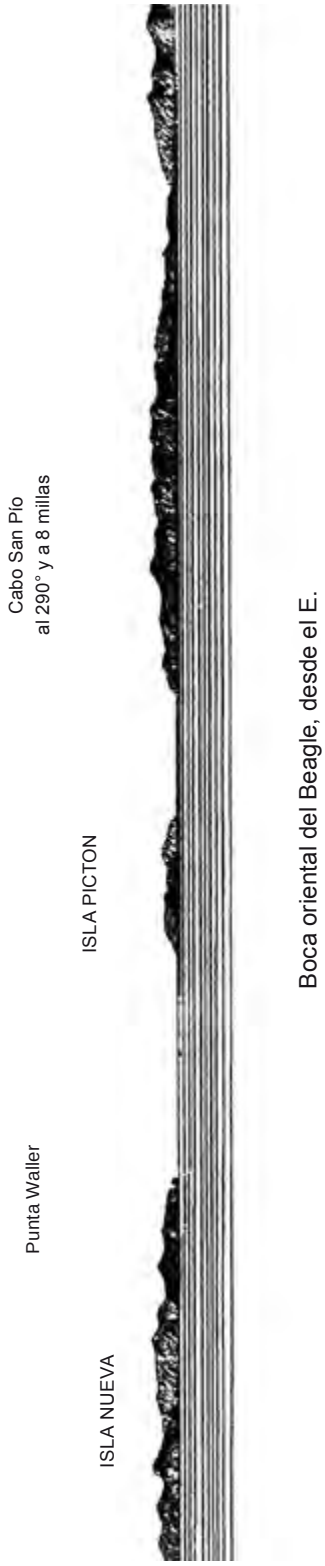
Posteriormente, poco antes de llegar a la cuadra de los islotes Hermanos, cambiar el rumbo a babor hasta el 275° para pasar al N y a 6 cables de los islotes Hermanas y, más adelante al N y a 2,5 cables del islote Solitario, y en dirección a la punta S del islote Silva situado vecino a la costa E de la isla Navarino. Así, se dará conveniente resguardo por babor a los bajos fondos que arrancan hacia el NE y hasta 1,6 cables de los islotes Hermanos; luego, por estribor, a los bajos fondos de 13 y 11 metros de profundidad desprendidos al SE y a 7 cables y al SSE y a 2 cables de la isla Snipe, respectivamente, y también, por babor, de la roca que aflora en bajamar desprendida al W y a 2,5 cables del islote Solitario.

Cuidar pasar al S y a 3 cables de la isla Snipe y caer a estribor —rodeándola a no menos de dicha distancia— hasta el rumbo 314° para pasar a medio freo entre ella y la costa NE de isla Navarino y en dirección a la baliza luminosa Ponsati.

Más adelante, cuando abra al canal hacia el W, cambiar el rumbo a babor hasta el 280° en dirección a la punta N de la isla Martillo.

Finalmente, poco antes de llegar a la longitud de los islotes Eugenia, corregir el rumbo a babor

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Cartas: 13000 - 13200 - 13300

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

hasta el 269° para pasar al N y a 5 cables de la isla Barlovento —señalizada con una baliza luminosa— y, más adelante, al N y a 2 cables de los islotes Gemelos —señalizados con una baliza ciega—, y de esta forma tomar la entrada E del paso Mackinlay, transitando entre la isla Martillo y los islotes Gemelos.

COSTA S DE TIERRA DE FUEGO
Desde el acceso E del Canal Beagle a la entrada S del estrecho de Le Maire

Punta Jesse.- Situada al ENE y a 5 millas del cabo San Pío y en la misma costa. Es poco elevada pero barrancosa. Su redoso es sucio y en consecuencia es necesario darle un buen resguardo.

Entre el cabo San Pío y la punta Jesse desaguan algunos arroyos, que forman pequeñas playas donde es posible desembarcar con buenas condiciones de tiempo.

La navegación entre el cabo San Pío y la punta Jesse, no ofrece dificultad, pudiendo hacerse a 2 millas de la costa.

Bahía Sloggett.- Carta Nº 13400. Lat. 55° 00' S; Long. 66° 22' W (aprox.). Se forma por el lado E de la punta Jesse y sobre la costa S de Tierra del Fuego. Es una ensenada abierta al SE, con 5 millas de ancho en la entrada por 2 millas de saco. Casi en el centro de la bahía y a 1 milla de la costa del final está el islote San Martín de Tours.

Sobre la costa N de la bahía Sloggett hay varias casas y una piedra muy característica en forma de cactus o de mano que muestra la palma —situada al N del islote San Martín de Tours— y que constituye una buena referencia.

La bahía Sloggett está abierta a los vientos del 2º cuadrante, y protege apenas parcialmente de los vientos del N al NW que se hacen sentir por ser sus costas bajas. Debe considerarse como un fondeadero de ocasión y poco recomendable, pues por lo general se encuentra mar de fondo dentro de la bahía.

Desde la bahía Sloggett para el E, la costa S de Tierra del Fuego corre aproximadamente al E como por 5 millas, y enseguida, se dirige al ENE por otras 5,5 millas, hasta la punta Kinnaird. La costa en todo el tramo aludido, es bastante limpia, y solamente despide rocas y bajos, hasta 3 cables afuera, como máximo.

Islote San Martín de Tours.- Situado al NNE y a 2,5 millas de la punta Jesse, prácticamente en el centro de la bahía Sloggett y apartado casi 1 milla de la costa del final de la bahía. Es pequeño y de forma alargada con poco más de 2 cables de largo. Está bordeado de rocas que velan y despide bajos fondos hacia el SSE y hasta 3 cables afuera, sobre los cuales rompe la marejada.

Roca Sloggett.- Se encuentra al SSE y a 2 millas del islote San Martín de Tours. Es una roca sumergida rodeada de sargazos, sobre la cual se forman rompientes. Al SE y a 2 cables de ella, se sondan 3,6 metros sobre fondo de piedra. Muy peligrosa para la navegación.

Fondeadero.- En la bahía Sloggett, se encuentra fondeadero en 16 metros de agua sobre fondo de arcilla y conchuela, al 244° y a poco más de 1 milla del islote San Martín de Tours. También puede fondearse en 11 metros de agua, más al W y al 268° y a 1,5 millas del islote referido, debiendo aproximar a este fondeadero con precaución para evitar los sargazos.

Monte Tres Picos.- Se alza al NE y a 6 millas de la punta Jesse y a 1,5 millas al interior de la costa de la parte NE de la bahía Sloggett. Es el monte más encumbrado en la zona comprendida entre la bahía Sloggett y la bahía Aguirre —situada al E y a 10 millas de la anterior—; y el más característico, por terminar su cúspide en tres picos bajos algo separados entre sí.

Marea y corrientes.- Afuera de la bahía Sloggett y hasta frente al cabo Hall, la corriente fluye permanentemente hacia el ENE con intensidad variable, cuyo valor máximo se experimenta en las proximidades de la bajamar. Con marea creciente es posible experimentar corriente hacia el E de hasta 5 nudos.

Cabo San Gonzalo.- Situado al ENE y a 20 millas del cabo San Pío y en la misma costa. Es un promontorio de forma bastante característica, pues en su parte superior ostenta unos mogotes pequeños.

Punta Kinnaird.- Situada al ENE y a 20 millas del cabo San Pío, configurando el extremo SE del cabo San Gonzalo. Es una saliente baja, alargada

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

y cubierta de vegetación, cuyo redoso es, en general, sucio y despide bajos fondos, y rocas sumergidas hacia el NE hasta 7 cables; y rocas afloradas y sumergidas, hacia el SE y S, como hasta 8 cables afuera.

Viniendo del E, es de notar que la punta Kinnaird se empieza a destacar recién cuando se dobla el cabo Hall para ingresar a la bahía Aguirre, a causa de que aquella punta se proyecta sobre tierras elevadas.

Se recomienda dar a la punta Kinnaird un buen resguardo.

Baliza luminosa San Gonzalo.- En la punta Kinnaird. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Bahía Aguirre.- Carta Nº 13400. Lat. 54° 55' S; Long. 65° 51' W (aprox.). Se forma justamente al E del cabo San Gonzalo y sobre la costa S de Tierra del Fuego. Es una dilatada ensenada abierta al S que abarca casi 8,5 millas de boca por 4 millas de saco, y ofrece en su parte del NW una zona utilizable como fondeadero, denominada puerto Español.

En el lado E de la bahía Aguirre y hacia el interior de Tierra del Fuego, se alzan tres cumbres notables, útiles como referencia: los montes Atocha, Campana y Pirámide. Toda la costa de la bahía está constituida por tierras áridas, elevadas y de formas redondeadas, donde predomina el viento SW, a la vez que en las quebradas y lomas abrigadas crece la vegetación formando bosques tupidos.

La entrada de la bahía Aguirre es fácilmente reconocible por las puntas que la limitan: la del W, la punta Kinnaird y el cabo Hall por el E. El cabo Hall es menos notable que la punta Kinnaird, pero, termina en una colina de cúspide característica.

Las riberas de la bahía Aguirre están, en general, bordeadas por restingas y no ofrecen el menor abrigo para las embarcaciones menores. En la costa W del puerto Español, hay una playa de arena fina, donde rompe con frecuencia el mar, siendo difícil abordarla.

Todo el centro de la bahía Aguirre es, en general, limpio; la profundidad decrece uniformemente desde la boca hacia el interior; el fondo es de arena fina, conchuela y piedra, siendo bastante limpio en la zona requerida para la navegación. Después de los vientos del S al SW, cuando estos soplan fuerte, suelen divisarse muchos sargazos a la deriva; el sargazo vivo está próximo a la costa.

Bajos y escollos

Roca.- Se encuentra al 067° y a 3 cables de la baliza luminosa San Gonzalo. Es una roca sumergida.

Rocas San Gonzalo.- Se encuentran al NNE y a 3,2 cables de la punta Kinnaird y al 170° y a 8 cables de la punta Lobos. Es un grupo muy concentrado de rocas sumergidas, adonde rompe la mar de fondo.

Rocas.- Se encuentran al NNE y a 3 cables de la baliza luminosa San Gonzalo. Es un grupo compuesto por tres rocas sumergidas.

Puntas Colmillo y De la Peña.- Situadas en la costa N de la bahía Aguirre y sobre las cuales rompe la mar, por lo que se recomienda no aproximarlas a menos de 5 cables.

Puerto Español.- Carta Nº 13400. Lat. 54° 55' S; Long. 65° 59' W (aprox.). Se forma justamente en la esquina NW de la bahía Aguirre. Es una ensenada de mediana extensión, definida por la punta De la Peña al NE y la punta Lobos al SW, de fondo regular, uniforme y suavemente decreciente desde los 27 metros en la boca hacia la playa, sobre lecho de arena fina.

Las tierras que rodean al puerto Español son elevadas, de formación de piedra y pizarra con vetas de mármol y cubiertas de bosques. Detrás de estas colinas hay otras que corren paralelamente entre sí, hasta ir disminuyendo de altura hacia el interior, dando formación a una extensa llanura cuyo terreno es un gran turbal acuoso, el que da nacimiento a algunos arroyos, siendo el más importante de estos el que desemboca al SW del puerto.

En la costa W del puerto Español existe una extensa playa de arena fina, donde rompe frecuentemente el mar, siendo, pues, difícil abordarla. En el extremo NW del mismo puerto, hay otra pequeña playa, bordeada de piedras, en donde puede desembarcarse con más facilidad; es el sitio indicado para el embarque de carne ovina.

Existen, además, unas casas en el extremo NW y en la costa S, en las primeras de las cuales habitan los únicos pobladores de la zona.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Para abordar la playa del puerto Español, se recomienda hacerlo tomando la boca del arroyo, durante la media marea, pues, por la profundidad de aquel, es posible tomar la costa perfectamente.

En este puerto murió en el año 1851, el capitán inglés Allen Gardiner y un grupo de misioneros, por lo que al E de las casas en la costa S, se levanta un monolito erigido en su memoria.

En el puerto Español, aparte de algunos mariscos y pescados que pueden obtenerse de acuerdo a la estación del año, no existen otros recursos.

El puerto Español es fácil de tomar y apropiado para buques de cualquier tamaño, pudiendo fondearse en él desde los 18 metros hacia el interior. Es abrigado de todos los vientos, menos de los del 1er al 2º cuadrantes, que no son comunes; pero con los vientos del S al SW entra la mar de fondo que, por tomar al buque de través, lo hace rolar bastante. Como surgidero de ocasión es, sin embargo, un buen refugio cuando soplan los temporales del 3er y 4º cuadrantes. El fondo es de arena fina y las anclas agarran bien.

Punta Pique.- Situada al N y casi a 2 millas de la punta Kinnaird y en la misma costa. Es de redoso limpio y profundo.

Baliza luminosa Punta Pique.- En la punta Pique (Balizamiento argentino).

Punta De la Peña.- Situada al NE y a 1,9 millas de la punta Pique y en el lado N de la bahía Aguirre. Es sucia y desprende bajos fondos hasta casi 4 cables afuera de la orilla, al interior de los cuales se encuentra el islote Elizalde y otros dos islotes más pequeños.

La punta De la Peña, junto con la punta Pique, señalan el acceso al puerto Español.

Islote Elizalde.- Situado muy próximo a la costa N y en el lado N de la entrada del puerto Español. Es pequeño, escarpado y de color oscuro, visible desde la boca de la bahía Aguirre al proyectarse sobre tierras más elevadas y más claras. Constituye una buena referencia. Su redoso SW es limpio, sin embargo, hacia el ESE se encuentran unos arrecifes aflorados rodeados de sargazos, los que se extienden hasta la playa próxima al N, y hacia el E como hasta 1 milla. Hacia el W del mismo islote, al interior del puerto Español, la profundidad disminuye.

El islote Elizalde es notable incluso con malas condiciones de visibilidad; en invierno, en ciertas circunstancias, es posible distinguirlo de noche, porque se destaca sobre la costa nevada.

Baliza luminosa Elizalde.- Al N del islote Elizalde y en la costa N del puerto Español (Balizamiento argentino).

Punta Jalón.- Situada al NW y a 3,1 cables de la punta Pique y en la misma costa. Es sucia y despide varias rocas y tiene un promontorio destacado que es una referencia muy útil.

Entre las puntas Jalón y Pique hay una playa con dos construcciones notables: una perteneciente al ex aserradero y la otra a la Prefectura Naval Argentina.

Direcciones y fondeadero.- Para recalar a la bahía Aguirre viniendo del W, después de reconocer la punta Kinnaird —señalizada por la baliza luminosa San Gonzalo—, darle un resguardo mínimo de 2 millas, y navegar en dirección al islote Elizalde hasta sobrepasar la punta Lobos, desde donde se podrá enmendar el rumbo, ahora en dirección al fondeadero.

No es conveniente sobrepasar al N de la alineación islote Elizalde - cabo Hall, por existir en esa zona rompientes y rocas cerca de la punta De la Peña —situada en la costa N de la bahía—; como asimismo, en las cercanías de la punta Colmillo —situada al E y a 3 millas y en la misma costa.

Viniendo del E, dar un resguardo de 3 millas al cabo Hall y caer enseguida en dirección al interior del puerto dejando al islote Elizalde un poco abierto por estribor, para pasar al S y a 2,5 cables, transitando sobre profundidades de 22 y 24 metros.

La bahía Aguirre ofrece, en general, buen fondeadero sobre fondo de arena fina; la profundidad disminuye muy regularmente desde la boca hacia el interior de la bahía.

Los buques mayores deben fondear en 22 metros de profundidad, al S y a 5 cables del islote Elizalde; con lo que se estará al abrigo hasta de los vientos del S.

Los buques pequeños, pueden fondear algo más adentro del surgidero anterior, buscando el reparo de la costa; pero, como las profundidades

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

del final del saco disminuyen rápidamente hacia el W y SW, no se debe descuidar el uso del ecosonda.

El tenedero en la bahía Aguirre es, en general, bueno y las anclas agarran bien; hay comúnmente mar de fondo y los buques se balancean, pero no afecta a la seguridad del fondeadero.

Cabo Hall.- Situado al E y a 8,8 millas del cabo San Gonzalo, configurando la punta E de la entrada de la bahía Aguirre. Es un promontorio cuya cúspide termina en un mogote característico. Está bordeado de islotes y rocas próximas a la costa y de sargazos que se extienden cubriendo un área más lejana; muy próximo al W destaca algunos islotes. Su extremo SE es el morro Hall, que se caracteriza por los islotes Chico y Grande colindantes al E y rocas a su pie.

La costa comprendida entre morro Hall y el cabo Chaapi —situado al E y a 2,9 millas—, es abrupta e inabordable y está bordeada por numerosos islotes y rocas denunciadas por rompientes. En este tramo de costa se forman cuatro pequeñas caletas, que nominadas de W a E son: Sanguinetti, Cabral, Palet y Extraña. Se recomienda, por consiguiente, dar al cabo Hall y tramo de costa hasta el cabo Chaapi, un resguardo mínimo de 3 millas.

Marea y corrientes.- Las corrientes de marea sobre el cabo Hall son apreciables y tiran comúnmente hacia el E. Muy próximo al pequeño islote que forma parte de las restingas del cabo Hall, hay agua suficiente, pero la corriente tira sobre el mismo islote y se notan escarceos, los cuales se extienden hacia el S y como hasta 1 milla del cabo.

Monte Campana.- Se alza al NE y a 5 millas del cabo Hall. Se encumbra a 800 metros y es muy notable porque desde lejos parece una campana. Constituye una excelente referencia por ser generalmente lo último que se pierde de vista cuando el tiempo se cierra previo a un mal tiempo.

Montes Atocha y Pirámide.- Situados al ESE y a 1,2 millas y al E y a 1,7 millas del monte Campana, respectivamente. Para los buques que navegan de E a W, cerca de la costa, el monte Pirámide aparece siempre aislado, destacado de las alturas del monte Campana, en forma inequívoca, mientras que desde ciertas posiciones, este monte puede confundirse con el monte Atocha.

Cabo Chaapi.- Situado al E y a 3 millas del cabo Hall. Se distingue claramente del resto de la topografía por su aspecto cónico y agudo.

Desde el cabo Chaapi, la costa avanza hacia el E por unas 8,5 millas, hasta el cabo Buen Suceso. En esta costa se forma un gran seno, en cuya parte W se forma la bahía Campana y en la del E, una ensenada abierta al S que recibe el nombre de bahía Valentín. Toda esta costa es elevada y acantilada, y está bordeada por restingas de piedras que velan próximas a la orilla, y que se destacan casi hasta 1 milla fuera de la costa.

En general, la costa entre el cabo Chaapi y el cabo Buen Suceso, a pesar de estar bordeada por bajos fondos con rocas, puede navegarse siguiendo una derrota a no menos de 2 millas de los mismos.

Bahía Campana.- Carta Nº 13400. Lat. 54° 57’ S; Long. 65° 35’ W (aprox.). Se forma justamente al E de la punta Chaapi y sobre la misma costa. Es una pequeña ensenada que se interna 1 milla en dirección N y presenta una boca que mide 2,5 millas, entre la punta Chaapi y la punta Potoyunco más al E.

Islotes Margarita.- Situados al ENE y a 4,4 millas del cabo Hall, e inmediatos a la costa E de Tierra del Fuego. Conforman un grupo de pequeños islotes de aspecto cuneiforme y color terroso rodeados de rompientes, que ocupan gran parte de la bahía Campana.

Bahía Valentín.- Carta Nº 13400. Lat. 54° 54’ S; Long. 65° 27’ W (aprox.). Se forma al E y a 9,2 millas del cabo Hall y sobre la costa S de Tierra del Fuego. Es una ensenada que se interna 3 millas hacia el N y presenta un ancho de igual magnitud. Con profundidades entre 19 y 12 metros, no es recomendable por encontrarse completamente abierta al S.

Baliza ciega Bahía Valentín.- En el lado W del cabo Buen Suceso, en la bahía Valentín (Balizamiento argentino).

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Cabo Buen Suceso.- Situado al E y como a 12 millas del cabo Hall y sobre la misma costa. Es un promontorio elevado y amogotado, y está rodeado de rocas.

Al E y hasta 8 cables del cabo Buen Suceso, se han encontrado sondas irregulares de menos de 18 metros, siendo posible la existencia de rocas sumergidas; por lo que no es aconsejable aproximarse a este cabo a menos de 2 millas.

Bajo Loyola.- Se encuentra al S y a 6 millas del cabo Buen Suceso. Es un bajo fondo aislado con 20 metros de agua. Además, otro bajo fondo de 22 metros de profundidad, se destaca al NW y a 1,6 millas del anterior. Es un bajo de posición dudosa.

Marea y corrientes.- La corriente, entre el cabo Hall y el cabo Buen Suceso, tira hacia el E y con una intensidad de hasta 3 nudos. Se han observado corrientes hacia el NE, frente a la bahía Valentín y al cabo Buen Suceso, lo que debe tenerse en cuenta para evitar el abatimiento hacia la costa.

En la Sexta Parte del presente Capítulo, se incluye la descripción detallada y particular del estrecho de Le Maire y la costa E de Tierra del Fuego.

DIRECCIONES PARA LA DERROTA ENTRE LA BOCA ORIENTAL DEL CANAL BEAGLE Y EL ESTRECHO DE LE MAIRE

Navegando de W a E.- Saliendo por la boca E del Canal Beagle hacia el E en demanda del estrecho de Le Maire, podría ser conveniente, tratándose de un buque de poca potencia de máquinas, regular la marcha para tomarlo con la marea creciendo, para encontrarse a la altura de cabo Buen Suceso una hora después de la bajamar en la bahía del mismo nombre.

Una vez al S del cabo San Pío, navegar hacia el E, dando rumbo al 090° para pasar al S y no menos de 5 millas de la bahía Sloggett; y así precaverse del abatimiento sobre ella. Más adelante aparecerán la bahía Aguirre, el cabo Hall, la bahía Valentín, el cabo Buen Suceso y, finalmente, la entrada S del estrecho de Le Maire cuando se demarca dicho cabo al 050° y a 14 millas. Se destacará sobre la costa S de Tierra del Fuego, el monte Campana y a la derecha de este el monte Pirámide, de forma piramidal muy característica, como ya se mencionó, y que a medida que se progresa hacia el E toma una forma regular redondeada y suele verse aún con tiempo cerrado, cuando la cumbre del primero se encuentra cubierta.

A medida que abra el estrecho de Le Maire hacia el N, se destacará la roca Veleros, muy notable, la cual con el cabo Buen Suceso, el morro Sur de la bahía de ese nombre —señalizado con el faro Buen Suceso—, y los límites de las entradas de las bahías Valentín y Aguirre podrán dar buena situación para tomar el estrecho de Le Maire por su eje; durante el día es dificultoso divisar el faro Buen Suceso, así como la baliza Martins López, erigida en la bahía Buen Suceso.

Durante la navegación por esta zona, tener en cuenta que con temporal prolongado del SW, S y SE, se producen frentes de ondas de una magnitud tal que pueden llegar a comprometer la maniobra de un buque pequeño; esto se produce en el área comprendida entre el límite S de la isla Nueva y el cabo Buen Suceso.

Navegando de E a W.- Luego de salir hacia el S del estrecho de Le Maire navegando a medio freo, cambiar el rumbo a estribor y al 270° para pasar al S y a 8,5 millas del cabo Hall y, más adelante, al S y a 3 millas del cabo San Pío. Son excelentes referencias la punta S de la bahía Buen Suceso —señalizada con un faro—, muy característica y saliente, que suele divisarse, en ocasiones, aún con tiempo cerrado, el islote Veleros y el cabo Buen Suceso; avanzando más hacia el W, sobre la costa de Tierra del Fuego aparecerán el monte Pirámide, de forma redondeada y muy característica que suele verse aún con tiempo cerrado; el cual, a medida que se avanza hacia el W, toma la forma de la que deriva su nombre, y finalmente, el monte Campana con su cumbre cubierta. Al aproximar a unas 8 millas de cabo San Pío, se divisará este cabo, la bahía Sloggett, la isla Picton y la punta Waller de la isla Nueva.

Continuar al arrumbamiento 270° y cuidar pasar al S y a 3 millas del cabo San Pío y, poco más adelante, caer a estribor hasta el rumbo 310° para pasar al S y a 2,1 millas de la punta Moat. Desde allí continuar hacia el W por las derrotas recomendadas, sea rodeando por el N de las islas Bécasses y la isla Snipe, o por el S. Con todo, esta área es amplia y profunda.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

CUARTA PARTE

CANAL MURRAY Y SENO PONSONBY - BAHÍA NASSAU
ISLAS WOLLASTON Y HERMITE

CANAL MURRAY
Desde el Canal Beagle al seno Ponsonby

Canal Murray.- Carta Nº 13221. Separa la costa E de la península Dumas de la isla Hoste —por el lado W— de la costa W de la isla Navarino —por el lado E—, en una extensión de más o menos 8 millas en dirección media NNW-SSE. Se abre por el N entre los cabos Hahn y Mitchell, en el lado S del Canal Beagle; por el S, lo hace entre al extremo S de la isla Button y el borde SE de la península Dumas de la isla Hoste. Comunica las aguas del Canal Beagle con las del seno Ponsonby.

En casi todo su recorrido, el canal Murray es un paso estrecho con un ancho medio de 7 cables, que se reduce a 2 cables en la parte denominada angostura Murray y con su doble recodo, entre las puntas Surweste de la península Dumas y Oriental de la isla Navarino. El eje del canal es, en general, limpio y hay suficiente agua hasta muy cerca de la costa; existen sí, cerca de ambos márgenes varios islotes pequeños, rocas y sargazos. Su profundidad es irregular y el ecosonda acusa variaciones de los 14 metros a más de 200 metros de profundidad, y la existencia de dos picachos de piedra con sondas de apenas 8 y 9 metros, en las siguientes posiciones referidas a la punta Surweste: al 123° y a 3,5 cables y al 142° y a 7 cables. Estos bajos fondos quedan directamente sobre la derrota, lo que limita el tamaño y calado de los buques que pueden utilizarlo.

Las elevadas montañas de las costas de uno y otro lado del canal Murray ejercen una poderosa influencia en el régimen atmosférico; sucede a menudo que un buque que navegó en el Canal Beagle, con vientos del W, encuentra calma en la angostura y vientos frescos del E en la proximidad de la isla Button; seguidamente cuando se ha llegado a enfrentar al seno Ponsonby el viento cambia otra vez al W.

Marea y corrientes.- La marea en el canal Murray es muy regular, de características netamente oceánicas, y corresponde con mucha aproximación a la de la bahía Orange, que es el puerto patrón. La corriente de flujo tira hacia el seno Ponsonby; la de reflujo lo hace hacia el canal Beagle. En la angostura se produce una línea de escarceos resultante del choque de corrientes encontradas que vienen del seno Ponsonby y del Canal Beagle, y que suele producir una fuerte corriente arremolinada en dicha angostura. Las corrientes son, en general, de poca intensidad y el doble recodo de la angostura puede cruzarse a cualquier hora del día sin necesidad de esperar estoa, tomando las debidas precauciones con el gobierno de la nave en este sector. Esta pasividad de las corrientes de marea se debe a que el Canal Beagle no se alimenta exclusivamente por el canal Murray, sino que recibe su principal flujo de corriente por el propio canal donde hay una corriente constante que tira de W a E, asistida por los vientos prevalecientes del W.

En la publicación SHOA Nº 3015 “Tablas de Corriente de Marea de la Costa de Chile”, se puede consultar la predicción diaria de corrientes de marea para el paso Murray, la cual entrega las horas de estoa y la hora e intensidad de la máxima corriente de flujo y reflujo. Las predicciones corresponden a las generadas por alineaciones astronómicas conocidas, y no contienen el efecto que la meteorología pudiese causar. En la publicación se ha incluido una tabla anexa (Tabla III) que permite estimar el tiempo en que la corriente no es mayor a 1 nudo de intensidad.

Cabo Hahn.- Situado al E y a 6 cables de la caleta Aihuaia, configurando el extremo NE de la península Dumas, en el lado W de la entrada del canal Murray. Es un promontorio que se eleva a 82 metros. Su redoso es limpio y profundo.

Cartas: 13000 - 13100 - 13200 - 13221

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Canal Murray. Vista aproximación desde el N

Baliza luminosa Cabo Hahn.- Ubicada en el cabo Hahn. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Cabo Mitchell.- Situado al ENE y a 8,2 cables del cabo Hahn, configurando el extremo W de la isla Navarino, en el lado E de la entrada del canal Murray. Es limpio más afuera de los sargazos que lo orillan.

El cabo Mitchell, junto con el cabo Hahn, señalan el acceso N del canal Murray y su confluencia con el Canal Beagle.

Punta Oriental.- Situada al SE y casi a 2,3 millas del cabo Mitchell y en la misma costa, en el lado E de la angostura Murray. Es escarpada y en ella se puede observar con notable claridad los repliegues y accidentes geológicos del terreno. Su redoso W y S es limpio.

Puerto Corriente.- Carta Nº 13221. Lat. 54° 59' S; Long. 68° 22' W (aprox.). Se forma inmediatamente al N de la punta Surweste y sobre la costa E de la península Dumas, en el lado W de la angostura Murray. Es una pequeña inflexión de la costa que forma un saco de forma casi circular; que se interna casi 4 cables en dirección W y mide un poco más de esa distancia de ancho. Es profundo y limpio, encontrándose más de 40 metros a 0,5 cable de la orilla.

En el puerto Corrientes se encuentra fondeadero en cerca de 50 metros de agua, en el centro del saco. Su excesiva profundidad no lo hace muy apropiado como fondeadero, y es útil únicamente en caso de emergencia.

Punta Surweste.- Situada al SE y casi a 3 millas del cabo Hahn y en la misma costa, en el lado W de la angostura Murray. Es maciza, algo elevada y acantilada. Su redoso E es limpio pero está bordeado de sargazos; además, hay dos islotes pequeños prácticamente colindantes con esa orilla.

Sobre la punta Surweste están las instalaciones de la Alcaldía de Mar "Corrientes" de la Armada de Chile, cuya casa y asta de bandera son notables y se divisan a gran distancia desde el N y el S.

Caleta Molinare.- Carta Nº 13221. Lat. 54° 59' S; Long. 68° 21' W (aprox.). Se forma inmediato al S de la angostura Murray y sobre la costa E de la península Dumas, en el lado W del canal Murray. Es una ensenada muy abierta y limpia. La costa hacia el N del centro de la caleta, es elevada y escarpada; en la costa hacia el SE hay algunos islotes que desprenden sargazos. Está protegida de los vientos reinantes del 3er y 4º cuadrantes, pero no ha sido suficientemente experimentada como para recomendarla.

A la caleta Molinare puede entrarse con confianza aproximándose al final del saco y abriéndose hacia el S para avistar las casas. Se encuentra fondeadero en 27 metros de agua sobre fondo de fango, demorando al 010° el islote de la punta N de la caleta.

Bajo fondo.- Se encuentra al SSE y a 9 cables de la punta Surweste y separado a 1,5 cables de la costa W del canal Murray. Es un bajo fondo con 4 metros de agua marcado con sargazos. Queda al W de la derrota en el canal Murray. Entre este escollo y la costa W del canal Murray, pero más cerca

Cartas: 13000 - 13100 - 13200 - 13221

Original, mayo 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

de la costa, se encuentra una roca sumergida de existencia dudosa marcada con sargazos.

Bajo fondo.- Se encuentra al SE y a 1,2 millas de la punta Surweste y separado casi 2 cables de la costa E del canal Murray. Es una roca sumergida rodeada por extensos sargazos. Queda al E de la derrota en el canal Murray.

Paso entre el canal Murray y el brazo Norte del seno Ponsonby.- Carta Nº 13221. Separa la costa S de la isla Navarino —por el lado N— de la costa N de las islas Strate y Button —por el lado S—, en una extensión de unas 4 millas en dirección media W-E, y un freo navegable no inferior a 2 cables. Comunica el canal Murray con el brazo Norte del seno Ponsonby.

Los bajos fondos, algunos de los cuales son rocas sumergidas marcadas por sargazos, que la punta SW de la isla Navarino —situada al SE y casi 2 millas de la punta Oriental— despide hacia el S y avanzan casi hasta 2 cables afuera de la orilla; son los únicos peligros conocidos en este paso, que es limpio en lo que resta de su desahogo. La isla Dimanche divide el paso según por donde se la rodee; pero, es de redoso limpio.

Este paso es bien conocido y muy frecuentado por los buques que se dirigen a los puertos del brazo Norte del seno Ponsonby, especialmente a la caleta Wulaia.

Isla Dimanche.- Situada al E y poco más de 1 milla de la isla Strate y algo al S del medio canal en el paso que comunica el canal Murray con el brazo Norte del seno Ponsonby. Es pequeña y de forma alargada. De redoso limpio en todo su contorno y deja paso navegable por el N y S de ella; sin embargo, la derrota usual considera rodearla por el N.

Derrota entre el canal Murray y el brazo Norte del seno Ponsonby.- Proviniendo desde el N navegando por el canal Murray para tomar el brazo N del seno Ponsonby, al llegar a la altura de la punta SW de la isla Navarino, es conveniente demorar un poco la caída a babor —hacia el E— con el fin de aproximarse más a la costa N de la isla Strate que es limpia, y evitar los escollos que despide la punta SW de la isla Navarino.

La navegación del resto del paso no presenta dificultades, pudiendo pasarse por el N o S de la isla Dimanche; a pesar de que lo usual es hacerlo por el N.

Isla Strate.- Situada al SE y a 2,2 millas de la punta Oriental y al S y a poco más de 3 cables de la costa S de la isla Navarino en esta parte, en el lado E del canal Murray. Además, está separada de la isla Button —situada próxima al E— por un estrecho pasaje que no admite paso. Es de regular tamaño, cuya costa N y W es limpia y profunda, no así la del lado S que es sucia y destaca a distancias variables varios islotes y rocas, algunas afloradas, otras que afloran en bajamar y otras sumergidas; conviene dar a dicha costa un prudente resguardo.

Roca sumergida.- Se encuentra al S y a poco más de 1 milla de la isla Strate y cercana a la costa E de la península Dumas, en el lado W del canal Murray. Es una roca sumergida marcada por sargazos muy peligrosa para la navegación, pues queda cercana al W de la derrota en el canal Murray.

Isla Pauvre.- Situada al S y algo más de 1,5 millas de la isla Strate y cercana a la costa E de la península Dumas, en el lado W del canal Murray. Es pequeña, se eleva a 87 metros y está rodeada de sargazos.

Roca.- Se encuentra al SW y a 6,6 cables de la isla Pauvre y cercano a la costa E de la península Dumas, en el lado W del canal Murray. Es una roca sumergida de posición dudosa, ubicada bastante al W de la derrota. Más al S de esta roca y también cercanos a la costa E de la península Dumas, hay varios islotes pequeños.

Bajo fondo.- Se encuentra al S y casi a 9 cables de la isla Pauvre y apartado poco más de 7 cables de la costa E de la península Dumas, en el lado W del canal Murray. Es un bajo fondo con 4 metros de agua marcado por sargazos. Queda bastante al W de la derrota; pero, no así cuando se aproxima desde el N a la caleta Tanswuani.

Caleta Tanswuani.- Carta Nº 13221. Lat. 55° 04’ S; Long. 68° 20’ W (aprox.). Se forma al SSW y casi a 2 millas de la isla Pauvre y sobre la costa E del extremo SE de la península Dumas, en el lado N del seno Ponsonby. Es apenas una inflexión de la costa; enfrente de la cual se logra proteger de los vientos del 4º cuadrante que son los predominantes. Se le puede identificar por un galpón ubicado a

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

200 metros de la punta. Su playa es de piedrecilla y regular pendiente, y se presta para varar embarcaciones menores; además, en el centro de la playa hay una roca apropiada para el atraque de esas embarcaciones cuando no hay marejada.

La caleta Tanswuani debe considerarse como fondeadero solamente para cubrir las necesidades de los pobladores. Con calma o vientos del E, se puede fondear al otro lado de la punta ya mencionada.

Se puede adquirir carne fresca de ovino o vacuno. Hay abundancia de madera.

Punta Tasbani.- Situada al SSW y algo más de 2,2 millas de la isla Pauvre, configurando el extremo SE de la península Dumas. Es sucia y está bordeada de sargazos, especialmente su lado S.

Isla Button.- Situada cercana al ESE de la isla Strate. Es de buen tamaño y se eleva a 405 metros. El extremo S de la isla despide hacia el SSE y hasta casi 1,8 millas, una cadena de islotes y rocas, algunas de estas sumergidas, denominándose Lobos el islote más alejado hacia el S de esta cadena.

Por consiguiente, debe darse un buen resguardo al extremo S de la isla Button.

El extremo S de la isla Button, junto con la punta Tasbani, determinan el acceso S del canal Murray y su confluencia con el seno Ponsonby.

Direcciones para la derrota en el canal Murray.- El canal Murray, en general, se navega manteniéndose a medio canal, para lo cual es conveniente efectuar caídas bien acentuadas en la Angostura, a fin de no aproximarse a la costa.

SENO PONSONBY
Desde el canal Murray a la bahía Nassau

Seno Ponsonby.- Carta Nº 13200. Es el gran espacio de agua que se forma justamente al S del canal Murray y en el vértice NW de la bahía Nassau, entre la costa W de la isla Navarino y la costa E de la isla Hoste, internándose en dicha costa, entre la costa S de la península Dumas y la costa NE y N de la isla Milne Edwards y N de la península Pasteur, por casi 32 millas en dirección media W, y con un ancho medio de 1 milla. Sus aguas son, en general, profundas a prudente distancia de las orillas. Sus costas están enmarcadas por cadenas de montañas con sus crestas nevadas, cuyas faldas están cubiertas de bosques constituidos por coigües y roble regional.

El seno Ponsonby se considera dividido en dos partes bien definidas: el brazo Norte del seno Ponsonby y el seno Ponsonby propiamente tal. El brazo Norte corresponde a la parte que queda al E de la isla Button e islotes y rocas desprendidas hacia el S de ella, y hasta la isla Troude. El seno Ponsonby propiamente tal, se extiende desde el límite S del canal Murray, por el N; la línea imaginaria que une el extremo S de la isla Button, los islotes y rocas desprendidas hacia el S de ella, el islote Lobos y la costa W de la isla Navarino enfrente del islote Troude, por el NE; desde este último punto hasta el borde SW de la misma isla ubicado al WSW del monte Tortuga, por el E; y su límite S, entre la punta Carpintero —extremo E de la isla Milne Edwards— y el referido borde SW de la isla Navarino, por el S; donde confluye con la bahía Nassau que se abre hacia el S. Hacia el W, se interna en la costa E de la isla Hoste, separando la península Dumas de la península Pasteur.

El seno Ponsonby se comunica con la bahía Nassau por el ancho paso que queda entre la costa NE de la isla Milne Edwards y el borde SW de la isla Navarino; asimismo, por el canal Canacus que separa la isla Milne Edwards de la costa N de la península Pasteur; más intrincado y por lo tanto menos preferible en definitiva.

Brazo Norte del seno Ponsonby.- Carta Nº 13221. Es la parte del seno Ponsonby delimitada por la costa W de la isla Navarino desde la punta Ramírez hasta enfrente del islote Troude —por el lado E— y la costa E de la isla Button y la cadena de islotes y rocas que despide su punta S hacia el SSE hasta el islote Lobos —por el lado W—, que forman su límite SW y S, respectivamente. Se extiende 6 millas en dirección N-S y en su interior existen varios buenos fondeaderos, como las caletas José y Wulaia. Su extremo N termina en una bahía llamada puerto Inútil.

Puerto Inútil.- Carta Nº 13221. Lat. 54° 59’ S; Long. 68° 12’ W (aprox.). Se forma al NE de la isla Button y sobre la costa S de la isla Navarino, justamente al N del brazo Norte del seno Ponsonby. Es una amplia bahía de aguas profundas y limpias, pero de peligroso acceso por un canalizo largo

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

y estrecho con un ancho de menos de 0,5 cable. Está rodeada de prominentes cerros en todas las direcciones, que muy bien la protegen de las inclemencias del tiempo. La parte central de la bahía es muy profunda, alcanzando la sonda 90 metros en forma pareja y hasta muy cerca de la costa; hay menos profundidad hacia el NW de la bahía, y en su parte E, donde puede encontrarse fondeadero en 31 metros de agua sobre fondo de fango.

Caleta José.- Carta Nº 13221. Lat. 55° 00' S; Long. 68° 11' W (aprox.). Se forma vecino al SE del acceso del puerto Inútil y sobre la costa W de la isla Navarino, en la esquina NE del brazo Norte del seno Ponsonby. Su saco se interna 4,5 cables en dirección NNE y ofrece un ancho de como 3 cables; sin embargo, su boca tiene una anchura de apenas 1,5 cables entre las puntas Sylvia y Ramírez. Está abrigada de los vientos reinantes excepto los del 3er cuadrante que entran con toda su intensidad y levantan resaca. Al NW de la caleta hay una senda de unos 200 metros de longitud que atraviesa el angosto istmo que la separa de la bahía Inútil. Hay agua de dos chorrillos no aprovechables estos últimos, por su ubicación. En la costa N hay una playa a la cual un buque pequeño puede acoderarse, acercando su popa hasta unos 25 metros de tierra y con una sonda mínima de 6 metros.

Roca Ganga.- Se encuentra al SSW y a 1,9 cables de la punta Ramírez y próxima a la costa W de la isla Navarino, antes de la entrada de la caleta José. Es una roca sumergida marcada por sargazos y que se extiende hacia el W por unos 80 metros. En sus inmediaciones hay otras rocas que afloran en bajamar.

Roca Erizos.- Se encuentra al NW y a 2,4 cables de la punta Ramírez y separada 0,65 cable de la costa W al interior de la caleta José. Es una roca sumergida más o menos plana de unos 40 metros de diámetro y está marcada por sargazos; en su redoso la profundidad aumenta rápidamente sobre los 7 metros. Al SSW y a 0,75 cable de la roca Erizos y muy próxima a la costa SW de la caleta José, se encuentra otra roca sumergida con apenas 1 metro de agua.

Direcciones y fondeadero.- La recalada a la caleta José debe efectuarse a medio canal, pasando entre 0,54 y 0,81 cable de la punta Sylvia, y tomar el fondeadero que se encuentra en 28 metros de agua sobre fondo de fango. Si bien allí, las anclas agarran bien; la roca Erizos limita el radio de borneo para un buque de eslora mayor de 100 metros, por lo que se recomienda solamente para naves de tamaño moderado.

Roca Schirmer.- Se encuentra al SW y a 1,35 millas de la punta Ramírez y separada 5,5 cables del borde NE de la isla Button, muy poco al W del eje del canal en esta parte. Es un picacho de roca sumergida de pequeñas dimensiones con apenas 1 metro de agua marcada por densos sargazos. En su borde exterior no se encuentra fondo con 40 metros de sonda. Puede rodearse por cualquier lado con seguridad.

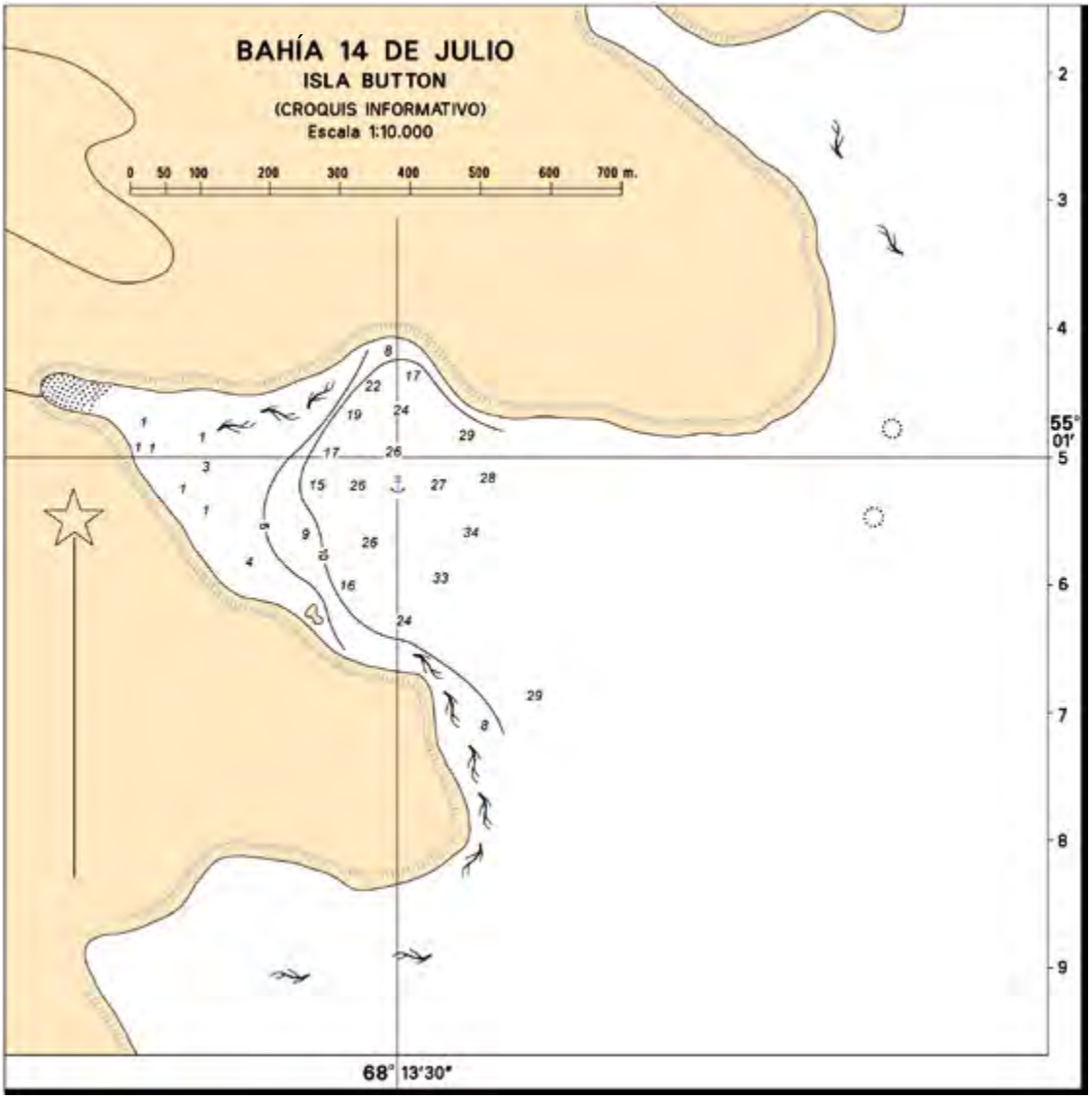
Boya ciega Roca Schirmer.- Fondeada sobre la roca Schirmer. Es una boya ciega con reflector de radar. Señal de peligro aislado. Ver características en la Lista de Faros.

Bahía 14 de Julio.- Carta Nº 13221. Lat. 55° 02' S; Long. 68° 14' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma al SW y casi a 2 millas de la entrada del puerto Inútil y sobre la costa E de la isla Button, en el lado E del brazo Norte del seno Ponsonby. Es una ensenada con un saco que se interna 3 cables en dirección WNW y de 2 cables de ancho. Es limpia y profunda hasta muy cerca de la costa. Al final de ella se abre una pequeña caleta de muy poca profundidad, cuya boca está obstruida por abundantes sargazos.

En la bahía 14 de Julio se encuentra fondeadero en 29 metros de agua sobre fondo de fango, un poco al N de su mediana. Espléndido fondeadero, bien protegido de los vientos reinantes del 3er y 4º cuadrantes.

Caleta de la Aguada.- Carta Nº 13220. Lat. 55° 02' S; Long. 68° 10' W (aprox). Se forma al N y a 5,4 cables de la caleta Wulaia y sobre la costa W de la isla Navarino, en el lado E del brazo Norte del seno Ponsonby. Es una pequeña escotadura, enfrente de la cual se encuentra profundidad suficiente hasta para buques de poco calado, los que deben fondear a dos anclas y acoderarse a tierra amarrándose a los árboles, frente a una cascada de la que puede hacerse aguada. La popa queda a unos 50 metros de la orilla y allí se sondan 6 metros

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



de agua. Se puede hacer agua con mangueras a razón de 7 a 10 toneladas por hora.

Islote Águila.- Situado al S y a 2,8 cables de la caleta La Aguada y próximo a la costa W de la isla Navarino. Es pequeño y se eleva a 46 metros; su redoso es sucio en todo su contorno. Colindante a su costa SE está el islote Locos, más pequeño aún.

Entre el islote Locos y la punta Lampazo en la costa W de la isla Navarino, que es sucia hasta casi 1 cable afuera de la orilla, hay un estrecho pasaje con 11 metros de profundidad.

Isla Conejos.- Situada al S y a 3,4 cables del islote Águila y separada de la costa W de la isla Navarino por el canalizo de acceso a la caleta Wulaia. Es pequeña y se eleva a 19 metros. Está rodeada de sargazos, pero su redoso N y E es limpio.

Su extremo NW se denomina punta Cabilla, la cual, junto con el borde W del islote Águila, determinan la entrada del canalizo que conduce a la caleta Wulaia.

Enfilación ciega Isla Conejos.- 238°-058°.

Baliza ciega Isla Conejos Anterior.- En la punta Conejos. Es un trípode de madera, de 2,5 metros

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

Baliza ciega Isla Conejos Posterior.- Al 238° y a 80 metros de la Anterior y en la punta Conejos. Es un trípode de madera de 2,5 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

Paso Serení.- Carta Nº 13220 —Plano. Separa la costa S de la isla Conejos —por el lado N— de la costa N de la isla Coihue —por el lado S—, en una extensión de casi 5 cables en dirección W-E. Es muy angosto y somero, y como su nombre lo indica, es apto solamente para embarcaciones menores.

Isla Coihue.- Situada contigua al S de la isla Conejos y apartada por el paso Serení, y cercana al W de la isla Navarino. Es de mucho mayor tamaño que la isla Conejos y se eleva a 89 metros. Está rodeada por sargazos, su borde W lo configura el cabo Despeñadero, próximo al SW del cual está el islote Erizos. Además, entre ella y la costa W de la isla Navarino, hay varios islotes, como el islote Borrachos, y muchas rocas que cierran el paso.

Caleta Wulaia.- Carta Nº 13220 —Plano. Lat. 55° 03' S; Long. 68° 09' W (aprox.). Se forma justamente al N y al E de la isla Conejos y sobre la costa W de la isla Navarino, en el lado E del brazo Norte del seno Ponsonby. Es una ensenada que se desarrolla en el canalizo que queda entre la costa N y E de la isla Conejos —por el lado S y W— y la costa S de los islotes Águila y Locos y la costa W de la isla Navarino —por el lado N y W—, con una extensión de casi 5 cables en dirección media ESE por unos 2 cables de ancho. La continuación del referido canalizo hacia el S, entre la costa E de la isla Coihue y la costa W de la isla Navarino, está bloqueada por varios islotes que permiten el paso de embarcaciones menores únicamente.

La caleta Wulaia sirve de asiento a un establecimiento ganadero, donde puede conseguirse carne fresca. Cuenta con un muelle donde pueden atracar embarcaciones menores.

La caleta Wulaia es el mejor fondeadero de esta zona, bien protegido contra todos los vientos, del 1er y 2º cuadrantes por la isla Navarino, y del 3er y 4º por las elevadas montañas de la isla Hoste primero, y luego por las islas e islotes que cierran la caleta por el W. Desde muy antiguo son conocidas sus buenas condiciones naturales, por lo que la mayor parte de los aborígenes de raza yagán que poblaban la isla Navarino habitaban en Wulaia. También, los primeros misioneros europeos se establecieron en este lugar con el fin de mantenerse en contacto con los nativos, y en sus playas se produjo la horrible tragedia que costó la vida a los misioneros y tripulantes de la balandra "Allen Gardiner" en 1859.

Bajo fondo.- Se encuentra al N del borde NE de la isla Conejos y casi en el eje del canalizo que conduce al fondeadero interior de la caleta Wulaia. Es un bajo fondo con 5,5 metros de agua y está marcado por extensos sargazos. Este escollo puede ser salvado con seguridad por un buque de calado menor de 8 metros, dejándolo por cualquier banda.

Islote Pirámide.- Situado al ESE y a 0,75 cable de la isla Conejos y a media distancia de la costa W de la isla Navarino. Es pequeño y cierra la caleta Wulaia por el S.

Aguada.- En la costa W de la isla Navarino y en la dirección que señala la enfilación de la isla Conejos, hay una cascada apropiada para faena de aguada. Desde el mismo fondeadero interior, los buques pequeños pueden acoderarse a los árboles dejando la popa a unos 50 metros de la costa. En períodos poco lluviosos esta aguada se seca, obligando a dirigirse a la caleta de la Aguada —ubicada al N y a 4 cables del islote Águila— y reaprovisionarse allí.

Enfilación ciega Caleta Wulaia.- 174°-354°.

Baliza ciega Punta Patache. Anterior.- En la punta Patache. Es un trípode de madera de 2,5 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

Baliza ciega Islote Borrachos. Posterior.- En el islote Borrachos. Es un trípode de madera de 2,5 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

Direcciones y fondeaderos.- La entrada a la caleta Wulaia se reconoce porque queda entre dos

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

elevados cerros de forma cónica que avanzan hacia el mar, siendo mucho mayor el del lado S; estos cerros son los que se alzan en el islote Águila y en la isla Coihue. El rumbo de entrada se debe llevar a medio canal.

En la parte exterior de la caleta Wulaia, se encuentra fondeadero, apto para buques pequeños, en 30 metros de agua sobre fondo de fango y arena, al NNE de la isla Conejos.

Los buques más pequeños pueden fondear en 14 metros de agua sobre fondo de fango, más al interior de la caleta y al E de la isla Conejos; justamente adonde la enfilación ciega Isla Conejos (238°) se corta con la enfilación ciega Caleta Wulaia (174°).

Islote Lobos.- Situado al SSE y a 1,8 millas de la punta S de la isla Button. Es pequeño —no más de 50 metros de diámetro—, desnudo y de poca elevación. Su redoso es limpio y se le puede rodear por cualquier lado. Es una buena referencia para el navegante.

Baliza ciega Islote Lobos.- En el islote Lobos. Es una torre de 3,3 metros de altura, de color blanco con franja horizontal roja y aletas distintivas rectangulares. Señal costera.

Islote Troude.- Situado al SSE y a 3,2 millas de la punta S de la isla Button y separado de la costa W de la isla Navarino por el paso Troude. Es pequeño y destaca en su vecindad SW otros dos islotes más diminutos aún.

Paso Troude.- Carta Nº 13220. Separa el islote Troude y otros situados cercanos al SW de él —por el lado W— de la costa W de la isla Navarino en esta parte —por el lado E—, en una extensión de casi 1 cable en dirección SSW-NNE y ofrece un freo navegable de casi 3 cables de ancho; pues, apartado casi a 1 cable de la costa W de la isla Navarino hay una roca aflorada de la que conviene mantenerse alejado.

El paso Troude es navegable solamente por buques pequeños.

Monte King Scott.- Se alza frente al islote Troude y a 7,5 cables hacia el interior de la isla Navarino. Se encumbra a 594 metros. Constituye una buena referencia para el navegante.

Direcciones para la derrota en el brazo Norte del seno Ponsonby.- Para tomar la entrada N del brazo Norte del seno Ponsonby, proviniendo desde el E navegando por el paso que lo comunica el canal Murray, solamente debe precaverse del único peligro conocido y que es la roca Schirmer —señalizada con una boya ciega de peligro aislado. Este escollo puede dejarse por cualquier banda, cuidando, en todo caso, de acercarse a la costa E de la isla Button o a la costa W de la isla Navarino, según se rodee por el W o el E.

Al salir de este brazo hacia el S en demanda del seno Ponsonby, la derrota pasa entre el islote Lobos —señalizado con una baliza ciega— y el islote Troude; aunque también son navegables para buques pequeños el paso Troude y el paso que queda inmediatamente al N del islote Lobos.

Seno Ponsonby. Parte W.- Carta Nº 13200. Es la parte del seno Ponsonby que se interna hacia el W y forma un amplio espacio de mar en la que se localizan varias islas; la más notable es la isla Mascart, y las otras son Pacha, Quezada y Única. Al WSW y a 5 millas de la punta W de la isla Mascart, el seno se angosta hasta casi 7 cables. Sobrepasada la isla Grande, se abre una extensa bahía de 6 millas de largo por 2 millas de ancho, a continuación de la cual el seno se angosta nuevamente hasta 5 cables, en el canalizo de entrada a la bahía Helada, que constituye su término.

Isla Pacha.- Situada al SSE y a 2,8 millas de la punta Tasbani y más al S de la medianía del acceso de la parte W del seno Ponsonby. Esta isla es pequeña y se eleva a 184 metros. Su redoso es sucio, especialmente su costa N que desprende unas rocas afloradas en sus proximidades y dos bajos fondos con 6 metros de agua destacados a 2 y 4 cables respectivamente. Muy próximo a su costa S se encuentra un islote que se eleva a 77 metros.

Isla Quezada.- Situada al WSW y a 1,5 millas de la isla Pacha y al NNW y a 1,3 millas del borde N de la isla Milne Edwards. Es de menor tamaño que la isla Pacha y se eleva a 45 metros. En sus proximidades se encuentran otras islas más pequeñas e islotes todos rodeados de sargazos y formando un grupo por entre las cuales no hay paso navegable.

Cartas: 13000 - 13200 - 13220 - 13221

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Bajo fondo.- Se encuentra al SW y a 1 milla de la isla Quezada y separado a 1,5 millas de la costa N de la península Pasteur. Es un bajo fondo con 8 metros de agua marcado por sargazos.

Isla Mascart.- Situada al WNW y a poco más de 1,5 millas de la isla Quezada y al N del eje del seno Ponsonby en esta parte. Su costa N desprende unos islotes y fondos sucios de los que hay que precaverse.

Isla Única.- Situada al WSW y a 1 milla del extremo W de la isla Mascart. Es muy pequeña. Al NW y a media distancia de la costa S de la península Dumas destaca un islote más pequeño aún; y cercano al NE de este último se encuentra un bajo fondo con 5 metros de agua.

Rocas.- Se encuentran al SE y algo más de 5 cables de la isla Única y al S y casi a 5 cables del borde W de la isla Mascart. Es un grupo de rocas sumergidas que afloran en bajamar, ubicadas al interior de una extensa área de fondos someros.

Pasos Norte y Sur.- En la parte W del seno Ponsonby se forman dos pasos para dirigirse hacia el interior del mismo, según sea que se rodee por el N o por el S de las islas Pacha y Quezada; siendo el del S el más desahogado y directo.

Bahía Helada.- Carta Nº 13200. Lat. 55° 03' S; Long. 69° 02' W (aprox.). Toma este nombre el término del saco del seno Ponsonby, que se ensancha hasta alcanzar sus aguas una amplitud de 4,7 millas en sentido NNE-SSW. Su extremo N está separado de la caleta Awaiakirrh —ubicada sobre la costa S del Canal Beagle— por un istmo bajo de apenas 8 cables de ancho.

Seno Ibáñez.- Carta Nº 13200. Lat. 55° 06' S; Long. 68° 25' W (aprox.). Se forma en la entrada de la parte W del seno Ponsonby y sobre su ribera N. Se interna casi 4 millas en dirección NNW y está rodeado por elevados cerros los que originan grandes turbulencias, especialmente cuando en el área soplan vientos del 4º cuadrante. En su ribera W está la caleta Yekadahby.

Caleta Yekadahby.- Carta Nº 13200. Lat. 55° 04' S; Long. 68° 25' W (aprox.). Se forma a 1,5 millas al interior del seno Ibáñez y sobre su costa W. Es una reducida cala recomendable solamente para buques pequeños.

Bahía Lagreze.- Carta Nº 13200. Lat. 55° 08' S; Long. 68° 32' W (aprox.). Se forma al W y a 7 millas de la entrada de la parte W del seno Ponsonby y sobre su ribera N. Es, en realidad, un seno que se interna primero 3 millas en dirección NNW y luego dobla hacia el W por unas 2 millas. Rodeada por elevados cerros cubiertos de bosques y en sus riberas existen algunas playas de huevillo, notándose en general que la ribera W es casi cortada a pique. En el tramo orientado al W, existe un islote muy característico a medio canal.

La bahía Lagreze no ha sido hidrografiada, por lo que se recomienda no ingresar a ella si no se posee un conocimiento previo.

Caleta Douglas.- Carta Nº 13220. Lat. 55° 10' S; Long. 68° 08' W (aprox.). Se forma al N y a 3 millas del borde SW de la isla Navarino y en el extremo SE del seno Ponsonby. Es una pequeña inflexión de la costa W de la isla Navarino en la desembocadura del río Douglas, al centro de la cual se encuentra fondeadero ocasional para los buques que atienden las necesidades de los pobladores de la estancia con asiento en esa localidad. Está completamente abierta a los vientos del 3er y 4º cuadrantes, por lo que no se recomienda tomarla con vientos de fuerza superior a 5 de la escala de Beaufort, que levantan marejada e impiden el tráfico de embarcaciones menores, como tampoco es aconsejable para pasar la noche. Las casas de la estancia quedan en el interior del río, donde pueden entrar únicamente embarcaciones menores. En su desembocadura, frente a una piedra notable de color blanco, el río tiene 50 metros de ancho y una profundidad de 2 metros. Su agua es salobre.

Direcciones y fondeadero.- Para recalar a la caleta Douglas se debe reconocer cuidadosamente la costa y llevar buena estima, pues es frecuente encontrar nubes bajas y poca visibilidad. Con buena visibilidad se distingue a la distancia, entre los elevados cerros de la isla Navarino, el profundo valle por donde corre el río Douglas, que se interna hacia el interior en dirección al seno Grandi. Aproximándo-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

se más a tierra, se avistan las casas de la estancia por sobre el islote Bajo.

Para tomar el fondeadero, es necesario aproximar gobernando al rumbo 076° en dirección a una piedra notable de color blanco muy próxima a la punta NW del islote Bajo, que forma la boca del río por el S. Se puede largar el ancla en 20 metros de agua sobre fondo de arena, buen tenedero, cuando la punta NW de la caleta demora al 348° y se encuentre a 2,5 cables. De esta forma se pasará claro de un bajo fondo con 4 metros de agua que queda directamente al S y a 1,5 cables de la punta que cierra la caleta por el NW y que está marcado por sargazos.

Isla Milne Edwards.- Situada frente y como encajada en la costa NE de la península Pasteur, de la que la separa el canal Canacus, y en el lado W del acceso S del seno Ponsonby. Abarca 5 millas de NW a SE y es bastante prominente, se eleva a 623 metros. Su costa SW configura la ribera E y N del canal Canacus; la costa del N da al seno Ponsonby.

Punta Carpintero.- Situada al SW y a 4,2 millas de la boca del río Douglas, configurando el extremo E de la isla Milne Edwards. Es baja y contiguo al E desprende un islote pequeño; señala el lado N de la entrada E del canal Canacus.

La punta Carpintero, junto con el borde SW de la isla Navarino, señalan la entrada S del seno Ponsonby en el vértice NW de la bahía Nassau.

Canal Canacus.- Carta Nº 13220. Separa la costa W y S de la isla Milne Edwards —por el lado E y N— de la costa N de la península Pasteur e isla Greene —por el lado W y S—, en una extensión de poco más de 5 millas en dirección general WNW-ESE y siguiendo un curso algo tortuoso sorteando varias islas, islotes y escollos, por lo que se recomienda solamente para buques muy pequeños. Comunica el seno Ponsonby con la parte N de la bahía Nassau.

El canal Canacus se divide en dos partes bien definidas: la parte E desde su entrada E y llega hasta los islotes Elena y Mario, corre en una dirección media ENE-WSW aproximadamente y su navegación no ofrece mayores inconvenientes; en esta parte, las costas de la isla Milne Edwards son elevadas y abruptas y cubiertas de abundante vegetación, mientras que la costa de la península Pasteur es baja y con numerosos islotes y entradas. La parte W del mismo canal corre en una dirección media NNW-SSE aproximadamente y es la más difícil de navegar, siendo su zona de mayor cuidado el paso que queda entre los islotes Luis y los islotes Patricia y Mario. Pasado al NW de esta zona se abre la bahía Mutis que es amplia y con una profundidad bastante pareja entre 20 y 26 metros hasta su salida N en el paso Sur del seno Ponsonby.

Marea y corrientes.- La corriente en el canal Canacus es de poca intensidad y corre siempre a lo largo de la derrota con una intensidad de 1 a 2 nudos.

Islote Venegas.- Situado muy próximo al borde W de la isla Milne Edwards. Es muy pequeño y se alza a 18 metros. Su redoso hacia el acceso N del canal Canacus es profundo

Punta Cid.- Situada al SW y a 3,1 cables del islote Venegas, configurando el borde NE de la península Pasteur en esta parte. Es sucia y está bordeada por sargazos; desprende al E y hasta casi 2 cables un bajo fondo con 6,7 metros de agua.

La punta Cid, junto con el islote Venegas, señalan la entrada N o W del canal Canacus.

Bahía Mutis.- Carta Nº 13220. Lat. 55° 12’ S; Long. 68° 20’ W (aprox.). Se forma un poco al S de la punta Cid y sobre la costa la costa E de la península Pasteur, en el lado W del canal Canacus. Es una leve inflexión de la costa, con una profundidad bastante pareja entre 20 y 26 metros, apta para el fondeo de buques pequeños.

Punta Roble.- Situada en el saco de la bahía Mutis y en la costa E de la península Pasteur. Es notable y hacia el S de la cual hay unos islotes sin nombre y una restinga que avanza desde la costa y limita la bahía Mutis en esa dirección.

Fondeadero Ayala.- Carta Nº 13220. Lat. 55° 12’ S; Long. 68° 20’ W (aprox.). Se forma al E de la punta Roble y en el lado W del canal Canacus. Es amplio y se encuentra fondeadero en 19,5 metros de agua sobre fondo de fango blando, buen tenedero y abrigado de los vientos del 3er y 4º cuadrante.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Islotes Luis.- Situados al SE y a contar de 5 cables de la punta Robles, cercanos al SW de los islotes Patricia y Mario y separados por el canalizo navegable en esta parte. Son dos islotes pequeños debidamente balizados y que quedan al S de la derrota en el canal Canacus; además, están rodeados de rocas y bajos fondos marcados por sargazos.

Islote Luis Weste.- Situado al SSE y a 5,4 cables de la punta Robles y en el lado S del canal Canacus. Es pequeño y bajo; destaca al W y a 1,4 cables una roca sumergida rodeada por un veril insidioso y marcada con sargazos, de los que hay que precaverse.

Baliza ciega Islote Luis Weste.- Ubicada en el islote Luis Weste. ~~Es un trípode de madera de 3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja.~~ Señal costera. Ver caracteristicas en Lista de Balizamiento Ciego.

Bajo fondo.- Se encuentra al E y a 1,4 cables de la baliza ciega Islote Luis Weste. Es un bajo fondo de arena y piedras con una profundidad mínima de 0,6 metro y de una extensión aproximada de 15 metros en sentido WNW-ESE, marcado por sargazos.

Islote Luis Este.- Situado al SE y a 9,6 cables de la punta Robles. Es también pequeño y bajo. Está rodeado de sargazos y fondos someros y rocas que avanzan hacia el eje del canal Canacus, por lo que debe dársele prudente resguardo.

Baliza ciega Islote Luis Este.- Ubicada en el mayor y de más al E de los islotes Luis. ~~Es un trípode de madera de 2 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja.~~ Señal costera. Ver caracteristicas en Lista de Balizamiento Ciego.

Islotes Patricia y Mario.- Situados cercanos al NE del islote Luis Weste y separados por el canalizo navegable en esta parte del canal Canacus. Son dos islotes, Patricia el del N y Mario el del S, dispuestos contiguo uno del otro y muy próximos en el lado N de la derrota en el canal Canacus. Su redoso hacia el canal es limpio.

Islote Elena.- Situado al S y a 1,8 cables del islote Mario y separados por el canalizo navegable en esta parte del canal Canacus, en el lado S del canal. Su redoso N es limpio.

Islote Tropical.- Situado al ESE y a 8,5 cables de la baliza ciega islote Luis Este y muy próximo a la costa N de la península Pasteur, en el lado S del canal Canacus. Es de forma alargada, bajo y los árboles que en él crecen le dan el aspecto muy particular que dio origen a su nombre; pues desde alguna distancia aparece como una isla baja cubierta de palmeras.

La costa N del islote Tropical es sucia y despide una restinga rocosa hasta casi 0,7 cable afuera.

Isla Lara.- Situada al SE y a 3,4 millas del islote Tropical y muy próxima a la costa N de la península Pasteur, en el lado S del canal Canacus. Es de forma alargada y a 8,5 cables de extensión en sentido E-W y en su extremo E se alza un pequeño morro de 35 metros. Muy próximo a su costa W se destacan los islotes Récord y una roca que aflora en bajamar.

La isla Lara, junto con el islote Tropical, señalan la entrada de la caleta Canacus.

Caleta Canacus.- Carta Nº 13220. Lat. 55° 13' S; Long. 68° 17' W (aprox.). Se forma al W y a 2,5 millas de la entrada E del canal Canacus y sobre la costa N de la península Pasteur, en el lado S del canal. Es una reducida rada que el islote tropical cierra por el N.

La caleta Canacus es abrigada y segura, y uno de los mejores fondeaderos de la zona S e inclusive se estima que, para buques pequeños, es incluso superior a la caleta Wulaia. Está abrigada de los vientos reinantes y no existe marejada ni corriente. El tenedero es de arena y conchuela donde las anclas agarran bien. Es posible conseguir carne en una estancia cercana. Abundan los mariscos. Solamente hay agua en un chorrillo en el rincón SE de la caleta.

Bajos y escollos

Islote Tropical. Punta E.- Es sucia y despide al E y a 20 metros aproximadamente una roca que aflora en bajamar, a la que es necesario dar un resguardo prudente; unos 50 metros más hacia afuera de esta roca hay sargazos que también conviene escapular.

Islotes Récord.- Situados cercanos al W del lado W de la isla Lara. Destacan hacia el W y hasta casi

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

1 cable un bajo fondo de piedra que aflora en bajamar y extensamente marcado por sargazos. Además, al SW y a 1,5 cables de los islotes Récord se encuentra una roca que aflora en bajamar y en cuyo redoso se sondan 3 metros de agua.

Bajo fondo.- La costa W de la caleta Canacus, destaca un bajo fondo marcado por sargazos, por lo cual no debe acercarse a ella a menos de 0,6 cable.

Direcciones y fondeaderos.- La caleta Canacus es fácilmente reconocible por el islote Tropical. Para ingresar a la caleta, gobernar al rumbo aproximado 200° para pasar a medio freo entre la punta Este del islote Tropical y los islotes Récord.

En la caleta Canacus se encuentra fondeadero, apto para buques pequeños, en 27 metros de agua sobre fondo de arena y conchuela, al 276° y a 1,6 cables de los islotes Récord; con un radio de borneo de 1 cable aproximadamente. Los buques más pequeños aún pueden fondear en 23 metros de agua, más hacia el interior y con un radio de borneo de 0,85 cable.

Islotes Guía.- Situados al E y a 9,3 cables del islote Tropical y con el mayor de ellos casi en el eje del canal Canacus. Forman dos grupos, uno constituido por los dos islotes más pequeños ubicados al N y el del S formado por un islote solamente y que es el de mayor tamaño; dejando un paso navegable con un ancho de algo más de 1 cable y con una profundidad media de 10 metros, entre ambos grupos.

Fondeadero Hernández.- Carta Nº 13220. Lat. 55° 13’ S; Long. 68° 15’ W (aprox.). Se forma entre los islotes Guía y la costa N de la península Pasteur, en el lado S del canal Canacus. Es reducido y apto solamente para buques pequeños, con 30 metros de agua sobre fondo de piedra.

Los islotes Guía destacan hacia el E y hasta 1 cable, una restinga de rocas sumergidas y que afloran en bajamar en la dirección del canal, de las que hay que precaverse.

Se recomienda fondear, manteniéndose aproado en la dirección del canal, con ayuda de las máquinas ya que apenas se dispone de un radio de borneo de 80 metros aproximadamente, limitado por las rocas mencionadas de los islotes Guía y un bajo fondo de 3 metros de profundidad marcados por sargazos, hacia el canalizo de entrada a las casas.

Se recomienda no pasar la noche en el fondeadero Hernández, por las razones indicadas y, además, por contar con la caleta Canacus que ofrece un seguro fondeadero y que se encuentra cercana más al W en el mismo canal. Se debe utilizar solamente en forma ocasional cuando se necesite recibir carga de la estancia, cuyas casas se encuentran en su interior, al S y aproximadamente a 5,4 cables, hay carne y mariscos en abundancia. En época del verano se pueden conseguir verduras.

DIRECCIONES PARA LA DERROTA EN EL CANAL CANACUS

Navegando de E a W.- Reconocida la isla Milne Edwards, inmediatamente al S de ella se verá abrir la boca E del canal Canacus; en dicha entrada hay cuatro islotes, uno al N desprendido muy cercano al E de la punta Carpintero, y tres al S cercanos a la costa E de la isla Greene; todos fáciles de reconocer. Así, la recalada a dicha boca no presenta dificultad.

Ingresar al canal Canacus gobernando al rumbo 270° y para pasar a medio freo. Entrando se verá por la proa una extensa zona de sargazos que deja dos pasos, uno por el N y otro por el S; de estos dos pasos solamente se ha navegado el paso S dejando los sargazos, los que marcan rocas con profundidades de 8 a 3 metros, por estribor. Este paso tiene en su parte más angosta algo más de 1 cable de ancho y su profundidad no disminuye de 20 metros.

Salvado el paso por el S de los sargazos, gobernar a medio canal para tomar el pasaje que queda entre los islotes Guía N y S; con un ancho de algo más de 1 cable y con una profundidad media de 10 metros. Pasado el E y a 7,5 cables de los islotes Guía, abrirá por babor la caleta Canacus que es un excelente fondeadero y fácilmente reconocible por el islote Tropical así llamado por el aspecto particular que presenta.

Sobrepasada la caleta Canacus la derrota se debe mantener más próxima a la costa S, dando prudente resguardo al islote Tropical cuya costa N es sucia y despide una restinga rocosa hasta una distancia de 100 metros aproximadamente. Salvado el islote Tropical la profundidad aumenta hasta casi

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

50 metros para disminuir nuevamente entre los islotes Mario y Elena a 18 metros.

El paso entre los islotes Luis y Patricia es bajo y sucio, sondándose en él una profundidad mínima de 7 metros; los sargazos que cubren este paso dejan un canalizo de aproximadamente 70 metros de ancho del cual es necesario no salirse.

Sobrepasada la punta W del islote Patricia la profundidad aumenta y el paso es amplio y cómodo siendo notable la regularidad del fondo.

La salida W del canal Canacus entre la punta Cid y el islote Venegas se ve estrechada por unos sargazos, debiendo llevarse la derrota más cerca de la punta Cid; el canalizo que dejan los sargazos que despide dicha punta y los que despide el islote Venegas, tiene un ancho aproximado de poco más de 0,5 cable y su profundidad no disminuye de 20 metros.

Navegando de W a E.- Tomar la boca N del canal Canacus gobernando cargado a la punta Cid, y pasar entre los sargazos que despide esa punta y los sargazos ubicados a medio canal.

Salvada la punta Cid, gobernar en dirección a la baliza ciega Islotes Luis hasta encontrarse a unos 250 metros de ella, momento en que se debe caer a babor hasta el rumbo 133° aproximadamente. De esta manera, se dejará clara por estribor la roca que aflora en bajamar situada al SE y a 0,81 cable de la baliza ciega Islotes Luis.

El paso de buques hacia el SW de la línea que une los islotes Luis y Letreros, no es recomendable por existir gran cantidad de bajos fondos y sargazos que ocultan peligros a la navegación.

Los islotes Guía despiden hacia el SE y NW, varias rocas sumergidas rodeadas de sargazos que se sortearán manteniendo el rumbo a medio freo entre los islotes Guía N y S.

La punta S de la isla Milne Edwards —llamada punta Carpintero— y que delimita la boca SE del canal Canacus, despide hacia el W un grupo de dos extensos sargazos que deben dejarse por babor en la navegación hacia el E. A la altura de los sargazos del grupo citado que queda más hacia el NW, existe otro grupo de sargazos que corre paralelo a la costa S del canal; estos sargazos deben dejarse por estribor manteniendo un rumbo aproximado 118°.

Isla Navarino. Costa SW.- El borde SW de la isla Navarino desprende varios islotes y rocas hasta cierta distancia de la costa. Al SW y a 1,5 millas de la desembocadura del río Douglas y separado 6 cables de la costa, hay un islote pequeño —denominado islote Bajo— que se eleva cerca de 30 metros. Hacia el SSE y a 7,5 cables de este islote y más cerca de la referida costa, existe otro islote de mayor extensión. Ambos islotes despiden bajos fondos y rocas sumergidas, el primero hacia el E y el segundo hacia el SSW. No hay paso navegable entre la costa de la isla Navarino y estos islotes y, en todo caso, debe dárseles prudente resguardo.

BAHIA NASSAU

Bahía Nassau.- Cartas Nº 13200 y 13600. Es el vasto espacio de mar que se desarrolla entre la costa S de las islas Navarino y Lennox por el N; la costa E de las penínsulas Pasteur y Hardy, pertenecientes a la gran isla Hoste por el W; las islas Terhalten, Sesambre y Evout por el E; y el grupo de las islas Wollaston y Hermite que la cierra por el S. Abarca casi 50 millas en sentido E-W, tiene un ancho medio de 12 millas y, por intermedio del seno Ponsonby y el canal Murray, se comunica con el Canal Beagle. Además, la parte NE de la bahía comunica con la bahía Oglander por medio del paso Goree, que separa las islas Navarino y Lennox; y, por último, la costa S de la misma bahía puede comunicar hacia el SE y el SSW con el océano Pacífico por medio de los pasos que se forman por uno y otro lado de las islas Wollaston y Hermite.

El lado S de la isla Navarino, desde su extremo SW hasta la punta Guanaco —su extremo SE— forma la mayor parte de la costa N de la bahía Nassau. Las tierras de esta costa se encuentran constituidas por sedimentos o material de aluvión, los que descienden hasta la orilla del mar en forma de recuestos tendidos o terminan en barrancos de poca elevación.

En la parte W y en los contornos de la bahía, se encuentran varias islas de buen tamaño, islotes y rocas, y se forman algunos fondeaderos.

Marea y corrientes.- Se ha observado que los efectos de las corrientes en la bahía Nassau son mucho menos sensibles que en la mar abierta vecina al cabo de Hornos.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Precaución.- En la bahía Nassau se han experimentado perturbaciones magnéticas que alteran la indicación de los compases magnéticos.

BAHÍA NASSAU - LADO W
Costa E de las penínsulas Pasteur y Hardy

Península Pasteur. Costa E.- Esta costa es sinuosa y muy recortada y está orillada por islotes, rocas y bajos fondos que avanzan hacia la bahía Nassau, por lo que hay que cuidarse de aproximarla en demasía.

Isla Greene.- Situada al S de la isla Milne Edwards y separada por el canal Canacus y cercana al E de una pequeña proyección de tierra que la península Pasteur desprende hacia el E y apartada por un estrecho canalizo por el que pueden cruzar buques pequeños, y donde se encuentra la caleta Castillo. Además, separa la bahía Courcelle Seneuil del canal Canacus.

La costa S de la isla Greene es sucia en sus sectores S y E, hacia donde destaca islotes, bajos fondos y rocas.

Bahía Courcelle Seneuil.- Carta Nº 13220. Lat. 55° 15' S; Long. 68° 13' W (aprox.). Se forma al S y a 2 millas de la isla Milne Edwards y sobre la costa E de la península Pasteur. Es una dilatada ensenada con un saco que se interna 5 millas en dirección WNW por 1 milla de ancho medio; escaso de sondas y poco frecuentada. Su entrada se abre entre la isla Greene por el N, y el cabo Webley por el S.

La costa S de la bahía Courcelle Seneuil es más regular y está formada por la saliente de tierra más avanzada hacia el E de la península Pasteur, que consiste en una elevada y pareja punta que termina en el cabo Webley. Recalando desde el N a la bahía se distingue en esa punta una mancha notable blanca, producto de un corte a pique que tiene el cerro.

En el interior de la bahía Courcelle Seneuil, pasando por un canalizo entre un islote y la isla Johnson, se forma una pequeña ensenada con un saco de 1 milla por 4 cables de ancho medio, adonde pueden fondear buques de tamaño medio en 20 a 30 metros de agua sobre fondo parejo de fango y piedrecilla. Es un buen tenedero, protegido de los vientos del 1º, 3er y 4º cuadrantes.

Direcciones y fondeadero.- La aproximación a la bahía Courcelle Seneuil y al fondeadero interior conviene efectuarla más cerca de la costa S por ser más regular y profunda. Recalando desde el N, dar buen resguardo a la costa E y S de la isla Greene, pues destaca rocas y bajos fondos en esas direcciones.

Para tomar el fondeadero interior debe reconocerse primeramente la isla Johnson del canalizo de entrada y enseguida ponerle proa para dejarla después por babor hasta una distancia mínima de 0,5 cable. Aunque puede navegarse a medio freo entre la isla Johnson y el islote de más al N, es preferible acercarse a la isla, pues sus aguas son más profundas. La punta NW de la isla despide hacia la ensenada sargazos y una roca sumergida a 1 cable de distancia, a los que hay que darle resguardo.

Caleta Castillo.- Carta Nº 13220. Lat. 55° 14' S; Long. 68° 15' W (aprox.). Se forma justamente en el paso que une el canal Canacus con la bahía Courcelle Seneuil, por el W de la isla Greene. Es una pequeña ensenada que ofrece un espléndido fondeadero en 20 a 30 metros de agua, bien protegido de todos los vientos, y a la que se accede tanto desde el canal Canacus como de la bahía Courcelle Seneuil por pasos estrechos, pero profundos. El paso que lo une con la bahía Courcelle Seneuil tiene 50 metros de ancho, y 120 metros el que va hacia el canal Canacus.

La caleta Castillo es limpia, pero presenta el inconveniente de ser muy pequeña y de difícil acceso. Es apropiada únicamente para buques pequeños.

Cabo Webley.- Situado al SSE y a 4,4 millas de la punta Carpintero, configurando el borde E de la península Pasteur de la isla Hoste. Es un promontorio que se alza a 109 metros. Próximo al E desprende una roca aflorada denominada roca Erizo; asimismo, muy cercano al SSE del mismo, un islote señalizado con la baliza ciega Cabo Webley.

Baliza ciega Cabo Webley.- En el islote situado muy próximo al SSE del cabo Webley. Es un trípode de metálico revestido en madera de 3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

Bajo fondo y roca.- Se encuentra al ESE y a 1,7 millas del cabo Webley, entre este cabo y la isla

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Vauverlandt —situada al ESE y a 7 millas. Es un bajo fondo de roca marcado por sargazos. En el centro del bajo hay una roca con apenas 2,5 metros de agua; como a 0,5 cable de esa roca, se sondan 16 metros de agua. Además, entre este escollo y el cabo Webley se encuentran sendos bajos fondos con 6 y 9 metros de agua.

Precaución.- Se recomienda no intentar el paso entre el cabo Webley y la roca sumergida que se encuentra al E y a 1,7 millas del cabo; debiendo siempre rodeársela por el E.

Bahía Tekenika.- Carta Nº 13200. Se forma entre la costa S de la península Pasteur —por el lado N— y la costa N de la península Hardy —por el lado S— y en el lado W de la bahía Nassau. Es una dilatada entrada de mar que se interna cerca de 20 millas en dirección general W y está rodeada por montañas elevadas, de las cuales, las del N están siempre cubiertas de nieve y surcadas por ventisqueros que terminan a 300 o 200 metros de elevación. Cerca del final del estuario se alza una de las cumbres principales que remata en varios picachos agudos y empinados, cuya forma y disposición semejan una corona; por lo que ese es su nombre, La Corona, y su elevación 917 metros.

La bahía Tekenika, que en su mayor parte es muy profunda, salvo por los dos bajos fondos marcados por sargazos que se encuentran al NE del islote Nagel, lo es mucho menos en la parte W, en donde toma la forma de un brazo angosto que hace una inflexión hacia el NNW y el W, sucesivamente; termina luego de algunas millas en un final de saco obstruido por bancos de arena y piedras.

Islotes Nagel y Jackson.- Situados unas 6 millas hacia el interior de la bahía Tekenika y casi a medio canal en esa parte. Son dos islotes pequeños separados casi a 8 cables y dispuestos en sentido N-S, siendo el de más al N el islote Nagel.

El islote Nagel destaca al NE dos bajos fondos marcados por sargazos.

Baliza ciega Islote Nagel.- En el islote Nagel. Es una torre de 3,3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja y aletas distintivas rectangulares. Señal costera.

Bahía Concepción.- Carta Nº 13236. Lat. 55° 22’ S; Long. 68° 17’ W (aprox.). Se forma al SW y a 5,8 millas del cabo Webley y sobre la costa S de la entrada de la bahía Tekenika. Es una pequeña ensenada, la cual está separada de la bahía Allen Gardiner —que le sigue al SE— por una angosta península denominada Burleigh. No tiene utilidad práctica como fondeadero.

Islotes Pringle.- Situados al SSW y a 4,2 millas del cabo Webley y al NNE y a 1 milla de la punta Yagan, en el lado S de la bahía Tekenika. Es un grupo de islotes pequeños dispuestos muy próximos entre sí y rodeados de sargazos, a los cuales se requiere darles prudente resguardo.

Bahía Allen Gardiner.- Carta Nº 13236. Lat. 55° 24’ S; Long. 68° 18’ W (aprox.). Se forma al SSW y a 6 millas del cabo Webley y sobre la costa N de la península Hardy. Esta amplia ensenada —llamada así en memoria del capitán Allen Gardiner, quién fue el fundador de las misiones civilizadoras de indígenas en la Tierra del Fuego— ofrece un saco que se interna 2,2 millas en dirección SW y de 8 a 4 cables de ancho. Su entrada la señala los islotes Pringle, destacados al NNE y a 1 milla de la punta Yagan, la punta E de la entrada, los cuales deben rodearse a prudente distancia.

La profundidad de la bahía es moderada, de 10 a 20 metros aproximadamente, no excediendo en ninguna parte de 25 metros; el fondo es de fango y piedrecilla, parejo; en general es un buen tenedero.

Las playas de la bahía Allen Gardiner están libres de peligro, con excepción de un banco que se extiende como por 3 cables desde el lado SE de la bahía y cerca del fondo de la misma. Hacia el E del fondeadero y en el veril de afuera del banco aludido, hay profundidades que varían entre 2,5 y 6,4 metros sobre fondo de piedra.

La bahía Allen Gardiner es abrigada y espaciosa y, en general, recomendable.

Direcciones y fondeadero.- Al aproximar a la bahía Allen Gardiner pasando entre los islotes Pringle y la punta Yagan, cuidar dar al islote Asmussen un resguardo de 3 a 4 cables con el fin de evitar los sargazos que lo rodean. Ingresar navegando por

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

el eje de la bahía que es la parte más profunda. El fondeadero se encuentra como a 5 cables del final de la bahía; es abrigado de los vientos dominantes, los cuales no ocasionan en la bahía los repentinos y violentos chubascos tan comunes en todo este archipiélago.

Islote Asmussen.- Situado muy próximo al E de la punta Yagan y en el lado W del acceso a la bahía Navidad. Es pequeño y despide fondos sucios y sargazos en todo su redoso; el paso entre la punta Yagan y el islote Asmussen no se debe intentar.

Bahía Navidad.- Carta Nº 13237. Lat. 55° 24' S; Long. 68° 12' W (aprox.). Se forma al E y a unas 2 millas de la bahía Allen Gardiner y sobre la misma costa. Es una amplia ensenada que se interna 1,2 millas en dirección S y su boca mide como 2 millas de ancho. Su entrada se abre entre las puntas Yagan y Martínez. En la parte W de la bahía está el islote Asmussen y se forma la caleta Mansilla; esta última de aguas someras y cubierta de sargazos.

La rada exterior de la bahía Navidad, a pesar de estar abierta a los vientos del 1er y 4º cuadrantes, ofrece buen tenedero de arena y fango, en profundidades de 40 a 35 metros. El fondeadero recomendado para buques mayores es al 095° y 7,56 cables de la punta N del islote Asmussen. Sin embargo, buques menores han experimentado fondeadero al 128° y a 8 cables de la misma punta, sobre fondo de conchuela y arena, tolerando viento del SW fuerza 7 a 8. Estos fondeaderos presentan la ventaja de permitir una fácil recalada y salida, tanto de noche como de día. Los vientos del N y NW que singularizan los malos tiempos, levantan marejada excepto en la caleta Lorca.

Caleta Mansilla.- Carta Nº 13237. Lat. 55° 23' S; Long. 68° 14' W (aprox.). Se forma en el ángulo NW de la bahía Navidad y al SW del islote Asmussen. Es una reducida rada que no ofrece utilidad alguna como fondeadero, pues su baja profundidad y los sargazos que la cubren dificultan la navegación, incluso de las embarcaciones menores. Las playas son de piedra, excepto la del recodo NW que es de arena negra y de poca gradiente; la única apta para varar embarcaciones menores.

Caleta Lorca.- Carta Nº 13237. Lat. 55° 24' S; Long. 68° 12' W (aprox.). Se denomina así al saco interior de la bahía Navidad, el cual no es apto como fondeadero por su baja profundidad y los abundantes sargazos que lo cubren. Las playas son de piedra y no recomendables para varar embarcaciones menores. El riachuelo que desemboca al final es de agua dulce color rojizo y poco caudal.

Punta Escala.- Situada al E y a 3,6 millas de la punta Yagan, configurando el extremo NE de la península Hardy.

Baliza ciega Punta Escala.- En la punta Escala. Es un trípode metálico revestido en madera de 3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

Península Hardy. Costa E.- Esta costa es muy sinuosa e irregular y está dominada por los cordones de los cerros Rojo y la cadena Garitas de Centinelas, está orillada por una sucesión de islas escarpadas y desprovistas de vegetación, islotes y rocas, adonde se forman varias bahías y caletas.

En las proximidades de la costa el fondo es de roca y acusa bruscos desniveles, pero es limpia y se puede barajar con cautela, dando resguardo a las manchas de sargazos que ocultan bajos fondos y rocas.

La costa S de península Hardy culmina al SE en el cabo Falso Cabo de Hornos.

Los mayores peligros que acechan en la zona están constituidos por los violentos temporales que suelen azotarla.

Paso Mantellero.- Carta Nº 13600. Separa la costa E de la península Hardy —por el lado W— de la costa W de las islas Wollaston y Hermite —por el lado E—, en una extensión de casi 18 millas en dirección general N-S. Es muy ancho, profundo y libre de peligros. Su límite N lo constituyen la isla Packsaddle y la punta Dillón de la isla Grévy; y el término S, el falso Cabo de Hornos y el cabo West de la isla Hermite.

Isla Packsaddle.- Situada al SE y a 7 millas de cabo Webley y cercana al NE de la península Hardy. Es de forma alargada y a 2 millas de extensión en sentido E-W y se eleva a 156 metros; la coronan dos mogotes unidos por una cresta

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

convexa, de los cuales el del E es el más prominente; el conjunto ofrece el aspecto de una silla de montar, lo que la hace muy conspicua para el navegante. Es visible desde que se ha franqueado el acceso S del canal Murray.

La isla Packsaddle señala el límite S de la bahía Tekenika y el límite N de la bahía de su nombre.

Islas Guffern.- Situadas al S y a contar de 1 milla del extremo E de la isla Packsaddle y ocupando una extensión como de 1,2 millas; frente a la bahía Scotchwell. La isla de más al W de ellas está como a 1,2 millas fuera de la costa; y las islas más encumbradas se alzan como a 50 metros.

Roca Cormorán.- Situada al E y a 1,2 millas de las islas Guffern. Es una roca pequeña de color negruzco que apenas aflora. Su redoso es limpio y se la puede rodear a prudente distancia por cualquier lado.

Bahía Packsaddle.- Carta Nº 13200. Lat. 55° 25' S; Long. 68° 06' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma al E y a 6,5 millas de la bahía Allen Gardiner y sobre la costa NE de la península Hardy. Es una espaciosa bahía que se desarrolla entre la costa de la península nombrada, la isla Packsaddle y las islas Guffern.

La isla Packsaddle y las islas Guffern protegen la bahía, la primera contra los vientos del N y la segunda de los del E.

En la bahía Packsaddle se encuentra fondeadero en 23 a 14 metros de agua, entre las islas Guffern y la costa W, pero más cerca de la última, teniendo cuidado de evitar las manchas de sargazos, las cuales indican lechos rocosos.

La bahía Packsaddle es, en resumen, de fácil acceso, espaciosa y segura, pero, no tan recomendable como la bahía Orange cercana más al S.

Bahía Scotchwell.- Carta Nº 13200. Lat. 55° 27' S; Long. 68 04' W (aprox.). (Ver croquis). La parte SW de la bahía Packsaddle —denominada bahía Scotchwell— encierra también una ensenada bastante extensa, que se caracteriza por su baja profundidad.

En la bahía Scotchwell se encuentra excelente fondeadero en no más de 25 metros de agua sobre fondo de fango, protegido de los vientos reinantes. Su desahogo y condiciones la hacen apropiada para buques mayores.

Punta San Bernardo.- Situada al SE y a 2,6 millas de las islas Guffern, configurando el borde NE de la península Hardy. Próximo al E destaca el islote Helena y al NE y entre 5 cables a 1,2 millas desprende los islotes Luisa, que son tres, de reducido tamaño y a los que no conviene aproximarse mucho. Colindante a la costa un poco al S de la punta está el islote North, también pequeño.

Bahía Orange.- Carta Nº 13242. Lat. 55° 31' S; Long. 68 04' W (aprox.). Se forma al SSE y a 5 millas de la bahía Scotchwell y sobre la misma costa, en el lado W del paso Mantellero. Es un ancho boquete sobre la costa E de la península Hardy. Su entrada se abre entre la punta San Bernardo y la punta Hariot —situada al SSE y a 4,5 millas.

Casi en el centro de la bahía Orange están la isla Burnt y el islote Goose, que protegen por el E una extensa área apta para fondeo, con profundidades de 29 a 18 metros sobre fondo de arena y fango duro, sin ninguna roca ni banco. La isla Burnt, la mayor, se eleva a 50 metros y tiene una apariencia desolada. Al W de esta isla se encuentra el fondeadero de excelente tenedero.

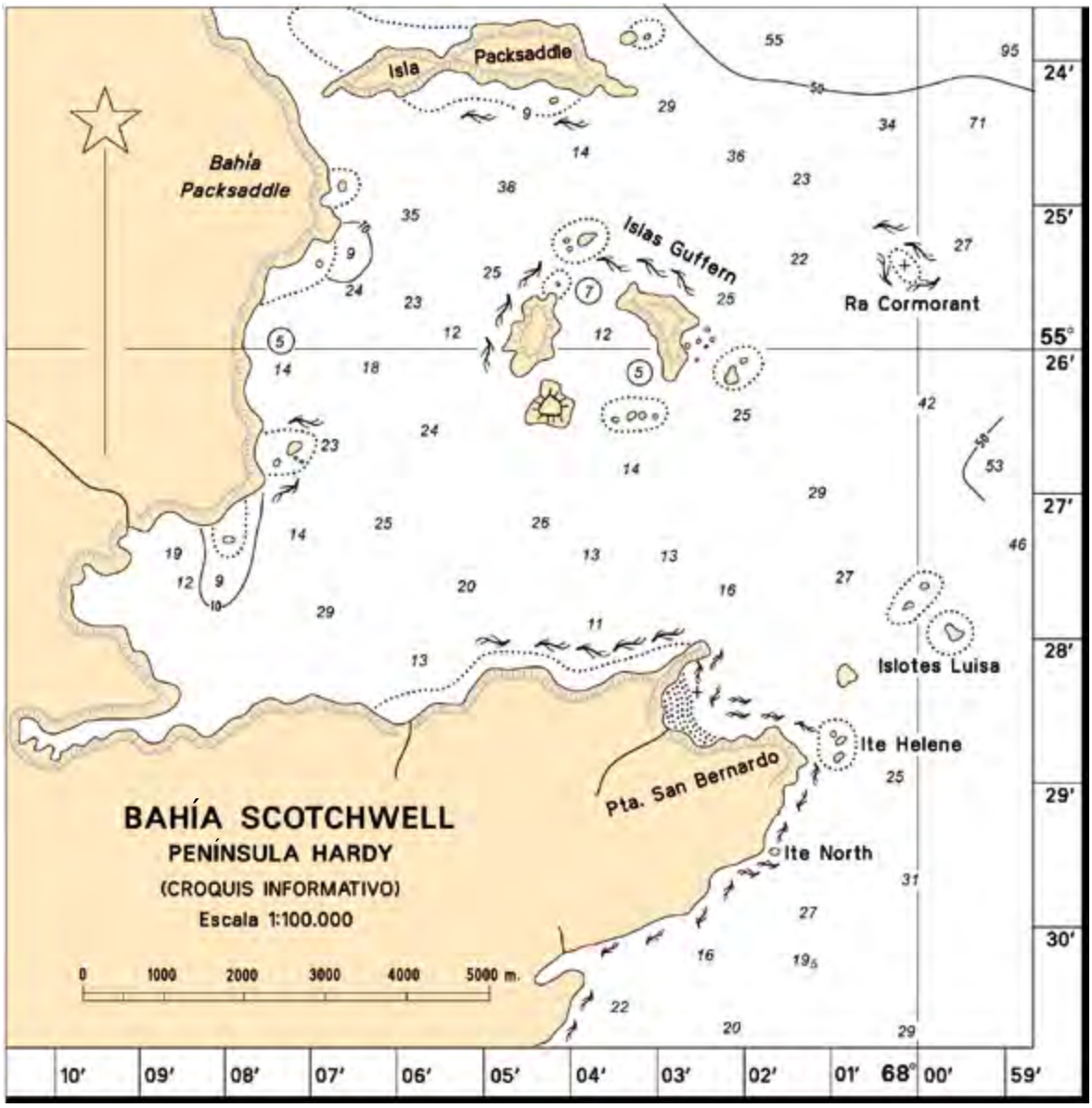
En la parte SE de la bahía Orange están las islas Sheep, Bullock y Yellow —de 135 metros de elevación—; las dos últimas están separadas de la costa E de la península Hardy por un canalizo angosto, con una menor profundidad de 2,7 metros, que comunica la bahía Orange con la bahía Schapenham que le sigue al S.

Por el W rodean la bahía Orange colinas poco elevadas y los rafagales y chubascos no son violentos. Esas colinas se elevan por ondulaciones sucesivas hasta unirse a una cadena de montañas de 500 a 600 metros de elevación que se divisa hacia el S —denominada Garitas de Centinelas, por la forma particular de algunas de sus cumbres. Al WNW y 3 millas y como desprendido de la cadena anterior, se alza a 500 metros el cerro Rojo.

Bajo fondo.- Se encuentra muy poco al S del eje en el paso que queda entre la isla Burnt y las islas Bullock y Yellow. Es un bajo fondo de roca con 1 metro de agua y de 2 cables de extensión. Escollo que debe siempre rodearse por el N.

Cartas: 13000 - 13200 - 13242 - 13600

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Cartas: 13000 - 13200 - 13600

En la bahía Orange no se conoce otro peligro visible ni oculto; las pocas rocas costeras existentes o afloran o están marcadas con sargazos; en el límite de estos, cerca de la orilla, se sonda comúnmente 6 metros de profundidad.

Boya ciega Bahía Orange.- Fondeada en el bajo fondo de 1 metro de profundidad existente en el pasaje entre la isla Burnt y las islas Bullock y Yellow. Es una boya ciega. Señal lateral de babor. Ver características en la Lista de Faros.

Direcciones y Fondeadero.- El fondeadero de la bahía Orange es reconocido como el mejor de la región, consideradas la profundidad de sus aguas, que varía con regularidad entre 35 y 20 metros, la buena calidad del tenedero compuesto de arena y fango duro; y por último, las buenas condiciones de abrigo, pues, solamente es abierto a los vientos del 1er cuadrante, que rara vez soplan con violencia. Además, el acceso a la bahía es muy fácil.

Los mejores fondeaderos para los buques pequeños se encuentran, en general, en las proximidades de los desaguaderos. Por lo demás, se puede fondear en cualquier parte de la bahía Orange, a distancia moderada de tierra.

Caleta Misión.- Carta Nº 13242. Lat. 55° 31' S; Long. 68° 05' W (aprox.). Se forma en el ángulo SW de la bahía Orange, donde estuvo instalada la misión francesa de "La Romanche" en el año 1883; al final de esta caleta, en el lado S hay una pirámide.

Justamente al interior de las puntas de la entrada de la caleta Misión, se sondan 18 metros de agua.

Para tomar el fondeadero en la caleta Misión se debe gobernar al 260° proa en dirección a un asta de bandera, ubicada en el muelle que allí existe, largando el ancla cuando la punta Lephay demora al 170°. Es un buen fondeadero con 14 metros de agua sobre fondo de fango, apto para buques pequeños.

Fondeaderos.- En la costa S de la bahía Orange, hay, además, dos caletas —las caletas Duck y Emmons— con buen fondeadero, aptos para buques pequeños, en 36 a 9 metros de agua sobre fondo de arena, conchuela y fango.

Punta Hariot.- Situada al SSE y a 4,5 millas de la punta San Bernardo, configurando el extremo E de la isla Yellow. Es acantilada y de redoso limpio. Al NW y casi a 1 milla y muy próximo a la costa NE de la isla Yellow, está el islote Low, muy pequeño y rodeado de sargazos que avanzan hasta la misma costa de la citada isla.

Baliza ciega Punta Hariot.- En la punta Hariot —extremo E de la isla Yellow. Es un trípode metálico revestido en madera de 3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

Bahía Schapenham.- Carta Nº 13600. Lat. 55° 34' S; Long. 68° 01' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma justamente al S de la bahía Orange y sobre la misma costa E de la península Hardy, la cual se comunica con la bahía precedente, por un canalizo estrecho y sinuoso que corre por el W de la isla Yellow. La bahía mide como 1,5 millas de ancho entre las puntas que la limitan. Aproximadamente en el centro de la entrada de la bahía Schapenham, hay una roca que nunca cubre, pequeña y de color negro.

Hacia la costa del final de la bahía, se divisan abundantes sargazos, los que están adheridos al lecho rocoso de aquella parte del puerto; hay, asimismo, en dicha costa, una gran cascada la cual puede ser útil para identificar la bahía.

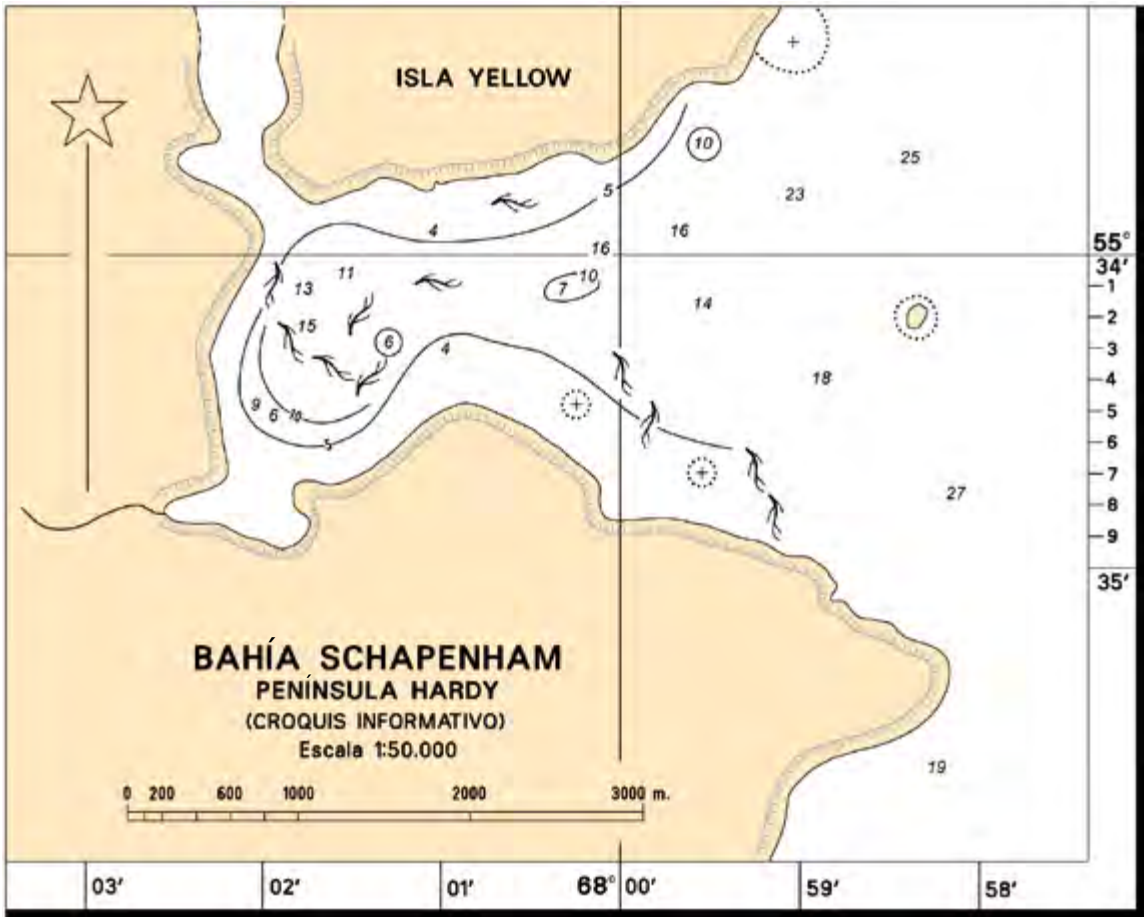
Las tierras de la bahía Schapenham vecinas a la orilla, son bajas en comparación con las que siguen al interior; estas tierras interiores son altas y escarpadas hasta unirse con la cadena Garitas de Centinelas, cuyos picos característicos se ven al W.

Puede encontrarse fondeadero en profundidades de 25 a 18 metros, cerca de la punta S de la bahía, lugar que, sin embargo, no se recomienda como surgidero. No obstante, como las profundidades a lo largo de la costa son regulares y moderadas, y como la bahía se halla al socaire de la costa, podrá un buque, con las debidas precauciones, aproximarse a tierra y largar el ancla en el sitio conveniente.

Cuando el viento sopla del W, descienden a la bahía Schapenham, rafagales de bastante intensidad.

Bahía Rice.- Carta Nº 13600. Lat. 55° 36' S; Long. 68° 00' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma al S y a 1,7 millas de la bahía Schapenham y sobre la misma costa. Si bien esta ensenada es pequeña, el

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



fondeadero es seguro y recomendable, pues está completamente protegido por las tierras que lo rodean. Abunda el agua.

En la playa del final de la bahía Rice es posible carenar buques pequeños.

Punta Lort.- Situada al S y a 1,5 millas de la bahía Rice y sobre la misma costa E de la península Hardy. Es de redoso limpio, pero al SE y separados 3,5 cables de la costa inmediata destacan los pequeños islotes Outer.

Bahía Lort.- Carta Nº 13600. Lat. 55° 39’ S; Long. 68° 00’ W (aprox.). (Ver croquis). Se forma por el lado S de la punta Lort y al NNE y a 4 millas del Falso Cabo de Hornos. Es una reducida ensenada que se interna como 1 milla hacia el W y presenta una entrada de 1,5 millas de ancho. Su entrada se abre entre la punta Lort y la punta Cannellier —situada al S y a 2,5 millas y en la misma costa— que se eleva a 160 metros y es de forma y aspecto muy característico.

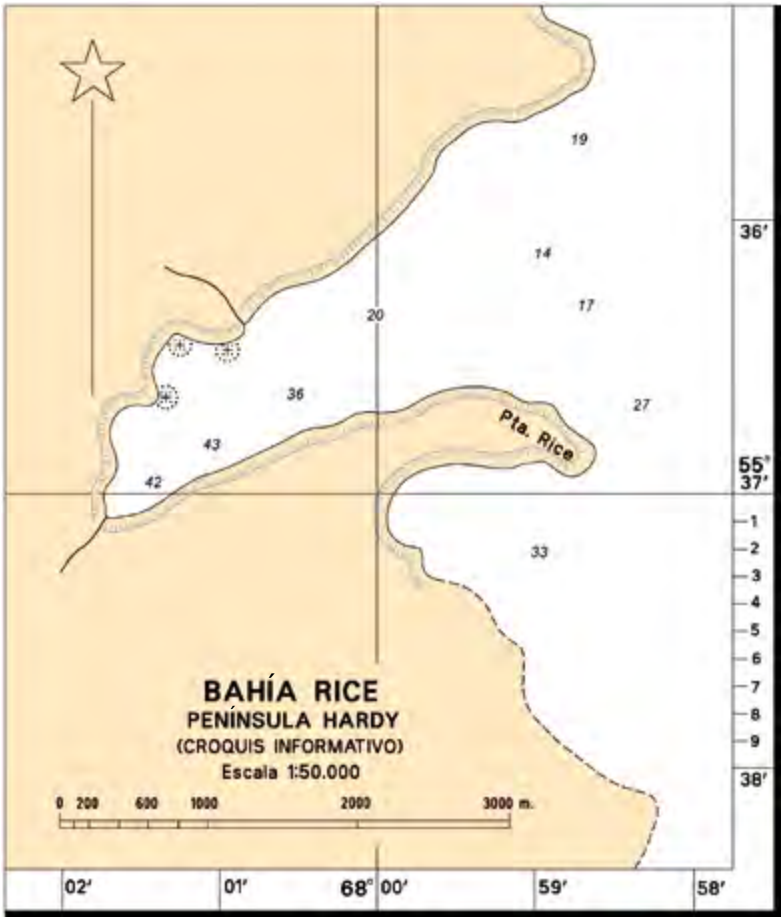
En la costa de la bahía Lort se configuran cuatro escotaduras, las que forman igual número de pequeñas caletas —las caletas Norte, Foul, Medio y Sur.

Hacia afuera de la costa de la bahía Lort se encuentra el islote Orques y las rocas Norte en la parte N y las rocas Sur en la del S, todas señaladas en el croquis adjunto.

La bahía Lort es un punto de recalada aceptable en esta región, sin contar que también ahí abunda el agua.

Direcciones y fondeadero.- Es fácil reconocer la bahía Lort por las montañas de cadena Garitas de Centinelas, cuyas cumbres forman una línea horizontal elevada más de 400 metros y de las cuales

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



descienden rafagales y chubascos de notable intensidad.

Para tomar cualquiera de los fondeaderos debe darse prudente resguardo a las rocas Norte y Sur.

En la bahía Lort se encuentra fondeadero, en 25 metros de agua sobre fondo de arena, enfrente a la caleta del Medio —situada sobre la costa W— y a 2,5 cables de cada una de sus puntas de entrada; en caso de necesidad. Para los buques de tamaño reducido, como los patrulleros, se encuentra buen fondeadero en 16 metros de agua, al W del islote Orques. Es abrigado a todos los vientos. Cuando los vientos soplan del S, la marejada ingresa al fondeadero, a pesar de lo cual, por su proximidad al Falso Cabo de Hornos.

Cabo Falso Cabo de Hornos.- Configura el extremo S de la península Hardy y tiene cierta semejanza con el verdadero cabo de Hornos de la isla del mismo nombre, perteneciente al grupo de las islas Hermite —situado al SE y a 31 millas. Dicho parecido ha sido causa para que en algunas ocasiones se confundiera al cabo en referencia, con el verdadero cabo de Hornos, con trágicas consecuencias.

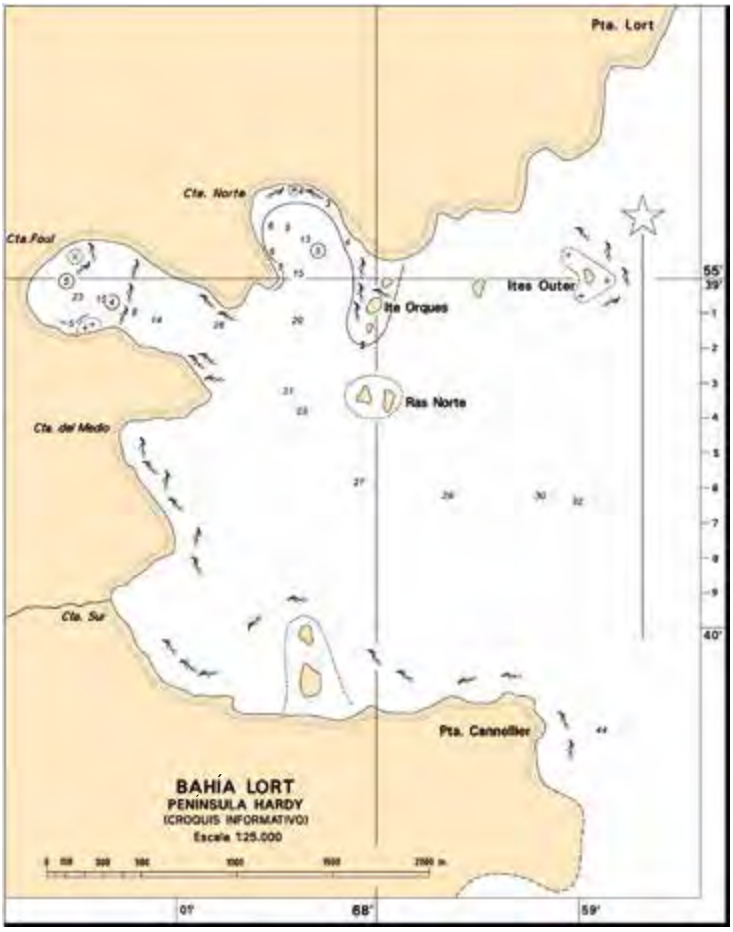
El Falso Cabo de Hornos remata al S en un islote roqueño y puntiagudo, semejante al cuerno de un rinoceronte; en su pie hay diseminadas algunas rocas adonde la mar rompe con furia.

10

BAHÍA NASSAU - LADO N
Desde el borde SW de la isla Navarino a la punta Pehuel de la isla Lennox

Monte Tortuga.- Se alza a 826 metros al SE y casi 3 millas de la caleta Douglas y hacia el interior de Navarino; descendiendo hasta la costa S de la isla, donde termina en una punta sin nombre, la cual destaca al SSE y a 1,2 millas sargazos y varias rocas afloradas.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Isla Navarino. Costa S.- La costa S de la isla Navarino, configura el lado N de la bahía Nassau. Esta costa desde frente al monte Tortuga hasta la isla Bertrand, es elevada y escarpada, de cerros de piedra prominentes y cubiertos de escasa vegetación; es limpia y se puede navegar cerca de ella sin peligro. Más hacia el E de la isla Bertrand, por el contrario, la costa S de la isla Navarino es baja, de lomas suaves cubiertas de vegetación o barrancas de poca altura. Está sometida a un lento proceso de embancamiento, y el fondo disminuye rápidamente al acercarse a ella. Este embancamiento es más acentuado entre la isla Scott y la punta Courrejolles, y no es conveniente aproximarse a la costa en este sector.

La punta Courrejolles desprende en todo su derredor un extenso campo de sargazos, lo mismo que la punta Guanaco —borde SE de la isla Navarino—, a las que es necesario dar suficiente resguardo.

10

Isla Bertrand.- Situada cercana y como encajada en la mitad W de la costa S de la isla Navarino, ocupando gran parte de la entrada al seno Grandi, al que permite el acceso por dos pasos estrechos llamados Isaza y Micalvi, sea que se la rodee por el W o por el E, respectivamente. Mide 3,3 millas en sentido NNE-SSW por 1,4 millas de ancho medio. Es montañosa y elevada, disminuyendo la altura de los cerros hacia el S. Sus costas W y N son bajas, y las de los lados E y S son escarpadas. Sobre las costas E y S se encuentran numerosos islotes que impiden aproximarse a ella desde estas direcciones.

Sobre la costa N de la isla Bertrand, ya adentro del seno Grandi, se forma el puerto Grandi. Su extremo S es el cabo Wilson.

Canales de acceso al seno Grandi.- La isla Bertrand cierra el acceso al seno Grandi y admite el paso

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

por dos canales estrechos y de difícil navegación, llamados paso Isaza el del W y paso Micalvi el del E.

Paso Isaza.- Carta Nº 13222. Separa la costa W de la isla Bertrand —por el lado E— de la costa E de los islotes Alfredo, Tita y de la isla Navarino —por el lado W—, en una extensión de poco más de 3 millas en dirección SW-NE y presenta un ancho mínimo navegable de algo más de 0,5 cable. En su boca al SW se encuentran los islotes Tita y Alfredo, los que deben dejarse por babor.

Bajos y escollos

Islotes Tita y Alfredo.- Situados al W y casi a 1,5 millas del cabo Wilson —extremo S de la isla Bertrand— y al lado W de la derrota que accede al paso Isaza. Forman un grupo de varios islotes de redoso sucio. Grupo que conviene rodear a no menos de 4 cables por el S y por el E, vale decir, no pasar entre ellos y la costa de la isla Navarino, que no ha sido reconocida.

Punta Víctor.- Situada al NW y a 8,4 cables del cabo Wilson, configurando el borde W de la isla Bertrand. Es de redoso sucio, está bordeada por sargazos y despide un pequeño islote en su vecindad.

Baliza ciega Punta Víctor.- En la punta Víctor. Es una torre de fibra de vidrio de 3,3 metros de altura, de color blanco con franja horizontal roja. Señal costera.

Islote Peña.- Situado al N y a 5,5 cables de la punta Víctor, separado 2,5 cables de la costa W de la isla Bertrand. Es pequeño y está rodeado de sargazos que avanzan hasta la costa de la isla Bertrand.

Bajo fondo.- Se encuentra al NNE y a 1,2 millas de la punta Víctor, prácticamente en el eje del paso. Es un bajo fondo con 4,2 metros de agua.

Punta Entrada.- Situada al NNE y a 1,43 millas de la punta Víctor, próxima al SW de la angostura del paso Isaza. Es de redoso limpio, asimismo la costa que le sigue hacia el NE configura el lado SE de la parte más angosta del paso Isaza, por lo que puede aproximársela y evitar la roca Paso.

Baliza ciega Punta Entrada.- En la punta Entrada. Es un trípode de madera de 2,5 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja y aletas distintivas rectangulares. Señal costera.

Islote Lara.- Situado al NNE y a 2,3 cables de la punta Entrada y colindante a la costa NW de la angostura del paso Isaza. Es muy pequeño y está cercano a la costa de la isla Navarino.

Roca Paso.- Se encuentra muy próxima al S del islote Lara, determinando la mayor estrechez del paso Micalvi. Es una roca sumergida, de la cual hay que cuidarse por quedar muy próxima al NW de la derrota.

DIRECCIONES PARA LA DERROTA EN EL PASO ISAZA

Ingresando al seno Grandi.- Proviniendo desde el W para ingresar al seno Grandi por el paso Isaza, conviene reconocer primero el extremo SW de la isla Navarino, caracterizado por el monte Tortuga. Al SE y a 3 millas del citado monte, se abre una bahía con varios islotes, rocas y sargazos, que es adonde se forma la boca S del paso Isaza.

Para recalar a la boca S del paso Isaza, primero reconocer los islotes Tita y Alfredo, de redoso sucio, y dar rumbo para pasar al S y a no menos de 3 cables de ellos. Enseguida, reconocer la punta Víctor que forma el extremo SW de la isla Bertrand —señalizada con una baliza ciega— y continuar en dirección a esa baliza, dejando por babor los islotes Alfredo y Tita.

Al aproximar a la punta Víctor, caer a babor hasta el rumbo 016° para pasar al W y a 1,7 cables del islote Peña, situado próximo al W de la isla Bertrand.

Salvado el islote Peña, cambiar el rumbo a estribor hasta el 055° aproximadamente y en dirección a la punta Entrada —señalizada con una baliza ciega. Como al SW y a poco más de 2,24 cables de la baliza mencionada, se encuentra un bajo fondo con 4,2 metros de agua, es necesario precaverse de él oportunamente, ya que queda prácticamente en la derrota.

Más adelante, cuidar pasar al NW y unos 40 metros de la punta Entrada, gobernando lo más próximo posible a esa costa. Así, se pasará a distancia segura por babor de la roca Paso.

Toda la costa SE del paso Isaza es limpia y más o menos recta. Corre en dirección SW-NE, por lo

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

que la navegación del paso debe hacerse dejando esta ribera a unos 40 metros por estribor. Con esta precaución se pasará claro y seguro por el SE de la roca Paso.

Una vez sobrepasado el islote Lara y la roca Paso, el canalizo se ensancha. Este tramo se navega a medio canal, recalándose en esta forma al seno Grandi.

Paso Micalvi.- Carta Nº 13222. Separa la costa E del islote Carpinta, la isla Conejos, la roca Teresita, el islote Huanaco, las rocas Garibaldi, la isla Bertrand, el islote Oreste y la isla Comandante —por el lado W— de la costa W de la isla Leña, la isla Cabras, la isla Isabel, el islote Tolosa y la isla Bacatana —por el lado E—, en una extensión de casi 1,5 millas en dirección SSW-NNE y en su curso se ve notablemente estrechado por la existencia de varias islas, islotes y bajos fondos que es necesario sortear y que dificultan su navegación hasta hacerla complicada y peligrosa.

Marea y corrientes.- La marea en el paso Micalvi, coincide exactamente con la de la bahía Orange. Las corrientes son de poca intensidad y no afectan mayormente al gobierno del buque.

Bajos y escollos

Isla Conejos.- Situada próxima a la punta Paulsen, extremo NE de la isla Bertrand, en el lado W del paso Micalvi. Es pequeña y de redoso profundo por el E; pero no así por el W. Muy próximo al NNE destaca el pequeño islote Carpinta.

Baliza ciega Islote Carpinta.- En el extremo E del islote Carpinta. Torre de fibra de vidrio de 3,3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

Isla Cabras.- Situada al SE y a 1,3 cables de la isla Conejos, en el lado E del paso Micalvi. Su redoso W es sucio, especialmente su borde SW que está orillado por un bajo fondo con 4,5 metros de agua, denominada roca Track.

Baliza ciega Isla Cabras.- En el extremo SW de la isla Cabras. Torre de fibra de vidrio de 3,3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

Roca Teresita.- Se encuentra al S y a 1,2 cables de la isla Conejos, en el lado W del paso Micalvi. Es una roca que aflora en bajamar. Próximo al N desprende otra roca que aflora en bajamar.

Islote Huanaco.- Situado al W y a 0,85 cable de la isla Cabras, en el lado W del paso Micalvi. Es pequeño y está rodeado de sargazos.

Entre la costa E del islote Huanaco y el veril W del bajo fondo que bordea la isla Cabras, se encuentra la parte más angosta del paso Micalvi.

Baliza ciega Islote Huanaco.- En el borde NE del islote Huanaco. Es un trípode de madera de 3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

Rocas Garibaldi. Situadas cercanas al SW del islote Huanaco, en el lado E del paso Micalvi. Son dos rocas afloradas, al E de las cuales se destacan otras dos rocas que afloran en bajamar, muy peligrosas por quedar muy próximas al W de la derrota.

Punta Salida.- Situada al W y a 2,3 cables de la punta Edison, en el lado W del paso Micalvi. Es una proyección de la costa E de la isla Bertrand, orillada por sargazos; pero su redoso E es profundo.

Isla Isabel. Punta Edison.- Situada frente a la punta Salida, algo alejada al E del paso navegable. Es la isla de mayor tamaño del grupo y su extremo W lo configura la punta Edison.

Islote Tolosa.- Situado al S y a 2 cables de la punta Salida, muy próximo al N de la isla Bacatana, en el lado E del paso Micalvi. Es pequeño y bajo.

Baliza ciega Islote Tolosa.- En el islote Tolosa. Torre de fibra de vidrio de 3,3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Elevación 5 metros. Señal costera.

Isla Comandante.- Situada al SW y casi a 3 cables de la punta Salida, en el lado W de la entrada S del paso Micalvi. Su redoso SE es sucio y desprende rocas y bajos fondos.

Islote Oreste.- Situado colindante al NE de la isla Comandante. Es pequeño.

Cartas: 13000 - 13200 - 13222

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Isla Bacatana.- Situada al E y casi a 1 cable de la isla Comandante. Su redoso W es limpio y profundo, permitiendo aproximarlo para evitar los escollos que desprende la costa SE de la isla Comandante.

La isla Bacatana, junto con la isla Comandante, señalan la entrada S del paso Micalvi y entre ellas pasa la derrota.

Baliza ciega Isla Bacatana.- En el extremo SW de la isla Bacatana. Es un trípode de madera de 3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

DIRECCIONES PARA LA DERROTA EN EL PASO MICALVI

Ingresando al seno Grandi.- Proviniendo desde el S hay cierta dificultad para tomar y cruzar el paso Micalvi, pues son numerosas las islas e islotes que hay que sortear en su curso. Para facilitar el reconocimiento de su acceso S, es necesario avanzar rodeando por el S y el E la isla Bertrand hasta avistar la baliza ciega Isla Bacatana que indica la entrada S. Dar rumbo al 008° para pasar al E y a 3,6 cables de las islas Baquedano —situadas colindante a la costa E de la isla Bertrand— y en dirección al canalizo que queda entre la isla Bacatana y la isla Comandante. Cuidar navegar más cargado hacia la isla Bacatana y por entre los sargazos que cubren la ribera de ambas islas. Así, se precaverá de los escollos desprendidos de la costa SE de la isla Comandante, especialmente.

Enseguida, cambiar el rumbo a estribor hasta el 023° para continuar la derrota paralelo a la isla Bacatana a una distancia de unos 40 metros y en dirección al centro del canalizo que queda entre la isla Bacatana y el islote Oreste.

Sobrepasado el islote Tolosa, el paso ensancha, y cuidar pasar próximo a la punta Salida que es limpia, salvada la cual, caer a babor hasta el rumbo 330° en dirección a la baliza ciega Islote Huanaco. Así, se pasará a distancia segura por babor de las rocas Garibaldi y, más adelante, por estribor respecto de los escollos desprendidos próximos al W de la isla Cabras —señalizada con una baliza ciega.

Al aproximar al islote Huanaco, caer oportunamente a estribor hasta el rumbo 030° aproximadamente, para pasar entre la isla Cabras y el islote Huanaco; pero acercándose hasta 40 metros de este último, cuya costa es limpia. De este modo, se precaverá pasar a distancia segura por estribor de la roca Track, próxima a la isla Cabras. Enseguida, contornear los sargazos de la costa W de la isla Cabras, cuidando no aproximarse a los sargazos de la roca Teresita.

Finalmente, frente a la isla Conejos el paso se hace más amplio y de fácil navegación.

Las partes más comprometidas para la navegación del paso Micalvi están entre la isla Cabras y el islote Huanaco, y entre la isla Bacatana y la isla Comandante, adonde el paso se hace sumamente estrecho y se requiere gobernar cuidándose de los sargazos.

Seno Grandi.- Carta Nº 13222. Lat. 55° 13’ S; Long. 67° 50’ W (aprox.). Se forma sobre la mitad W de la costa S de la isla Navarino; entre dicha costa y la península Señoret que avanza hacia el W en dirección a la isla Bertrand. Es un vasto seno que se interna más de 6 millas en dirección E por poco más de 1 milla de ancho.

El seno Grandi es limpio y su navegación a medio canal no ofrece dificultades ni peligros. Sin embargo, no se encuentra bien reconocido ni suficientemente sondado por lo que debe navegarse con precaución.

Tanto el seno como el puerto Grandi están bien protegidos de los vientos de cualquier dirección y ofrecen buen tenedero en fondo de arena y fango.

Los únicos inconvenientes que hay son las dificultades y peligros que presentan los canales de acceso, los cuales impiden el paso a buques de eslora superior a 60 metros.

Puerto Grandi.- Carta Nº 13222. Lat. 55° 13’ S; Long. 67° 56’ W (aprox.). Se forma sobre la costa N de la isla Bertrand; adonde el área del fondeadero es amplia y limpia. Está bien protegido de todos los vientos y su tenedero es bueno; sin embargo, el viento NW entra por el valle del río Douglas y sopla con fuerza en el fondeadero, siendo recomendable en estos casos fondear una segunda ancla para evitar el peligro de garrear.

Al SE y al E del islote Adela y a 1,08 y 2,16 cables, respectivamente, se encuentran dos bajos fondos con 2 metros de agua, el último de los cuales está marcado por sargazos.

En el puerto Grandi se encuentran las casas de la estancia que ocupa los campos de la región

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

para la crianza de ganado lanar y donde se puede obtener carne fresca. Puede hacerse agua en embarcaciones menores.

Fondeadero.- En el puerto Grandi se encuentra fondeadero en 15 metros de agua sobre fondo de arena y fango, enfrente de las casas de la estancia y a 1,08 cables de un pequeño muelle y al SSE del islote Adela; si bien hay sargazos aislados hacia la costa, hay suficiente agua para que el buque pueda pasar sobre ellos en su borneo.

Puerto Señoret.- Carta Nº 13222. Lat. 55° 14' S; Long. 67° 47' W (aprox.). Se forma al ESE y a 5 millas de puerto Grandi y al W de dos islas de forma alargada que casi cruzan de S a N el saco E del seno Grandi. Es un excelente fondeadero para los buques que no pueden entrar a la ensenada Cortéz. Allí se puede encontrar fondeadero en 11 a 14 metros de agua sobre fondo de arena.

Ensenada Cortéz.- Carta Nº 13222. Lat. 55° 14' S; Long. 67° 46' W (aprox.). Se forma al final del saco E del seno Grandi, pasado al E de dos islas de forma alargada que casi cruzan el seno de S a N en esta parte, dejando al N de ellas un canalizo angosto y somero que no permite el paso de buques con más de 3 metros de calado. Es un saco de forma casi circular y de 1 milla de diámetro, adonde se encuentra fondeadero en 7 a 3 metros de agua.

Isla Vauverlandt.- Situada al ESE y a 6,7 millas del cabo Webley y al S y casi a 4,5 millas de la isla Bertrand, en la parte NW de la bahía Nassau. Es de reducido tamaño; pero, bastante notable, por lo que es útil como referencia para dirigirse a cualquiera de los senos, bahías o puertos de esa región.

La costa W de la isla Vauverlandt es sucia como hasta 4 cables afuera de la orilla, destacando un pequeño islote al W y a 1,5 cables.

Isla Scott.- Situada al ESE y a 3,5 millas de la isla Bertrand e inmediata a la costa S de la isla Navarino. La costa N de esta isla desprende un extenso banco que descubre en bajamar que la une con la costa de la isla Navarino.

Bajos fondos- Un bajo fondo con 5,5 metros de agua se encuentra al ENE y a 1 milla de la punta NE de la isla Scout; y al E y a 1,5 millas de la punta SE de la misma isla hay otro bajo fondo de 9 metros de profundidad. Ambos escollos están rodeados por sargazos.

Punta Courrejolles.- Situada al E y a 7,2 millas de la isla Scott y sobre la costa S de la isla Navarino. Constituye la punta W de la entrada de la bahía Windhond. El lado S de la punta Courrejolles, destaca sargazos como hasta 1 milla afuera de la orilla; y los lados N y E de la punta despiden esas mismas algas a distancias variables entre 1 y 2 millas. Se recomienda, por tanto, dar a la punta Courrejolles prudente resguardo.

Bahía Windhond.- Carta Nº 13300. Se forma sobre la costa S de la isla Navarino y en su mitad E, en el lado N de la bahía Nassau. Es una enorme bahía de forma casi rectangular —que en el siglo XVII recibió de los marinos holandeses el nombre de Windhond— con un saco que se interna 6,5 millas en dirección N y su ancho alcanza a 5 millas. La bahía está completamente abierta a los vientos del 3er cuadrante, que son los vientos reinantes de la región; y como sus costas son bajas, no ofrecen protección de los vientos de esa dirección, que soplan con fuerza dentro de la bahía levantando marejada gruesa. Su fondo es parejo, siendo mayor en su parte E por encontrarse en proceso de embancamiento su costa W. Las mayores profundidades se encuentran próximas a la costa E en su medianía, donde se sondan 73 metros.

La bahía Windhond es limpia, salvo en la punta Courrejolles que destaca en su redoso un gran campo de sargazos al que hay que dar suficiente resguardo. En la parte NE de la bahía y próximos a la costa N, hay varios islotes y rocas. Sobre su costa E, a 1 milla de la caleta Bevan, se encuentra un islote rocoso y bajo llamado islote Lobos; útil como referencia para recalar a la caleta Bevan.

En la parte NE de la bahía Windhond se encuentra buen fondeadero, apto para buques menores, en 21 metros de agua, al 130° y a 8,37 cables de la punta N de la caleta Bevan; protegido de los vientos con componente E.

Fondeadero Oreste.- Carta Nº 13300. Lat. 55° 13' S; Long. 67° 36' W (aprox.). Se encuentra enfrente de la mediania de la costa W de la bahía Wind-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

hond. En caso que un buque se vea obligado a aguantar un mal tiempo del SW al interior de la bahía Windhond, se recomienda fondear sobre la costa W, más o menos, en su medianía, al resguardo de punta Courrejolles y su campo de sargazos, que ofrecen algún reparo contra la marejada. Allí, se encuentra buen tenedero en 14 metros de agua.

Caleta Bevan.- Carta Nº 13300. Lat. 55° 14' S; Long. 67° 26' W (aprox.). Se forma al N y a 1 milla del islote Lobos y sobre la costa E de la bahía Windhond, próximo a su rincón NE. Es de forma semicircular y es sede de una estancia y único lugar poblado de la bahía. Las casas se encuentran en la parte S de su saco y se avistan una vez sobrepasada la punta S, en la cual hay una baliza ciega que sirve como referencia para la recalada a la caleta. Es conveniente fondear en 20 metros de agua, en el centro de la caleta y sobre la línea que une las puntas N y S, más próximo a esta última para encontrar algún reparo contra los vientos reinantes del SW.

La caleta Bevan no ofrece protección contra el viento y marejada del SW, por lo que debe considerarse como un fondeadero ocasional, que no conviene tomarla con viento de fuerza superior a 5.

Baliza ciega Caleta Bevan.- En la punta S de la caleta Bevan. Es un trípode de madera de 3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

Punta Harvey.- Situada al ESE y a 6 millas de la punta Courrejolles y en la misma costa. Esta punta limita la bahía Windhond por el SE. El lado W de la punta Harvey despide al NW y a 7,5 cables un pequeño islote muy próximo a la costa E de la bahía.

La costa comprendida entre la punta Harvey y la punta Guanaco, que le sigue al E, despide algunos bajos fondos y aguas someras como hasta 1 milla afuera de la orilla; se recomienda pues, dar a esta un prudente resguardo.

Punta Guanaco.- Situada al E y a poco más de 7 millas de la punta Harvey y en la misma costa. Configura el borde SE de la isla Navarino. Su redoso es sucio y somero hasta casi 5 cables afuera; además, está bordeado de extensos sargazos.

En las proximidades de la punta Guanaco —al SSE y como a 1 milla— existe un manchón de sargazos bastante extenso y de un ancho aproximado de 2 millas.

Paso Goree. Entrada S.- Carta Nº 13300. Separa la costa SE de la isla Navarino —por el lado W— de la costa NW y W de la isla Lennox —por el lado E—, en una extensión de 9 millas en dirección aproximada NE-SW; su menor ancho entre las puntas Yawl y Norte es de 3,2 millas, pero, la costa de la primera punta despide bajos fondos y sargazos hasta casi 1 milla afuera.

El paso Goree comunica la parte NE de la bahía Nassau con la extensa bahía Oglander, que se forma entre las islas Navarino, Picton, Nueva y Lennox.

En la Quinta Parte del presente Capítulo, se encuentra la descripción detallada y particular del paso Goree, la bahía Oglander, el paso Richmond y el paso Picton; incluyendo las instrucciones de navegación y las direcciones para la derrota.

BAHIA NASSAU - LADO E

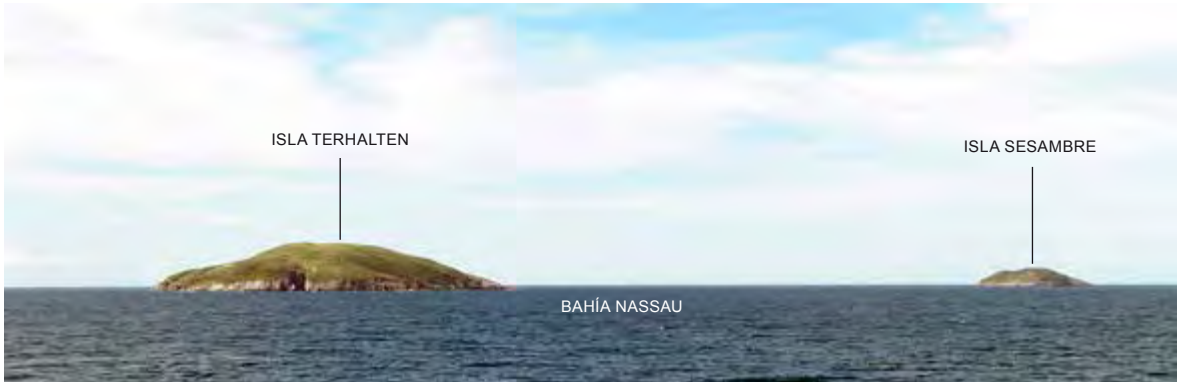
Islas Terhalten y Sesambre.- Situadas al SE y casi 10 millas de la punta Guanaco. Son dos islas pequeñas aunque elevadas —Terhalten a 95 metros y Sesambre a 62 metros. La isla Sesambre está al SE y casi a 1 milla de la isla Terhalten, la cual a su vez, despide un islote al ESE y a 5 cables; y otro al SE y a 8 cables; ambos islotes de tamaño muy reducido.

Islas Evout.- Situadas al SE y algo más de 10 millas de la isla Sesambre y casi en el centro de la boca E de la bahía Nassau. Forman un grupo concentrado de islas que despiden algunos peligros en su contorno; al S y casi a 1,6 millas de la isla mayor de ellas, hay un grupo de islotes y rocas; asimismo, al SE y a 9 cables, un pequeño islote.

Baliza ciega Islas Evout.- Casi en el centro de la mayor de las islas Evout y en su parte más elevada. Es un trípode metálico revestido en madera de 3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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



Islas Terhalten y Sesambre. Vista desde el W

ISLAS WOLLASTON Y HERMITE

Islas Wollaston y Hermite.- Situadas hacia el S de la bahía Nassau y al E de la península Hardy, formando en conjunto un dilatado archipiélago que cubre una superficie de forma sensiblemente triangular de unas 30 millas por lado. Fueron descubiertas en el año 1758 por Drake, quien las denominó Elizabeth; pero, más tarde, otros navegantes les dieron el nombre actual. Con excepción de la isla Grévy, todas las islas del archipiélago son de origen eruptivo, roqueñas, elevadas y de la misma formación geológica que la de la península Hardy. La isla Grévy, por el contrario, es en su mayor parte baja, comparativamente con las islas vecinas, alcanzando su mayor elevación a los 235 metros; y los terrenos que la componen están formados de depósitos terciarios, análogos a los de la isla Navarino y la costa E de Tierra del Fuego.

Los canales o pasos que se forman entre las diferentes islas del archipiélago, son en general profundos; la mayoría de las rocas que en ellos se encuentran, son rocas afloradas, y las sumergidas están cubiertas con espesos sargazos.

Se ha observado que en esta área existen fenómenos de refracción con cielos despejados y mar llana, que distorsionan la apreciación de la posición de ciertas islas a gran distancia.

Islas Wollaston.- Situadas al E y a 8,5 millas de la península Hardy —borde E de la isla Hoste— y separadas por el paso Mantellero, en el lado S de la bahía Nassau. Constituidas por cuatro islas principales: La isla Wollaston, la del centro, de mayor tamaño y de contornos muy irregulares; las islas Bayly y Grévy, hacia el NW y separadas de la isla Wollaston por el canal Washington y ubicadas a corta distancia una de la otra; y la isla Freycinet, próxima al E del borde SE de la isla Wollaston y apartada por el paso Bravo.

Isla Grévy.- Situada en el lado NW de las islas Wollaston. Se eleva a 235 metros. El remate N de la isla está constituido por la punta Dillón; el límite SE lo conforma la pequeña península Low; y el confín SW está determinado por el cabo Coquille.

Por el lado E de la isla Grévy se forma la espaciosa bahía Gretton, y por el lado S la bahía Beaufort; ambas bahías están unidas por un canalizo somero —denominado canal Victoria— que separa la isla Grévy de la isla Bayly que le sigue al SE.

Canal Victoria.- Carta Nº 13600. Separa la costa SE de la isla Grévy —por el lado NW— de la costa N de la isla Bayly —por el lado SE—, en una extensión de poco más de 5 millas y siguiendo un curso tortuoso. Es muy somero y está sembrado de rocas. Comunica la bahía Beaufort con la bahía Gretton, que se forma por el lado E de la isla Grévy.

El canal Victoria es, por consiguiente, no navegable e inútil para toda clase de embarcaciones.

Isla Bayly.- Situada inmediata al SE de la isla Grévy y separada por el canal Victoria y al NW de la isla Wollaston y apartada por el canal Washington.

En la parte N de la isla Bayly se alza el cerro Le-Cerf de 337 metros. El extremo NE de la isla lo

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

constituye el cabo Iron; su limite S es el cabo Barrow; y el extremo W es el cabo Lajarte.

Entre la costa NE de la isla Bayly y varias islas cercanas se forman tres pequeños fondeaderos: Otter W, Otter E y Romanche.

Bahía Beaufort.- Carta Nº 13600. Se forma entre la costa S de la isla Grévy y la costa W de la isla Bayly. Esta bahía es bastante amplia y totalmente abierta al W y por lo tanto a los vientos dominantes, de contornos sucios y muy poco conocida; se aconseja, pues, abstenerse de entrar a ella. En el rincón NE de la bahía Beaufort, se abre el acceso S del canal Victoria.

Punta Dillón.- Situada al SE y a 14,7 millas de la isla Vauverlandt, configurando el extremo N de la isla Grévy. Es de redoso sucio y desprende unos islotes en sus proximidades.

Islotes Doedalus.- Desprendidos hacia el N y NNE y hasta 1,9 millas de la punta Dillón. Es un grupo de pequeños islotes y rocas de entre los cuales se destaca el de más al E.

Rada Norte.- Carta Nº 13600. Lat. 55° 30' S; Long. 67° 37' W (aprox.). Se forma justamente al E de los islotes Doedalus y hacia el NW de la bahía Gretton, sobre la costa NE de la isla Grévy. Es una ensenada suficientemente abrigada, pues los islotes Doedalus la protegen por el NW, y allí se encuentran profundidades de 39 a 27 metros.

La rada Norte es de fácil acceso y constituye un magnífico punto de espera para un buque que deba cruzar la bahía Nassau para el N o para el S.

Bajos y escollos

Advertencia.- Todos los escollos que se describen a continuación están marcados por sargazos; pero, en previsión de posibles errores de situación, o más probablemente que existan rocas desconocidas, se aconseja dar a la zona que se va a describir un resguardo por el N de no menos de 2 millas, a fin de salvar con seguridad todo peligro.

Roca Doedalus.- Se encuentra al NE y a 4 cables del islote Doedalus más destacado al NE y al N de la rada Norte. Es una roca que aflora en bajamar de una extensión no mayor que un bote y está marcada por sargazos; pero, hasta 20 metros de distancia en todo su redoso, se sondan 13 de agua y de 20 a 25 metros entre ella y el islote mencionado.

Rocas Hazeltine.- Se encuentran al E y a 1,8 millas de los islotes Doedalus. Son varias rocas sumergidas cuyas profundidades varían de 8 a 4,8 metros.

Isla Wollaston.- Situada inmediata al SE de la isla Bayly y separada por el canal Washington. Está ubicada en el centro del grupo de las islas Wollaston. Es de forma muy irregular y la más extensa. Sus tierras son más elevadas que las de las otras islas del mismo grupo, e incluso también que las del grupo de las islas Hermite. En su extremo SW se alza el monte Hyde de 673 metros, que es la mayor elevación.

El confín N de la isla Wollaston lo conforma el cabo Ross; su extremo SE la punta Romero, próxima al lado W de la isla Freycinet; y el confín SW, lo constituye el cabo Doze, el cual forma —a su vez— el término W de una pequeña península situada al W y a 2,5 millas del monte Hyde.

Por el lado S de la isla Wollaston corre el canal Franklin que la separa de las islas Hermite. Por el lado W corren el paso Sabugo que la separa de los islotes Otter y las islas Bandurias y Otaries; y el canal Washington que la aparta de la isla Bayly. Por el SE corre el paso Bravo que la separa de la isla Freycinet.

Bahía Gretton.- Carta Nº 13600. Es la extensa bahía que se desarrolla entre la costa E de la isla Grevy y la costa NW de la parte N de la isla Wollaston. Su boca se abre entre la punta Dillón —extremo N de la isla Grévy— y el cabo Ross —extremo N de la isla Wollaston. Esta bahía es amplia y de fácil acceso, y aunque abierta a los vientos del N que levantan una mar escarceada, ofrece, sin embargo, fondeadero eventual en la rada Norte y en el fondeadero Otter W. Pero abrigo bueno y seguro se consigue en el fondeadero Romanche y el surgidero Seagull.

En la parte SE de la bahía Gretton se abre el paso Sabugo que permite acceder al seno Alberto y a la entrada N del canal Washington.

Bajos y escollos

Bajo Banner.- Se encuentra al SE y a 3,5 millas de la punta Dillón y apartado casi 5 cables de la punta

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Correa en la costa W de la bahía Gretton. Es un bajo fondo con 3,3 metros de agua marcado por sargazos.

Entre el bajo Banner y la costa E de la isla Grévy, se forma un canalizo en cuyo eje se sondan 12,8 metros de agua.

Bajo Castro.- Se encuentra al SE y casi a 7 millas de la punta Dillón y casi en el eje de la bahía Gretton. Es un banco rodeado de sargazos.

Islotes Cabo.- Situados al ENE y casi a 1,5 millas de los islotes Otter y al WSW y a 3,5 millas del cabo Ross. Forman un pequeño grupo de islotes, de los cuales el de más al W es el mayor.

Entre los islotes Cabo y la costa NW de la isla Wollaston, no hay paso navegable.

Además, en el tramo de 3,5 millas de costa NW de la isla Wollaston comprendido desde los islotes Cabo hasta el cabo Ross, despide fondos sucios y sargazos que avanzan hasta 6 cables afuera de la orilla.

Península Low.- Es la angosta lengua de tierra que se desprende de la costa E de la isla Grévy y limita por el N con el canal Victoria. Despide rocas sumergidas y sargazos en todo su redoso a distancias variables entre 2 y 4 cables afuera de la orilla.

Isla Diana.- Situada inmediata al extremo SE de la península Low. Es muy baja y angosta pero mide como 8 cables de largo de NW a SE. Está orillada por sargazos.

Islotes Otter.- Situados al ENE y a 1,5 millas de la península Low y en la parte S de la bahía Gretton. El lado E de estos islotes despide sargazos como hasta 2 cables afuera de la orilla.

Por el lado W de los islotes Otter, se forma el fondeadero Otter W.

Isla Bandurias.- Situada al S y a 5 cables de los islotes Otter y cercana al E de la isla Diana. Su redoso es en general sucio hasta 2 a 3 cables afuera de la orilla.

Isla Otaries.- Situada al N y a 5 cables del cabo Iron —extremo NE de la isla Bayly— y cercana al S de la isla Bandurrias. Por el lado S de la isla Otaries se forma el fondeadero Romanche, y hacia el WNW de la punta Gun —extremo NW de la misma isla—, el surgidero Seagull.

Cabo Ross.- Situado al ESE y a 11 millas de la punta Dillón, configurando el extremo N de la isla Wollaston. La costa al W del cabo Ross es sucia hacia el WSW y hasta poco más de 1 milla y hasta 7,5 cables afuera de la orilla. Próximo al E destaca el islote Young.

Casco a pique.- Al 042° y a 4,2 millas del cabo Ross, se encuentra el casco del ex DD "Portales", hundido en 66 metros de profundidad.

Fondeadero Otter W.- Carta Nº 13600. Lat. 55° 35’ S; Long. 67° 33’ W (aprox.). Se forma entre la isla Diana y el lado W de los islotes Otter, en la parte SW de la bahía Gretton. Este fondeadero es de fácil acceso y medianamente abrigado.

En el fondeadero Otter W puede largarse el ancla en 25 metros de agua sobre lecho de fango y conchuela, con los bordes N y S de los islotes Otter demorando al 046° y al 120°, respectivamente.

El fondeadero Otter W se torna incómodo con vientos del 1er cuadrante, debido a la marejada que se forma.

Fondeadero Romanche.- Carta Nº 13600. Lat. 55° 37’ S; Long. 67° 33’ W (aprox.). Se forma entre el cabo Iron —extremo NE de la isla Bayly— y la costa S de la isla Otaries. Es una reducida ensenada que no ha sido hidrografiada, por lo que se recomienda no ingresar a ella.

Paso Sabugo.- Carta Nº 13600. Separa la costa E de las islas Otter, Bandurrias y Otaries —por el lado W— de la costa W de los islotes Cabo y de la isla Wollaston en esta parte —por el lado E—, en una extensión de casi 3,5 millas y en dirección media N-S, con un ancho navegable de casi 3 cables. Comunica la bahía Gretton con el seno Alberto y la entrada N del canal Washington; el que a su vez permite alcanzar el canal Franklin, más al S.

Bajos y escollos

Bajo fondo.- Se encuentra al NE y casi a 5 cables de la punta Error —borde NE de la isla Bandu-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

rrias. Es un bajo fondo con 4,9 metros de agua y que queda cercano al W de la derrota en el paso Sabugo.

Bajo Grande.- Se encuentra como a media distancia entre la punta Whistler —situada al SW y a 5,5 millas del cabo Ross— y la isla Otaries, en el límite S del paso Sabugo. Es un bajo fondo que se extiende como 3 cables en sentido E-W por 2 cables de ancho y está marcado por sargazos. Queda al E de la derrota.

El paso que hay entre el bajo Grande y la punta Whistler no es navegable, pues hay allí fondos sucios y no ha sido levantado.

Seno Alberto.- Carta Nº 13600. Se forma hacia el SE de la bahía Gretton y sobre la costa N de la isla Wollaston. Este seno se interna 6,5 millas en dirección SE y S. Las costas de uno y otro lado del seno, destacan numerosas rocas afloradas y sumergidas. Para su navegación debe dejarse la isla Vautours al W de la derrota y los islotes Felipe, que se encuentran más al interior, hacia el E. También es posible pasar entre los islotes Felipe, dejando al E el islote de más al E y el resto de ellos al W de la derrota; en este paso la profundidad es mayor de 34 metros.

En el seno Alberto no hay buenos tenederos dada la profundidad y la calidad de fondo que es de piedra.

Canal Washington.- Carta Nº 13600. Separa las costas E y SE de la isla Bayly —por el lado W— de la costa W de la isla Wollaston —por el lado E—, en una extensión de poco más de 3,5 millas en dirección general NNE a SSW. Este canal es angosto y de poca profundidad. Comunica el canal Franklin con el seno Alberto y luego también con la bahía Gretton a través del paso Sabugo.

Se aconseja a los navegantes no aventurarse por el canal Washington, por ser poco conocido.

Marea y corrientes.- En el canal Washington, la corriente de flujo tira hacia el N.

Bajos y escollos

Roca Brown.- Se encuentra al SSW y a 2,2 millas de la isla Otaries y casi en el eje del canal Washington. Es una roca sumergida con 2,3 metros de agua.

Islote Aranda.- Situado a la misma altura de la roca Brown y próximo a la costa E de la isla Bayly. Es muy visible y da un buen eco de radar, lo que permite acercarse a él a una distancia de 0,5 a 0,7 cable, salvando con esto el principal escollo del canal Washington.

Isla Wollaston. Costa E.- La costa E de la isla Wollaston, entre el cabo Ross y la punta Romero, es muy recortada y en ella se forman las siguientes abras: la caleta Middle y las bahías Alsina, Hately y Scourfield; y por último, el acceso N de paso Bravo que separa la isla Wollaston de la isla Freycinet.

Caleta Middle.- Carta Nº 13600. Lat. 55° 35' S; Long. 67° 23' W (aprox.). Se forma al SSE y a 2 millas del cabo Ross y sobre la costa E de la isla Wollaston. Su saco se interna 7,5 cables en dirección W y su entrada se abre entre las puntas Greene y Cárcamo —separadas 8,5 cables. El fondo de la ensenada está compuesto de piedras pequeñas, conchuelas, arena y roca en algunos puntos. Una gran mancha de sargazos abarca todo su ancho y el final de su saco.

La caleta Middle es algo reducida, pero segura y abrigada de los vientos del W; sin embargo, los revolones y chubascos que descienden de las alturas vecinas se sienten, a veces, con gran violencia.

Isla Middle.- Situada inmediata al SE de la caleta del mismo nombre y separada 2 cables de la punta Fellay en la costa E de la isla Wollaston.

Bahía Alsina.- Carta Nº 13600. Lat. 55° 38' S; Long. 67° 21' W (aprox.). Se forma al SSW y a 1,5 millas de la isla Middle y sobre la costa E de la isla Wollaston. Su entrada se abre entre la punta Cecilia y la punta Flores —situada al ESE y a 1,4 milla—, donde existen abundantes sargazos. Las profundidades de la bahía varían entre 15 y 17 metros sobre fondo de arena. En la parte N de la bahía hay una cascada notable, adonde es posible hacer aguada.

Bahía Hately.- Carta Nº 13620. Se forma al S y a 3 millas de la isla Middle, y sobre la costa E de la isla Wollaston. Es una dilatada bahía y protegida de los vientos reinantes; sin embargo, sus aguas son demasiado profundas, por lo cual, no es apta para fondeadero.

Cartas: 13000 - 13200 - 13600 - 13620 - 13700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Bahía Scourfield.- Carta Nº 13620. Se forma al SSE y 8 millas de la isla Middle, y sobre la costa E de la isla Wollaston. Es también una extensa bahía y sus aguas son demasiado profundas para fondear; sin embargo, en su costa NW se forma la caleta Lientur, donde si es posible encontrar fondeadero.

Caleta Lientur.- Carta Nº 13620. Lat. 55° 43' S; Long. 67° 19' W (aprox.). Se forma en el extremo NW de la bahía Scourfield y sobre costa E de la isla Wollaston. Su saco se interna casi 6 cables en dirección NW y presenta un ancho bastante parejo de casi 2,3 cables. Su entrada se abre entre las puntas Stone y Ward, donde hay una línea de sargazos con profundidades de 15 a 20 metros.

Se debe tener cuidado con los vientos del NW y SE que se encajonan y se dejan sentir con fuerza.

Fondeadero.- En la caleta Lientur se encuentra fondeadero, apto para buques de hasta 50 metros de eslora, en 17 a 27 metros de agua sobre fondo de arena y fango, prácticamente en el centro del saco. Buen tenedero.

Paso Bravo.- Carta Nº 13620. Separa la costa E de la isla Wollaston —por el lado W— de la costa W de la isla Freycinet —por el lado E—, en una extensión de poco más de 2,5 millas y siguiendo un curso bastante recto en dirección NNE-SSW. Comunica la bahía Scourfield con la bahía Arquistade. Su entrada N tiene aproximadamente 1 milla de ancho y se angosta paulatinamente hasta alrededor de 3 cables en su salida S. En su acceso SW se encuentra el islote Adriana que deja dos pasos muy angostos y sucios.

Se recomienda no aventurarse en el paso Bravo si no se posee un conocimiento previo.

Canal Franklin.- Cartas Nº 13600 y 13620. Separa la costa S de las islas Bayly y Wollaston —por el lado N— de la costa N de las islas Hermite y Herschel —por el lado S—, en una extensión de casi 17 millas en dirección general W-E. Comunica el paso Mantellero con: la bahía Gretton a través del canal Washington y el paso Sabugo; la bahía San Francisco a través del paso Suazo; la bahía Scourfield a través del paso Bravo; y la bahía Arquistade.

El canal Franklin es limpio en general, sin embargo, en su extremo E se angosta y es necesario precaverse de los bajos fondos que la costa N de la isla Epave desprende hasta casi 0,7 cable afuera, y también de las rocas González ubicadas casi en el eje de la entrada E del canal, y que conviene dejar al S de la derrota. Con todo, el canal es navegable aproximándose un poco más al hacia el N del eje del canal.

La cumbre dominante en esta región es el monte Hyde que se alza en la isla Wollaston a 673 metros.

Islas Wollaston. Lado S.- Es la costa que se extiende desde la isla Morandé —situada contigua a la península que forma el extremo W de la isla Bayly— hasta la punta Scourfield —extremo E de la isla Freycinet.

La costa S de las islas Bayly y Wollaston configura la ribera N del canal Franklyn; y la de la isla Freycinet el lado N de la bahía Arquistade.

Entre la isla Bayly y la isla Wollaston se abre el acceso S del canal Washington. La costa S de la isla Wollaston es recortada y despide algunos islotes y rocas sumergidas hasta casi 1 milla afuera; en la citada costa se forman, sin embargo, algunas bahías, como la bahía Isthmus y los fondeaderos Hyde y Kendall, todos poco conocidos; y la caleta De los Ríos. Entre la isla Wollaston y la isla Freycinet se abre el acceso S del paso Bravo. En la costa SE de la isla Freycinet se forma la caleta Colón.

Bahía Isthmus.- Carta Nº 13620. Lat. 55° 45' S; Long. 67° 32' W (aprox.). Se forma por el lado E de la península que configura el extremo SW de la isla Wollaston y termina en el cabo Doze. Es una amplia ensenada cuyo final de su saco está separado por una angosta faja de tierra de otra pequeña bahía sin nombre, que se forma sobre la costa W de la misma isla y por el lado N de la citada península.

El cabo Doze o extremo W de la entrada de la bahía Isthmus, despide rocas afloradas y sumergidas entre el SE y SW y que avanzan hasta casi 5 cables afuera de la orilla.

La bahía Isthmus no ha sido levantada, carece de sondas y es abierta a los vientos del 3er cuadrante; por lo que se aconseja no entrar a ella.

Fondeadero Hyde.- Carta Nº 13620. Lat. 55° 45' S; Long. 67° 28' W (aprox.). Se forma al ESE y a

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

2,5 millas de la bahía Isthmus y sobre la misma costa S de la isla Wollaston, en el lado N del canal Franklyn. Es una ensenada que se interna casi 1,7 millas hacia el N y presenta un ancho medio de 6 cables. Su entrada, de 1,4 millas de ancho, se abre entre el islote Valdés situado colindante a la punta W y dos islotes también muy próximos pero a la punta E —denominada Echeverría—. Al interior de la bahía y cerca de la costa W hay un islote pequeño que se eleva a 8 metros, el cual señala el límite del fondeadero interior. Las costas de la ensenada están orilladas por sargazos. En el vértice NE del saco desagua una aguada.

Fondeaderos

Fondeadero exterior.- Se encuentra fondeadero en 30 metros de agua al 160° y a 3,5 cables del islote y en una posición equidistante al islote próximo a la costa W y la costa de ambos lados del saco.

Fondeadero interior.- Se encuentra fondeadero en 30 metros de agua sobre fondo de arena y fango al centro de la pequeña rada que se forma justamente pasado al N del islote próximo a la costa W.

Fondeadero Kendall.- Carta Nº 13620. Lat. 55° 45‘ S; Long. 67° 24’ W (aprox.). Se forma al ESE y a 4,7 millas de la bahía Isthmus y sobre la misma costa S de la isla Wollaston, en el lado N del canal Franklyn. Es una ensenada que se interna casi 1,6 millas en dirección NNE y presenta un ancho medio de 5,5 cables. Su entrada, de 1,7 millas de ancho, se abre entre la punta Echeverría y la punta Furniss. Casi en el centro de la ensenada hay un islote pequeño. Las costas están orilladas por sargazos y la del lado W es más baja que la del E, a pesar de que el eje del saco es profundo y permite el fondeo de naves.

El fondeadero Kendall no es especialmente recomendable, toda vez que muy cerca se encuentra el fondeadero Hyde de mejores condiciones.

Caleta De los Ríos.- Carta Nº 13620. Lat. 55° 48’ S; Long. 67° 20’ W (aprox.). Se forma justamente al E de la punta Álvarez —extremo S de la isla Wollaston— y sobre la costa S de la parte SE de dicha isla, en el lado N del extremo E del canal Franklin. El saco de esta caleta se interna casi 3 cables en dirección W y presenta un ancho de 2,2 cables. Es muy abrigada y protegida de los vientos reinantes de componente W. La orilla de la caleta es pedregosa, pero en general en su costa W ofrece muy buenos desembarcaderos, ya que no existe marejada y la profundidad es cercana a los 2 metros. Se recomienda como desembarcadero un canalizo ubicado en el extremo de la punta W que termina en una pequeña playa de arena donde una embarcación menor puede varar.

Existen dos rocas grandes cerca de la orilla, las cuales no ofrecen ningún peligro por estar ubicadas al final del saco.

Al E de la entrada a la caleta se encuentran las rocas González y el islote Edison.

Direcciones y fondeadero.- Proviniendo del W para tomar el fondeadero en la caleta De los Ríos, navegar al rumbo 020° en dirección a la punta E de la entrada, la que es fácil reconocer porque tiene un islote separado unos 80 metros de su extremo. Cuando el canto exterior de la punta W demora al 270° cambiar el rumbo a babor al 340°, y cuando demora al 240° caer más a babor al rumbo 310° en dirección al final del saco. Se encuentra fondeadero en 22 metros de agua sobre fondo de conchuela, con la punta W demorando al 194° y la punta E al 070°.

Viniendo del E, gobernar al 310° en dirección al final del saco de la caleta, a media distancia entre las puntas de entrada E y W, y fondear de acuerdo a las mismas direcciones anteriores.

Islote Edison.- Situado al ENE y a 4,7 cables de la punta S del fondeadero De los Ríos y separado 2 cables de la costa S de la isla Wollaston. Es pequeño y está rodeado de sargazos. Su redoso S es limpio; pero no así, por el N que no deja paso navegable entre él y la costa S de la isla Wollaston, debiendo siempre rodeársele por el S.

Rocas González.- Situadas al S y a 4,7 cables del islote Edison y separadas 3,5 cables de la costa N de la isla Herschel. Son una roca aflorada y un bajo fondo rocoso con apenas 2,6 metros de agua, destacado al SW y a 1 cable de la anterior; y otro bajo fondo de 7,7 metros de profundidad, muy próximo al SE.

Las rocas González pueden rodearse por cualquier lado; pero pareciera más seguro hacerlo por

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

el N, pasando entre el islote Edison y la roca aflorada, donde hay mayor desahogo.

Bahía Arquistade.- Carta Nº 13620. Lat. 55° 50' S; Long. 67° 12' W (aprox.). Se forma justamente al E y como continuación del canal Franklyn, entre la costa S de la isla Freycinet y la costa N de las islas Herschel y Deceit. Es una amplia ensenada abierta al E y en cuya esquina NW se abre hacia el N el paso Bravo, y hacia el S entre las islas Herschel y Deceit, lo hace el paso Mar del Sur.

La bahía Arquistade es muy profunda. En su costa N se forma la caleta Colón y en la del S, las caletas Hudson y Martial.

Isla Freycinet.- Situada a corta distancia al E de la isla Wollaston y separada por el paso Bravo. Es de buen tamaño y una de las mayores del grupo Wollaston, se eleva a 335 metros.

Al NE y a 5 cables del cabo Scourfield —extremo E de la isla Freycinet—, se encuentran los islotes King —muy apropiados para reconocer desde el N la bahía Arquistade—, y al N y a 8,8 cables de dicho cabo y muy próximos al borde NE de la misma isla, los islotes Rodríguez.

Caleta Colón.- Carta Nº 13620. Lat. 55° 47' S; Long. 67° 12' W (aprox.). Se forma sobre la costa SE de la isla Freycinet, en el lado N de la bahía Arquistade. El saco de esta caleta es amplio y se interna casi 8 cables en dirección NW y ofrece un ancho de 1,2 millas. Su costa N está orillada por sargazos que denuncian aguas someras. Está protegida de los vientos reinantes del W y NW.

Fondeadero.- En la caleta Colón se encuentra buen fondeadero en 36 a 40 metros de agua sobre fondo de arena y conchuela, casi en el centro del saco, adonde las anclas agarran bien aun cuando se han experimentado vientos del W y NW de hasta 35 nudos. La mar de fondo del E entra al fondeadero afectando a los buques que allí se encuentren.

ISLAS HERMITE

Islas Hermite.- Situadas al SE y a 8,7 millas del Falso Cabo de Hornos y cercanas al S de las islas Wollaston y separadas por el canal Franklyn y la bahía Arquistade. Es un grupo compuesto de siete islas principales y varios islotes y rocas; las islas más importantes son: Hermite la mayor y de más al W; Jerdán, próxima al extremo NE de la anterior; Herschel y Deceit, en sucesión hacia el ESE de la segunda y a corta distancia una de otras; Barnevelt, al E y como a 9 millas de Deceit; Hall, al SE y a 2,5 millas de Jerdán; y la isla Hornos, la de más al S, con el cabo de su nombre.

Las islas Hermite son de roca eruptiva, en las cuales es más o menos manifiesta la presencia de minerales sílices y ferrosos. Las costas de las islas Hermite son abruptas y acantiladas; y las montañas se alzan en picachos que se encumbran de 200 a 550 metros aproximadamente, cubiertas de una vegetación tupida y de perenne verdor, la que llega a veces hasta las cumbres.

Los canales o pasos que separan las islas Hermite son, en general, profundos y limpios; las pocas rocas que hay en ellos afloran siempre y están marcadas con sargazos; puede, pues, acercarse a estas islas prudentemente.

Las islas Hermite están separadas de las islas Wollaston por el canal Franklin y la bahía Arquistade.

Isla Hermite.- Situada en la parte W del grupo y en el lado S del canal Franklin. Es elevada y escabrosa en su costa E, en donde se alza el pico Saint Martin de 456 metros, para descender gradualmente hacia el W donde termina en el cabo West —extremo W de la isla— y el cual es bajo.

El extremo N de la isla Hermite, lo constituye la punta Neck; su extremo SE, el cabo Seal; su confín S el cabo Spencer; y la punta W es el cabo West.

Próximas al extremo NE de la isla Hermite, se encuentran las islas Maxwell, Saddle y Jerdán, de las cuales, la última es la mayor.

Isla Hermite. Costa N.- Configura el lado S del canal Franklyn y se caracteriza por su acentuado desmembramiento. Esta costa despide algunos peligros que avanzan hacia el eje del paso Franklyn de los que hay que cuidarse, como ser las rocas Montalva y la roca Caballero. Sobre esta costa se forma la caleta Davanzo y el puerto Maxwell.

Caleta Davanzo.- Carta Nº 13620. Lat. 55° 49' S; Long. 67° 36' W. Se forma más al E y a poco más de 10 millas del cabo West y sobre la costa N de

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

la isla Hermite, en el lado S del canal Franklyn. El saco de esta caleta se interna casi 2 millas en dirección ESE y presenta un ancho medio de unos 8 cables. Su entrada se abre entre la punta Neck y la punta Sánchez —situada al WSW y a 2,5 millas—; ambas rodeadas de islotes y rocas y de redoso sucio. Sus costas están orilladas por sargazos y en la del lado S se desprende una roca sumergida y un bajo fondo con 2,5 metros de agua que avanzan hasta casi 1,6 cables afuera de la orilla. El fondo es de arena y fango, apreciándose en general como buen tenedero. Es abierta a los vientos del 4º cuadrante.

Fondeaderos

Fondeadero Exterior.- Se encuentra fondeadero en poco más de 50 metros de agua en la entrada del saco de la caleta Davanzo casi a medio canal y a 1,7 millas del final del saco.

Fondeadero Interior.- Se encuentra fondeadero en 36 metros de agua sobre fondo de arena y fango, más al interior del saco de la caleta Davanzo y también casi a medio canal y a 8,5 cables del final del saco. Este fondeadero está algo más protegido que el exterior; pero, hay que cuidarse de los peligros que desprende la costa S.

Isla Maxwell.- Situada contigua al N del extremo NE de la isla Hermite. Está como coronada por una roca aislada que se eleva a 157 metros.

Por el lado E de la isla Maxwell, entre esta y la isla Saddle —cercana al E— se forma un pequeño canal denominado paso Norte.

Isla Saddle.- Situada al E y a 6 cables de la isla Maxwell y separada por el paso Norte. Hay en esta isla dos cumbres redondeadas de 56 metros. Su costa E desprende varias rocas y bajos fondos rodeados de sargazos que se destacan hasta 3 cables afuera de la orilla.

Isla Jerdán.- Situada muy próxima al SE de la isla Maxwell y al S y a 2,5 cables de la isla Saddle y separada por el paso Oriental. Ostenta una cumbre cónica que se alza a 354 metros, denominada monte Jerdán. Muy próxima a su borde NE hay un islote; al E y a 2,9 cables del cual se encuentra un bajo fondo con 8,3 metros de agua.

Puerto Maxwell.- Carta Nº 13620. Lat. 55° 49' S; Long. 67° 31' W (aprox.). Se forma entre la costa NE de la isla Hermite y las islas Maxwell, Saddle y Jerdán —agrupadas frente al extremo NE de la isla Hermite. Tiene cerca de 1 milla de desahogo. La relativa poca elevación de la isla Hermite en esta parte, hace que los vientos sean más regulares y las rachas menos violentas en este puerto que en las caletas vecinas. Agua puede tomarse en abundancia en la costa de isla Hermite.

En resumen, el puerto Maxwell es cómodo y seguro; aunque un poco aislado, en él se está libre de los rafagales y chubascos.

Pasos de acceso a puerto Maxwell.- Entre la costa NE de la isla Hermite y las islas Maxwell, Saddle y Jerdán, se forman otros tantos canalizos de acceso a puerto Maxwell, pero, de estos, solamente dos podrían ser útiles para los buques: el denominado paso Norte —entre las islas Maxwell y Saddle—, y el paso Oriental —entre las islas Saddle y Jerdán.

Paso Oriental.- Carta Nº 13620. Corre entre la costa S de la isla Saddle —por el lado N— y la costa N de la isla Jerdán —por el lado S—, en una extensión de unos 7 cables en dirección general E-W y presenta un freo navegable muy restringido; ya que las riberas de uno y otro lado del paso despiden varios peligros y bajos fondos que lo estrechan demasiado y hacen difícil su navegación, por lo cual, este paso no se recomienda.

Paso Norte.- Carta Nº 13620. Corre entre la costa E de la isla Maxwell —por el lado W— y la costa W de la isla Saddle —por el lado E—, en una extensión de poco más de 1 milla en dirección N-S y ofrece un ancho navegable de casi 2 cables; pues, la existencia de varios peligros, restringe el paso navegable solamente a la vecindad de la costa E de la isla Hermite.

Bajos y escollos.- En el paso Norte de acceso a puerto Maxwell se encuentran los siguientes escollos:

Roca Caballero.- Se encuentra al NE y casi a 1 milla del extremo N de la isla Maxwell, al N del ac-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

ceso N del paso Norte. Es una roca que aflora en bajamar, sobre la cual rompe la mar con mal tiempo y apenas la marcan algunos sargazos, aunque insuficientemente, pues la fuerza de las corrientes los mantiene casi constantemente sumergidos.

La roca Caballero puede rodearse por cualquier lado. Se irá claro de este peligro, manteniendo la salida S del paso Norte del puerto Maxwell abierta por el E de la isla Maxwell.

Bajo fondo.- Se encuentra al NE y a 3,5 cables de la punta N de la isla Maxwell. Es un bajo fondo de roca con apenas 0,9 metro de agua.

Roca.- Situada al NE y a 2,7 cables de la punta E de la isla Maxwell y casi en el eje del paso Norte. Es una roca aflorada que descubre 1,2 metros, visible desde media marea y marcada por abundantes sargazos. Salvada la roca Caballero, es necesario barajar enseguida a corta distancia la costa E de la isla Maxwell, para escapular con seguridad esta roca aflorada.

Bajo fondo.- Se encuentra hacia el E y a 2,3 cables de la misma punta E de la isla Maxwell. Es un bajo fondo con una profundidad de 5,8 metros.

Roca Black.- Se encuentra al E y a 5,5 cables de la punta E de la isla Maxwell y próxima a la costa W de la isla Saddle. Es una roca aflorada.

Direcciones y fondeadero.- Para tomar el paso Norte, puede rodearse la roca Caballero por cualquier lado, cuidándose también de la roca con apenas 0,9 metro de agua destacada al N de la isla Maxwell, y luego dar rumbo al 165° para pasar al E y a 1,2 cables de la costa E de la isla Maxwell. Así, se pasará a medio freo entre dicha costa y la roca aflorada situada al E y a 2,3 cables de dicha isla y todos los otros peligros existentes quedarán hacia el E de la derrota.

Una vez dentro del puerto, se puede fondear en 28 a 30 metros de agua sobre lecho de arena y conchuela, en cualquier parte. Buen tenedero. El mejor fondeadero se encuentra en 29 metros de agua sobre fondo de arena, en el centro del puerto, con el borde E de la isla Maxwell demorando al 328° y a 3,5 cables.

Paso Suazo.- Carta Nº 13620. Separa la costa E de la isla Jerdán —por el lado W— de la costa W de la isla Herschel —por el lado E— en una extensión de casi 3 millas en dirección general N-S y ofrece un ancho navegable de 4,5 cables, sea que se rodee la roca Abarzúa —ubicada casi a medio canal— por el E o por el W; sin embargo, casi a medio camino entre la roca Abarzúa y la costa E de la isla Jerdán, se encuentra un bajo fondo con 8,3 metros de agua que podría ser necesario sortear. Pareciera más conveniente rodear la roca Abarzúa por el E. Comunica el canal Franklyn con la bahía San Francisco.

Bajos y escollos

Roca Abarzúa.- Se encuentra al ESE y a 8 cables del islote inmediato al borde NE de la isla Jerdán y en la medianía del paso Suazo. Es una roca que descubre como 1,2 metros y en ella rompe la mar; se ve desde media marea. La derrota puede llevarse por cualquier lado de esta roca; pero por el E es más limpia y directa.

Islotes Cortéz.- Situados al E y a 2,5 millas de la isla Saddle y separado 5 cables de la costa N de la isla Herschel. Son tres islotes pequeños dispuestos muy juntos y rodeados por sargazos. Al W y casi 1,8 cables de estos islotes se destaca una roca sumergida.

Isla Epave.- Situada al E y a 4,5 cables de los islotes Cortéz y separada 2,7 cables de la costa N de la isla Herschel. Es de regular tamaño y está bordeada por rocas afloradas y sargazos que avanzan hasta casi 1 cable afuera de la orilla, especialmente, frente a su costa NE y en dirección al eje del canal Franklyn.

Entre la costa N de la isla Herschel y la isla Epave, no hay paso para buques.

Isla Herschel.- Situada al E y a 1,5 millas de la isla Jerdán y separada por el paso Suazo y al S y a 7,5 cables de la isla Wollaston y apartada por el canal Franklyn. Además, se encuentra en una ubicación tal que su costa SW da a la bahía San Francisco, la costa NE la baña la bahía Arquistade y la costa E da al paso Mar del Sur que la separa de la isla Deceit.

La isla Herschel es la central de las islas Hermite y abarca 8,3 millas en sentido WNW-ESE; su

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

costa N configura la ribera S del extremo E del canal Franklyn y la del NE la de la parte W de la bahía Arquistade.

Caleta Martial.- Carta Nº 13620. Lat. 55° 49' S; Long. 67° 17' W (aprox.). Se forma al SSW y a 1,8 millas de la entrada S del paso Bravo y sobre la costa NE de la isla Herschel, casi en el límite W de la bahía Arquistade. Es una escotadura que se interna casi 3,5 cables en dirección SW y tiene una boca de 2,7 cables de ancho.

Las costas del N y del S de la caleta Martial están orilladas por abundantes sargazos; y en la del final, hay dos playas de arena amarilla separadas por la punta Jacobo. Ambas playas descienden hacia el mar formando un gran banco. En la playa de más al E existe un chorrillo que puede utilizarse para hacer aguada con tambores.

La caleta Martial es limpia y expedita; pero el tenedero es afectado por los vientos de todas las direcciones especialmente del E.

Direcciones y fondeaderos.- La caleta Martial es fácil de reconocer desde el E por sus playas de arena amarilla visibles desde lejos y por dos cerros relativamente elevados y de forma cónica que se alzan al SW de la caleta.

En la caleta Martial se encuentra fondeadero, apto para buques hasta de 60 metros de eslora, en 10 metros de agua sobre fondo de arena y fango, en el centro de la bahía. Los buques hasta de 100 metros de eslora, pueden fondear en 27 metros de agua sobre fondo de fango, al 065° y a 5,3 cables de la punta Jacobo. Otra referencia para el fondeo, lo constituye un mogote alto característico ubicado en la costa N y denominado punta Mogote. También se puede largar el ancla en 36 a 22 metros de agua, en las afueras de la caleta Martial, al 100° y a 3,1 cables de la punta Goñi.

Otro fondeadero.- Al SE y a 2 millas de la caleta Martial y sobre la misma costa N de la isla Herschel, se forma otra ensenada de condiciones análogas a la caleta Martial; pero, un poco más amplia y en la cual también se encuentra fondeadero en 27 a 23 metros de agua. Por su similitud puede ser confundida con la caleta Martial, ya que incluso al final del saco se divisa una playa muy similar.

Paso Mar del Sur.- Carta Nº 13620. Separa la costa E de la isla Herschel —por el lado W— y la costa W de la isla Deceit —por el lado E—, en una extensión de algo más de 3 millas en dirección NNE-SSW y ofrece un ancho navegable no menor de 2,5 cables. Generalmente está afectado por fuertes corrientes.

En la medianía de su acceso S se encuentran los islotes Carrasco.

Islotes Carrasco.- Situados al E de la punta Dublé –extremo E de la isla Herschel– y prácticamente en el eje del acceso S del paso Mar del Sur. Es un grupo de islotes, rocas y bajos fondos que avanza desde la referida punta y hasta casi el medio canal en esta parte. No hay paso navegable entre la punta Dublé y los islotes Carrasco.

El redoso E de los islotes Carrasco, en dirección el eje del paso Mar del Sur, es profundo a más de 0,6 cable afuera.

Baliza luminosa Islote Carrasco Norte.- En el islote Carrasco de más al N. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Direcciones para la derrota.- El paso Mar del Sur puede ser navegado con seguridad al rumbo 343°-163° para pasar al E y a 2,5 cables de los islotes Carrasco —señalizado el de más al N con una baliza luminosa—; con esto barajando a menor distancia la costa W de la isla Deceit, donde se encuentran no menos de 15 metros de agua y varias rocas e islotes áridos.

Isla Deceit.- Situada al E y a 1 milla de la isla Herschel y separada por el paso Mar del Sur. Es la segunda de las islas Hermite por el E. Vista la isla Deceit desde el E, su perfil no difiere mucho de la isla Bartolomé, la mayor de las islas Diego Ramírez. En la parte SE de la isla Deceit se alza el monte Guerrero de 416 metros. Su extremo NE lo constituye el cabo Austin; y el confín del SE es el cabo Deceit.

Sobre la costa E de la isla Deceit se forman las caletas Toledo y Wilfredo.

Islotes Deceit.- Situados inmediatos al SE y desprendidos hasta 2,6 millas del cabo Deceit. Forman dos grupos concentrados de islotes, uno muy próxi-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

mo al cabo Deceit y otro de islotes puntiagudos al SE y a 2,3 millas del referido cabo; entre ambos grupos queda un paso con profundidades entre 47 y 36 metros.

Caleta Wilfredo.- Carta Nº 13620. Lat. 55° 52' S; Long. 67° 06' W (aprox.). Es la segunda, o sea la de más al S de las dos radas que ofrece la costa E de la isla Deceit, del grupo de las islas Hermite. Es una rada que se interna 8 cables en dirección W y tiene un ancho medio de poco menos de 1 milla. Su entrada se abre entre las puntas Adriana y Peñaranda y mide 1,2 millas. Los cerros que la rodean son elevados y proporcionan un abrigo bastante aceptable de los vientos reinantes del 3er y 4º cuadrantes. Su profundidad es de 40 a 28 metros sobre fondo de arena y fango en algunas partes y en otras de piedra. Sargazos muy notorios han sido sondados, habiendo acusado una sonda mínima de 8 metros de agua en los del lado S y de 13 metros en el lado N.

Aproximadamente en el centro de la costa W de la caleta y casi unido a ella, se encuentra el islote La Luz. En la costa N de la caleta y proyectados contra una pequeña quebrada hay dos islotes y una roca aflorada. La vegetación de la isla es abundante, existiendo también dos arroyuelos.

Los vientos dominantes son los del 3er y 4º cuadrante, los que soplan casi continuamente y con fuertes rachas. Estos vientos aplacan la mar boa oceánica, la que se deja sentir inmediatamente que rondan o disminuyen de intensidad.

La caleta Wilfredo es importante porque proporciona fondeadero apropiado para los buques pequeños que se dirigen a la Antártica y que por razones de mal tiempo en el paso Drake, requieran capear temporales del 3er y 4º cuadrantes e incluso del NE, de los que ofrece conveniente abrigo.

Direcciones y Fondeadero.- La caleta Wilfredo es fácilmente reconocible por un mogote de forma troncocónica que tiene la punta Adriana, que cierra la caleta por el N y se encuentra en la medianía de la costa E de la isla.

En la caleta Wilfredo se encuentra fondeadero en 34 metros de agua sobre fondo arena y fango y con poco gradiente, aunque más hacia el interior hay algunos sectores de piedra; protegido de los vientos del 3er y 4º cuadrante por cerros relativamente prominentes y con vegetación abundante.

Dado que casi siempre soplan vientos que alcanzan fuerza 6 o 7, la experiencia aconseja tomar fondeaderos lo más al interior posible pero en forma transitoria solamente.

Caleta Toledo.- Carta Nº 13620. Lat. 55° 51' S; Long. 67° 06' W (aprox.). Se forma justamente al N de la punta Adriana y sobre la costa E de la isla Deceit. El saco de la caleta se interna 1,3 millas en dirección W y tiene un ancho medio de poco más de 6 cables. Su entrada se abre entre las puntas Nieto y Adriana separadas 1,5 millas.

La caleta Toledo es amplia y ofrece profundidades aptas para el fondeo de naves mayores, aún cuando son un poco superiores a las de la caleta Wilfredo. Está protegida de los vientos del 3er y 4º cuadrante.

Islas Barnevelt.- Situadas al ENE y casi a 9,5 millas de la isla Deceit y al ESE y a 12 millas del cabo Scourfield —extremo E de la isla Freycinet. Forman un reducido grupo de islas, y son las tierras más destacadas al E de las islas Hermite. El pequeño islote Hasse se destaca al W y a 2,2 millas de la isla principal.

La isla Barnevelt, la mayor y que da su nombre al grupo, tiene como 1 milla de extensión, se eleva a 57 metros, y es bastante pastosa. Su costa S destaca entre el SW y SE un buen número de rocas afloradas y sumergidas, las que avanzan casi hasta 1 milla afuera.

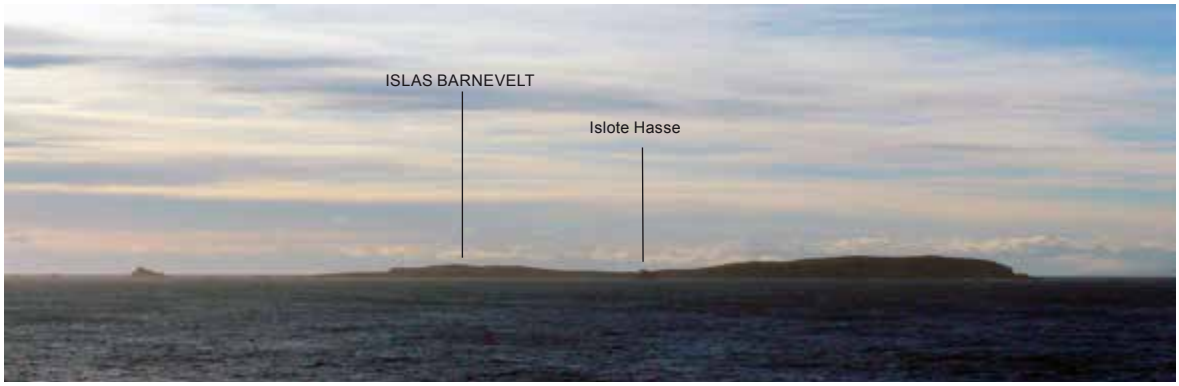
En la costa NE de la isla Barnevelt mayor, se forma una pequeña caleta donde se divisa una playa de arena; un buque pequeño, en caso de necesidad, podría fondear en la referida caleta. En la playa citada se puede, asimismo, desembarcar en botes.

Bahía San Francisco.- Carta Nº 13620. Es la extensa entrada de mar que se forma entre el lado E de la isla Hermite, la costa S de la isla Jerdán, la costa SW de la isla Herschel, y los lados W y N de la isla Hornos.

En la parte NW de la bahía San Francisco está la isla Chanticleer; a media distancia entre las islas Jerdán y Hornos, la isla Hall; y en el ángulo NW de la misma bahía, se forma la caleta Saint Martin.

Isla Chanticleer.- Situada al SSW y a 1,3 millas de la punta Deformes —extremo S de la isla Jer-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Islas Barnevelt. Vista desde el E

dán—, y al E y casi a igual distancia la costa E de la isla Hermite. Es poco elevada y termina por el N en un barranco vertical; hacia el SE y hasta 2 cables afuera de la orilla, se extienden algunas rocas, una de las cuales está siempre aflorada.

Isla Hall.- Situada al SE y a 2,5 millas de la isla Jerdán y como en el centro de la bahía San Francisco. Es prominente y su costa E y S está bordeada por rocas afloradas. Puede rodeársela por cualquier lado a prudente distancia.

Caleta Saint Martin.- Carta Nº 13620. Lat. 55° 51' S; Long. 67° 33' W (aprox.). Se forma sobre la medianía de la costa E de la isla Hermite. Es una rada que se interna casi a 1,2 millas en dirección W y está rodeada de montañas empinadas y escabrosas. Hacia el interior de la costa N se alza el pico Foster de 445 metros; hacia el interior de la costa SE están el pico Kater de 441 metros, el pico Barahona de 482 metros y el pico Saint Martin de 456 metros. Las costas de la bahía son en general acantiladas, pero, hacia el final de ella, el terreno es menos escarpado y termina en una playa de guijarros que despide aguas someras como hasta 1,5 cables afuera de la orilla. En la playa referida se puede desembarcar en botes. Una ancha faja de sargazos contornea las orillas de la caleta.

La entrada de la caleta Saint Martin se abre entre los morros Norte y Sur, distantes como 1 milla uno de otro. La caleta puede ser reconocida por la isla Chanticleer —situada al 073° y a poco más de 1 milla del morro Sur.

En dirección de la isla Chanticleer no hay peligros sumergidos y, naturalmente, desde la citada isla la caleta es fácilmente accesible.

La caleta Saint Martin es abrigada contra los vientos del W; pero, los revolones que descienden de las montañas, aunque de muy corta duración, son particularmente violentos. Las cadenas de los buques casi nunca llegan a tesar, pero durante los chubascos la fuerza del viento es tal que el buque se suele tumbar a su empuje; el agua pulverizada que levantan los revolones y torbellinos alcanza, a veces, una altura de unos 10 metros.

Pueden los buques pequeños encontrar fondeadero en 32 metros de agua sobre lecho y arena, casi en el centro de la caleta, como a 3 cables del final del saco.

La buena calidad del tenedero de la caleta Saint Martin, suple ampliamente los inconvenientes atmosféricos, pues, cuando las anclas han agarrado bien, es dificultoso arrancarlas.

Con vientos del NE al SE la bahía es fácilmente accesible.

En la caleta Saint Martin, no es fácil acceder a sus playas, a causa de lo acantilado de estas o de la marejada, pues esta suele a veces entrar al fondeadero. En el lado NW del final del saco de la caleta existe un arroyo donde se puede hacer aguada. El agua está notablemente coloreada por las materias vegetales con que se carga, pero, aparte de un ligero mal sabor, no se ha encontrado que su uso tenga otros inconvenientes. Entre los sargazos que bordean la orilla, se pueden coger buenos peces al anzuelo. Hacia el interior de la costa del término de la caleta, más arriba de la línea de pleamar, crece en alguna abundancia el apio silvestre.

Cartas: 13000 - 13200 - 13600 - 13620 - 13700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Isla Hornos. Vista desde el SE

Isla Hornos.- Situada al ESE y a 7 millas del cabo Seal—extremo SE de la isla Hermite—, y al SW y a 2 millas del límite S de la isla Herschel. Es la más austral de las islas Hermite y particularmente notable por el famoso cabo de su nombre.

El terreno de la isla Hornos está formado en su mayor parte por turba dura y algunos manchones graníticos que permiten llegar hasta el cabo de Hornos mismo. La vegetación está bastante desarrollada, encontrándose robles hasta de 50 centímetros de diámetro.

La parte W de la isla Hornos se ve dentellada cuando se la mira desde el S. El sector W de la isla termina en dos vértices que tienen la apariencia de torres, y a cuyo extremo N se le denomina cerro Cloven y se alza a 262 metros.

A corta distancia de la punta SE de la isla, denominada punta Espolón, hay otras rocas similares a las anteriores.

Roca Robinson.- Situada al WNW y a 1,9 millas del cabo de Hornos y separada 6,2 cables de la costa W de la isla Hornos. Es una roca aflorada muy visible por las rompientes que en ella se forman.

Roca Bascuñán.- Situada al W y a 1,5 millas del cabo de Hornos y al SSE y a 8 cables de la roca Robinson. Es una roca aflorada también muy visible por las rompientes que en ellas se forman.

Las rocas Robinson y Bascuñan son los peligros más destacados de la costa E y S de la isla Hornos y siempre deben rodearse por afuera.

Cabo de Hornos.- Es el extremo S de la isla Hornos y esta constituido por un promontorio de 425 metros de elevación, flanqueado por el S por elevados barrancos casi verticales de colores oscuros. Desprendido al E y separado a lo sumo por unos 30 metros del cabo de Hornos, hay un islote. Al S y a 4 cables de este pequeño islote, se forma una rompiente.

Baliza luminosa Cabo de Hornos.- En la parte S de la isla Hornos. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Fondeadero Cabo de Hornos.- Carta Nº 13620. Lat. 55° 58’ S; Long. 67° 14’ W (aprox.). Se forma justamente al E de la baliza luminosa Cabo de Hornos y sobre la costa S de la isla Hornos. Es una dilatada ensenada abierta al SE y con profundidades entre 45 y 24 metros. Su acceso es limpio; pero, es necesario precaverse de una roca que aflora en bajamar que se encuentra al ESE y a 3,5 cables de la baliza luminosa Cabo de Hornos; asimismo, de los escollos que bordean la punta Espolón.

Desembarcadero.- Se encuentra en la inflexión o escotadura de más al W de las dos que se forman sobre la costa E del fondeadero Cabo de Hornos. Es un desembarcadero apto para embarcaciones menores.

Punta Espolón.- Situada al ENE y a 2,2 millas del Cabo de Hornos. Es una angosta proyección de tierra que avanza hacia el ESE por casi 1 milla, relativamente elevada y plana, y sobre la cual se han erigido las instalaciones de la Estación de Control del Tráfico Marítimo que mantiene la Armada de

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Cabo de Hornos. Vista aproximación desde el E

Chile, el Faro Monumental Isla Hornos y el monumento en recuerdo de los “Cap Horniers”, junto con un asta para el izado de un pabellón nacional de gran tamaño.

El borde SE de la punta Espolón despide rocas y bajos fondos, sobre los cuales rompe casi permanentemente la mar, hasta casi 4 cables afuera de la orilla; por lo que debe dársele seguro resguardo.

Faro Monumental Isla Hornos.- Sobre la punta Espolón. Con personal. Cumple funciones de Estación de Control de Tráfico Marítimo. Con respondedor de radar (Racon). Señal costera. Ver características en la Lista de Faros y en el Radioayudas a la Navegación.

10

Caleta San León.- Carta Nº 13620. Lat. 55° 58’ S; Long. 67° 14’ W (aprox.). Se forma sobre la costa N de la punta Espolón, en el lado NE de la isla Hornos. Es una pequeña rada abierta al N con un saco semicircular de no más de 1,6 cables y con una playa de piedras sueltas donde se ha habilitado un desembarcadero para botes y construido escaleras para ascender y acceder a las instalaciones del Faro Monumental; dichas escaleras son claramente visibles desde el mar cuando se aproxima a la caleta. Protegida de los vientos del 3er cuadrante.

Fondeadero.- Se encuentra fondeadero en 20 metros de agua sobre fondo de arena, al NW y a 1,5 millas del extremo SE de la isla Hornos y al NE y a 3 cables de la costa NE de la misma. Protegido de los



Cabo de Hornos. Vista monumento “Cap Horniers” y baliza luminosa Cabo de Hornos

Cartas: 13000 - 13200 - 13600 - 13620 - 13700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

vientos del S al NW pasando por el W. En la costa en las inmediaciones del aludido fondeadero, hay otro desembarcadero apto para botes solamente.

Además, se ha experimentado otro fondeadero en 25 metros de agua sobre fondo de fango y roca, al SE y a 2,7 cables de la punta NE de la isla Hornos y apartado casi 1,2 cables de la costa NE de la misma isla.

Experiencias.- Naves de hasta 75 metros de eslora y a 4,5 metros de calado han fondeado en 35 metros de agua sobre fondo de roca (estimado); aproximando desde el NE directamente sobre el punto de fondeo; largando el ancla a 2,1 cables de una saliente de la costa SE de la caleta San León y a 3,2 cables de la punta NW de la misma caleta. Experimentando buen tenedero. Permitiría naves de 125 metros de eslora y calado hasta 10 metros, con radio de borneo de 1,5 cables.

De aumentar el viento, se ha experimentado favorablemente un fondeadero al NW y a 2 millas de la caleta San León.

10

Estaciones de transferencia de práctico.- Al S y a 2,1 millas y al NE y a 2,7 millas de la baliza luminosa Cabo de Hornos; elegible según las condiciones meteorológicas prevalecientes. Para el embarco y desembarco de prácticos chilenos en naves que provienen desde o se dirigen hacia aguas interiores chilenas, incluyendo aquellas con destino o provenientes de Puerto Williams.

☆☆☆☆☆☆☆

Cartas: 13000 - 13200 - 13600 - 13620 - 13700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

QUINTA PARTE

PASO PICTON, BAHÍA OGLANDER, PASOS GOREE Y RICHMOND
ISLAS PICTON, LENNOX Y NUEVA
COSTA OCEÁNICA ISLAS LENNOX Y NUEVA

PASO PICTON
Desde el Canal Beagle a la bahía Oglander

Paso Picton.- Carta Nº 13300. Separa la costa NE de la isla Navarino —por el lado W— de la costa SW de los islotes Hermanos y la isla Picton —por el lado E—, en una extensión de cerca de 19 millas en dirección NW-SE, y presenta un ancho mínimo no inferior a 2 millas; sin embargo, ofrece un freo navegable restringido en algunas partes por la existencia de rocas y bajos fondos que es necesario sortear. Comunica el Canal Beagle por el N con la bahía Oglander por el S. Su acceso N se abre entre el islote Silva —situado colindante al borde NE de la isla Navarino— por el W y los islotes Hermanos por el E; su acceso S, lo hace entre la punta Aaron por el W y la punta Rico —extremo SW de la isla Picton— por el E.

El paso Picton es profundo y limpio, excepto en su entrada N donde existen unos islotes, como los islotes Solitario y Hermanos, y otros bajos fondos que es necesario sortear. Es de navegación cuidadosa.

Islotes Hermanos. Costas W y S.- Situados al SE y 2,5 millas del islote Snipe y al NW y casi a 1 milla de la punta Ganado —extremo NW de la isla Picton—, en el lado E de la entrada N del paso Picton. Son dos islotes pequeños de regular elevación, dispuestos muy próximos uno del otro, y están bordeados por sargazos. En sus cercanías existen peligros y rocas que se desprenden hacia el W y al E y hasta 5 cables afuera de la orilla.

Entre los islotes Hermanos y la punta Ganado, pero algo más cerca de la punta, se encuentra un bajo fondo con apenas 1,25 metros de agua.

Las costas W y S de los islotes Hermanos son limpias y profundas a más de 5 cables afuera.

Baliza ciega Islotes Hermanos.- En el islote Hermanos de más al N. Es un trípode de madera de 3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Elevación 6 metros. Señal costera.

Punta Ganado.- Situada al SE y a 3,7 millas del islote Snipe, configurando el extremo NW de la isla Picton, en el lado NE del paso Picton. Es baja y despide al WNW y a 3,6 cables un bajo fondo con 1,25 metros de agua rodeado de sargazos que, junto con otro bajo fondo con 5,7 metros de agua desprendido al E y a 4,5 cables de los islotes Hermanos, restringen el paso que queda entre dichos islotes y la punta.

La punta Ganado, junto con los islotes Hermanos y el islote Silva —situado colindante al borde NE de la isla Navarino—, señalan el límite N del paso Picton en el lado S del Canal Beagle.

En la Segunda Parte de este capítulo, se encuentra la descripción detallada y particular del Canal Beagle, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

Isla Picton. Costa SW.- La costa SW de la isla Picton conforma la ribera NE del paso Picton. Dicha costa, entre la punta Ganado y hasta casi 1 milla al N del islote Packsaddle es, en general, de piedra y baja, pero, fácilmente transitable en varias partes y abordable en día de calma. Desde allí y hasta la punta Rico y el cabo María esa costa es, asimismo, baja y con playa de piedras sueltas.

Cartas: 13200 - 13300

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Desde el islote Packsaddle hasta el cabo María, la isla Picton es casi plana y muy pastosa, y solamente existen pequeñas colinas con manchones de bosques que guarecen al ganado durante el invierno.

Isla Navarino. Costa NE.- Situada al E de la península Hoste y separada por el canal Murray y al S de Tierra del Fuego y apartada por el tramo E del Canal Beagle. Mide 46 millas desde el cabo Mitchell en la entrada del canal Murray hasta el cabo Rees en el paso Picton. Es montañosa y sus cumbres, generalmente nevadas, se alzan —como el pico Dientes de Navarino— casi a 1.200 metros.

La costa NE de la isla Navarino, desde su borde NE y hasta el cabo Rees, conforma la ribera W del paso Picton. Esta costa es, en general, limpia y profunda. Desde el cabo Rees hacia el S y hasta la punta Aaron, que le sigue al S, esta costa despide sargazos que se alejan a bastante distancia de la orilla. La playa en el tramo aludido es fácilmente abordable y transitable, y las tierras, siempre boscosas, van disminuyendo considerablemente de elevación.

Bajos fondos.- Se encuentran al S y a 8 cables del islote Solitario, al WSW y a 1,3 millas de los islotes Hermanos y separado casi 5 cables de la costa E de la isla Navarino, en el lado W de la entrada N del paso Picton. Es una extensa área de bajos fondos con 6,5 y 5,75 metros de profundidad mínima, marcada por un gran manchón de sargazos y que abarca unos 7 cables en sentido W-E por 2,5 cables de ancho. Además, más al S y a 5 cables de este escollo, se encuentra otro bajo fondo con 6,5 y 8,5 metros de agua marcado por sargazos. Estos escollos son muy peligrosos para la navegación.

Estos peligros, normalmente se salvan transitando por el E de ellos; sin embargo, los buques pequeños de reducido calado pueden escapularlos con seguridad pasando entre el veril W de estos bajos fondos y la costa E de la isla Navarino.

Islote Jorge.- Situado al SSW y a 1,3 millas de la punta Ganado y separado 5,5 cables de la costa SW de la isla Picton, en el lado NE del paso Picton. Es pequeño y bajo; está rodeado de sargazos, pero su redoso es limpio. Se le debe rodear por el W.

Caleta Jeria.- Carta Nº 13300. Lat. 55° 00' S; Long. 67° 03' W (aprox.). Se forma justamente al E y a 5,5 cables del islote Jorge y sobre la parte N de la costa SW de la isla Picton, en el lado NE del paso Picton. Es una escotadura que se interna casi 0,5 cable en dirección E por otro tanto de boca, al final de la cual hay una playa y desembarcadero.

Al 190° y a 0,27 cable aproximadamente de la punta Serrucho, que cierra la caleta Jeria por su lado N, se encuentra una roca sumergida marcada por sargazos.

Direcciones y fondeadero.- No es recomendable ingresar al interior de la caleta Jeria por lo reducido del área de maniobra, y porque está totalmente expuesta a los vientos del 3er y 4º cuadrantes, que son los predominantes en la zona. Los buques pequeños lo pueden hacer con precaución, gobernando aproximadamente hacia un muelle allí existente y manteniéndose en la parte libre de sargazos. Especial cuidado merecen los sargazos que se desprenden de la punta Serrucho por las rocas que encubren. Se puede acercar hasta unos 60 metros del muelle y mantenerse sobre las máquinas. Para salir de la caleta, lo más conveniente es hacerlo dando atrás y tomando similares precauciones que en la entrada.

Se han experimentado algunos fondeaderos sobre fondo de arena, en el exterior de la caleta como a 8 cables afuera de la orilla.

Caleta Piedras.- Carta Nº 13300. Lat. 55° 03' S; Long. 67° 02' W (aprox.). Se forma al SSE y a 3,1 millas de la punta Ganado y sobre la misma costa, en el lado NE del paso Picton. Es una reducida ensenada con su boca obstruida por varios islotes de piedra sin vegetación y otros bajos fondos, que dejan paso únicamente por el S del islote de más al S y de mayor tamaño, denominado islote Bustos —señalizado con una baliza ciega—, dejando un paso navegable de 50 metros de ancho y mínimo 9 metros de agua con sargazos a ambas bandas, entre el citado islote y un grupo de rocas pequeñas desprendidas próximas a la costa SW de la isla Picton.

En la caleta Piedras se encuentran las instalaciones de la estancia que ocupa los terrenos de la isla Picton para la crianza de ganado lanar. Puede obtenerse carne fresca.

Posee un muelle para el atraque de embarcaciones menores de aproximadamente 70 metros de

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Puerto Toro. Vista de recalada

largo y orientado al SW; en su cabezo se sondan 3 metros.

La caleta Piedras debe ser considerada como un fondeadero ocasional y exclusivamente para atender las necesidades de sus pobladores, y en ningún caso se debe permanecer allí durante la noche; pues, no protege de los vientos del 3er y 4º cuadrantes que son los que con mayor frecuencia soplan en esta región, y porque su fondo de piedra no ofrece buen tenedero y se está expuesto a garrear.

Islote Bustos.- Situado justamente en la boca de la caleta Piedras. Es muy pequeño y el de más al S del grupo de islotes que cierran la entrada a la referida caleta.

Baliza ciega Islote Bustos.- Sobre el islote Bustos. Es un trípode de 3 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Elevación 7 metros. Señal costera.

Direcciones y fondeadero.- La caleta Piedras es fácil de reconocer por las casas de la estancia que se avistan a gran distancia. En caso de cerrazón, debe llevarse buena estima y navegar cerca de la costa SW de la isla Picton, que es limpia, hasta avistar los islotes Bustos que cierran la caleta por el W.

Ingresar a la caleta Piedras, rodeando por el S el islote Bustos —señalizado con una baliza ciega— y entre este islote y un grupo de rocas pequeñas desprendidas próximas a la costa SW de la isla Picton.

El fondeadero queda al N de la caleta y ofrece un área de borneo con un radio de 80 metros. Sin embargo, por sus reducidas dimensiones, es apto únicamente para buques pequeños de una eslora menor de 30 metros. Los buques mayores deben largar el ancla afuera de la caleta, donde se encuentra fondeadero en 26 metros de agua sobre fondo de piedra, frente a la entrada y en el borde exterior de los sargazos que desprende el islote Bustos hacia el SW.

Islote Allard.- Situado al SE y casi a 1 milla de la caleta Piedras y apartado 4,5 cables de la costa SW de la isla Picton. Es muy pequeño y está rodeado de sargazos. Se le debe rodear por el W y queda muy claro al NE de la derrota por el paso Picton.

Puerto Toro.- Carta Nº 13300. Lat. 55° 05’ S; Long. 67° 05’ W (aprox.). Se forma al SSE y a 7,6 millas de la isla Snipe y sobre la costa NE de la isla Navarino, en el lado SW del paso Picton. Es una ensenada que se interna casi 5 cables en dirección W y presenta una boca de otro tanto, determinada por la punta Norte y la punta Oriental. Es bastante abrigado de los vientos dominantes; su tenedero es de buena calidad aun cuando el fondo es muy inclinado, pues, desciende rápidamente desde la costa hacia el E.

En el puerto Toro hay una Alcaldía de Mar y un retén de Carabineros de Chile, junto con algunos caseríos.

Baliza luminosa Puerto Toro.- En la punta Oriental, que cierra a puerto Toro por el S. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Fondeadero.- En puerto Toro se encuentra fondeadero en 32 a 25 metros de agua sobre lecho de arena y conchuelas, en el centro del saco y entre 1,5

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

y a 2 cables afuera de la orilla W. Asimismo, otro fondeadero en 30 metros de agua, al NE y a 1,5 o 2 cables de la puntilla de piedra que existente al final del puerto.

Muelle.- Ubicado al final del saco de puerto Toro. Es un muelle construido en base a pilotes tubulares de acero hincados con una cubierta de madera, orientado en sentido; 212° con un puente de acceso de 33 metros de largo por 3,4 metros de ancho y un cabezo de 30 metros de longitud por 8,20 metros de ancho. Permite el atraque en ambos lados.

Cuenta con servicio de agua que no es potable e iluminación que se enciende a requerimiento.

Sitios de Atraque

Sitio Norte	Frente de atraque:	30 metros
	Orientación:	212°
Sitio Sur	Frente de atraque:	30 metros
	Orientación:	212°

Instrucciones de operación muelle de puerto Toro.- La Capitanía de Puerto de Puerto Williams promulga y difunde las normas e instrucciones de detalle que rigen la operación del muelle de puerto Toro, mediante Resolución, las que en síntesis consideran:

Porte de las naves.- La eslora, calado y desplazamiento máximos permitidos en el terminal son:

Eslora	32,7 metros
Calado	2,1 metros
Desplazamiento	107 tons

Condiciones para maniobra.- De acuerdo a las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso.

Sitio web.- Los detalles de la resolución que habilita y establece las condiciones de operación de las naves y el uso del muelle fiscal de puerto Toro, se encuentran en el sitio web: http://directemar.cl (marco normativo/nacional/resoluciones/resoluciones locales gobernación marítima de Puerto Williams/capitanía de puerto de Puerto Williams).

Cabo Rees.- Situado al SE y a 1 milla del puerto Toro y en la misma costa, en el lado SW del paso Picton. Es un pequeño promontorio que se alza casi 20 metros y que avanza hacia el mar poco más de 1 cable, lo que lo hace muy visible; está unido a la costa por un istmo angosto y arenoso, apenas elevado por sobre la línea de la pleamar.

Islotes Los Gansos.- Situados al ESE y a 5 cables de la baliza luminosa Puerto Toro y muy próximos a la costa E de la isla Navarino, en el lado W del paso Picton. Son dos islotes muy pequeños y bajos, rodeados por sargazos.

Rocas Yánez.- Se encuentran al E y a 2,2 millas de la baliza luminosa Puerto Toro y separadas 1,45 millas de la costa SW de la isla Picton, muy poco al NE del eje del paso Picton. Es un escollo aislado constituido por varias rocas que afloran en bajamar marcadas por escasos sargazos, cuya posición es denunciada ocasionalmente por rompientes casi imperceptibles. Muy peligrosas para la navegación.

Las rocas Yáñez pueden rodearse por cualquier lado; sin embargo, la derrota recomendada considera hacerlo por el SW de ellas.

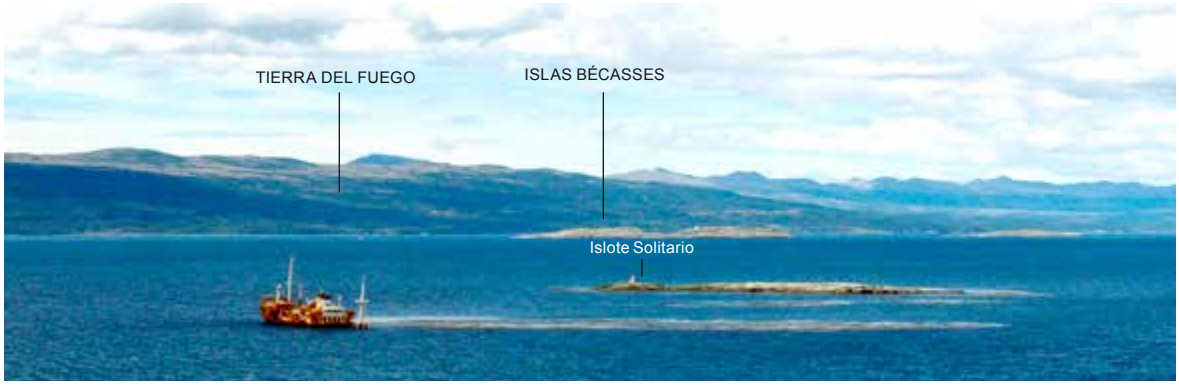
Islote Packsaddle.- Situado al SE y a 4 millas de la caleta Piedras y contiguo a la misma costa, en el lado NE del paso Picton. Es muy pequeño y bajo. Próximo al SE desprende una roca sumergida.

Punta Rico.- Situada al SE y a 3,2 millas del islote Packsaddle, configurando el borde SW de la isla Picton. Es baja y algo escarpada. Su redoso es sucio y despide hacia el S y hasta casi 1 milla bajos fondos con 6,9 metros de agua. Además, está rodeada por extensos sargazos que avanzan considerable distancia afuera de la orilla, en dirección S y se prolongan hacia el paso que se forma entre la isla Picton y la isla Nueva.

Punta Aaron.- Situada al S y a 2,5 millas del cabo Rees y en la costa E de la isla Navarino. Es una proyección baja y está bordeada por tupidos sargazos que avanzan bastante afuera de la orilla.

La punta Aaron, junto con la punta Rico, determinan el límite S del paso Picton y su conjunción con la bahía Oglander que continúa hacia el S en esta parte.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Naufragio ex MN “Logos”, islote Solitario e islas Bécasses. Vista desde el S

DIRECCIONES PARA LA DERROTA EN EL PASO PICTON

Navegando de N a S.- Proviniendo del Canal Beagle navegando al rumbo 135° y luego de pasar al SW y a 4,9 cables de la isla Snipe —señalizada con una baliza luminosa—, cuidar escapular por el SW el casco a pique de la ex MN “Logos” y caer a babor hasta el rumbo 117° para pasar al SW y a 5 cables del islote Solitario —señalizado con una baliza ciega— y, poco más adelante, caer a estribor hasta el rumbo 155° para pasar al SW y a 7,5 cables de los islotes Hermanos. De esta forma, se precaverá pasar a distancia segura por estribor el área de fondos someros, con 5,7, 6,2 y 6,5 metros de profundidad, que se encuentra al S y a 9 cables del islote Solitario y casi a medio canal en la parte N del paso Picton.

Avanzando al arrumbamiento 155°, cuidar pasar al SW y a 3 cables del islote Jorge y, más adelante, al NE y a 9 cables del cabo Rees. Así, se dará seguro resguardo por babor a las rocas Yáñez.

Si se ha de continuar por el paso Goree, cambiar el rumbo a estribor al 167° para pasar al E y a 1,35 millas de la punta Aaron.

Si se ha de continuar por el paso Richmond, cambiar el rumbo a babor al 136° para pasar al SW y a 2,7 millas de la punta Rico.

Navegando de S a N.- Proviniendo del paso Goree, dar rumbo al 347° para pasar al E y a 1,35 millas de la punta Aaron. Procediendo de la bahía Oglander y paso Richmond, dar rumbo al 316° para pasar al SW y a 2,7 millas de la punta Rico.

Próximo a llegar a la latitud del cabo Rees, cambiar el rumbo a babor al 335° para pasar al NE y a 9 cables del mismo cabo. Así, se dará seguro resguardo por estribor a las rocas Yáñez. Avanzando al arrumbamiento 335°, cuidar pasar al SW y a 3 cables del islote Jorge y, más adelante, para pasar al SW y a 7,5 cables de los islotes Hermanos. Próximo a llegar a la cuadra de los islotes Hermanos, caer a babor al rumbo 297° para pasar al S y a 5 cables del islote Solitario —señalizado con una baliza ciega. De esta forma, se precaverá pasar a distancia segura por babor el área de fondos someros, con 5,7, 6,2 y 6,5 metros de profundidad, ubicada al S y 9 cables del islote Solitario y casi a medio canal en la parte N del paso Picton.

Finalmente, luego de escapular por el SW el casco a pique de la ex MN “Logos”, caer a estribor al rumbo 315° para pasar al SW y a 4,9 cables de la isla Snipe —señalizado con una baliza luminosa—, ingresando al Canal Beagle.

BAHÍA OGLANDER

Bahía Oglander.- Carta Nº 13300. Es el espacio de agua que se forma entre la costa E de la isla Navarino, la costa SW de la isla Picton, la costa W de la isla Nueva y la costa N de la isla Lennox. Concurren a esta extensa bahía los siguientes canales: en su parte NW, el paso Picton, que arranca desde el Canal Beagle; al NE el paso que queda entre las islas Picton y Nueva, que procede de aquel mismo canal; al SE el paso Richmond, que accede al océano Atlántico; y al SW el paso Goree, que comunica con la bahía Nassau.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Las costas de las islas Navarino y Lennox destacan algunos bajos fondos, pero las rocas existentes y los sargazos de la primera, al N de la punta Yawl, son visibles a gran distancia y están alejados de las derrotas usuales.

Cabo María.- Situado al E y casi a 1,5 millas de la punta Rico y configurando el borde SE de la isla Picton, en el lado N de la bahía Oglander. Es un promontorio que se caracteriza por los elevados barrancos de tierra que lo forman. Su redoso es sucio y poco profundo, especialmente la costa de su lado E que desprende un extenso bajo fondo, con profundidades de 2 a 3 metros, que se aleja hasta una distancia de como 1,5 millas de ella, cubierto por sargazos, y que limita por el S el área útil de la rada Picton.

Más próximo al cabo María, a 6 cables, se encuentra un bajo fondo con 3 metros de agua, y un poco más cerca dos rocas que afloran en bajamar.

El cabo María, junto con la punta Jorge —extremo W de la isla Nueva—, señalan el límite NE de la bahía Oglander y su unión con la boca E del Canal Beagle.

Bajos fondos y sargazos.- El cabo María despide hacia el SE en dirección a la punta Jorge —límite W de la isla Nueva—, extensas manchas de sargazos que avanzan hasta casi a 5 millas afuera de dicha punta y con una anchura de como 2 millas, los que presentan la particularidad de crecer en aguas de hasta 40 metros de profundidad. Al interior de esta área de sargazos, al SE y a 3,2 millas del cabo María, se encuentra un bajo fondo bastante extenso, con una sonda mínima de 7 metros.

No obstante que el área que abarcan estos sargazos ha sido sondada, es conveniente darle suficiente resguardo, especialmente cuando se transita entre la boca E del Canal Beagle y la bahía Oglander; pues, no debe descartarse la existencia de otros escollos peligrosos para la navegación.

Isla Navarino. Costa E.- La costa E de la isla Navarino entre la punta Aaron y la punta Yawl, conforma el lado W de la bahía Oglander. Esta costa es relativamente sucia, sobre todo un poco al N de la punta Yawl.

Isla Lennox. Costa N.- Situada al SE de la isla Navarino y separada por el paso Goree. Además, está separada de la isla Nueva —que le sigue al ENE— por el paso Richmond. Es de contornos bastante regulares y mide aproximadamente 7 millas de largo por otro tanto de ancho. Su relieve es en general bajo, alcanzando su elevación más destacada en su parte central, con un máximo de 489 metros. No obstante que las tierras de la isla no son muy elevadas, ni las aguas que la rodean muy profundas, se puede, sin embargo, aproximarse a sus costas sin grandes recelos, teniendo cuidado de vigilar la presencia de sargazos, que por lo general indican la existencia de bajos fondos.

Por sus ricos lavaderos de oro, actualmente agotados, la isla Lennox alcanzó notoriedad a fines de siglo XIX. Está habitada, en comunicación por radiotelefonía con Puerto Williams, y no hay recursos de ninguna especie.

La costa N de la isla Lennox configura el lado S de la bahía Oglander en un tramo de casi 5 millas, entre la punta Norte y la punta Raquel —situada al E y a 4,6 millas. Dicha costa es sucia y destaca algunos peligros que aconsejan escapularla a prudente distancia.

Advertencia.- La navegación en la bahía Oglander solamente exige cuidado al transitar entre el cabo María y la punta Jorge —extremo NW de la isla Picton— por la gran cantidad de sargazos que destacan y el bajo fondo con 7 metros de profundidad que se encuentra casi a media distancia entre ambas islas.

PASO GOREE
Desde la bahía Oglander a la bahía Nassau

Paso Goree.- Carta Nº 13300. Separa la costa SE de la isla Navarino —por el lado W— de la costa NW y W de la isla Lennox —por el lado E—, en una extensión de 8,5 millas en dirección NNE-SSW y presenta un ancho mínimo, entre las puntas Yawl y Norte, de 3,2 millas, pero, la costa de la primera punta despide bajos fondos y sargazos casi hasta casi 1 milla afuera. Comunica la bahía Oglander con la parte NE de la bahía Nassau, más al S. Su acceso N se abre entre la punta Yawl de la isla Navarino y la punta Norte de la isla Lennox; por el S, lo hace entre la punta Guanaco y la punta Mary de la isla Lennox.

Punta Yawl.- Situada al SSW y casi a 5 millas de la punta Aarón y en la misma costa, en el lado W del

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Cabo María. Vista desde el S

acceso N del paso Goree. Es sucia en todo su redoso y está bordeada de sargazos que avanzan bastante afuera de la orilla. Además, desprende en su vecindad NE un islote pequeño denominado Dingy; asimismo, muy próximo al S, los pequeños islotes Mariotti; que son dos y de mayor tamaño que el anterior.

Isla Navarino. Costa SE.- La costa SE de la isla Navarino comprendida desde la punta Yawl y hasta la punta Guanaco —situada al SSW y 8 millas—, despide de fondos someros y sargazos, a distancias variables hacia el SSE y hasta 1,2 millas de la punta Guanaco. Desde la punta Yawl a la punta Anchor, las costas son bajas, y entre la punta Anchor y la punta Guanaco se extiende hacia el interior un terreno sensiblemente plano donde se descubre una de las varias estancias de la isla, que tiene su sede en la caleta Bevan.

Punta Norte.- Situada al ESE y a 3,3 millas de la punta Yawl y configurando el borde NW de la isla Lennox, en el lado E del paso Goree. Es limpia y de redoso profundo.

La punta Norte, junto con la punta Yawl, determinan el acceso N del paso Goree, asimismo, el límite S de la bahía Oglander en esta parte.

Isla Lennox. Costa W.- La costa W de la isla Lennox desde la punta Norte y hasta la punta Mary conforma el lado SE del paso Goree. Esta es, en general, baja y poco profunda en su orilla, especialmente, en las inmediaciones de la punta Medio —extremo W de la isla Lennox— que despide fondos someros hacia el NNW y WSW y hasta 1,5 millas afuera.

Punta Anchor.- Situada al SW y a 3,4 millas de la punta Yawl y en la misma costa, en el lado NW del paso Goree. Frente a esta punta las profundidades son moderadas sobre fondos de arena, fango y conchuelas.

Rada Goree.- Carta Nº 13300. Lat. 55° 16’ S; Long. 67° 08’ W (aprox.). Es el área contigua a la costa a ambos lados de la punta Anchor, adonde se forma una vasta área que ofrece un magnífico surgidero y lugar de espera, pues allí es posible encontrar fondeadero en 30 a 12 metros de agua y no existe dificultad alguna para tomarlo aproximando desde el N o por el S.

Bajos fondos.- Un bajo fondo aislado con 9 metros de agua se encuentra al NNW y a 2,1 millas de la punta Medio. Asimismo, otro bajo fondo con una profundidad con 10 metros se encuentra al N y 1,75 millas de la misma punta. Ambos escollos están rodeados de sargazos y prácticamente se unen a los bajos fondos que se desprenden de la punta Medio, por lo que la derrota considera rodearlos todos por el W.

Islote Medio.- Situado al WSW y a 1,7 millas de la punta Medio, y ligeramente al SE del eje del paso Goree. Es pequeño, rocoso y de redoso profundo lo que permite rodearlo por cualquier lado.

Entre la punta Medio y el islote Medio se encuentra un bajo fondo con 9,6 metros de agua.

Punta Guanaco.- Situada al SW y a 4,7 millas de la punta Anchor y en la misma costa; y configurando el borde SE de la isla Navarino. Su redoso es sucio

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

y somero hasta casi 5 cables afuera; además, está bordeada de extensos sargazos.

En las proximidades de la punta Guanaco, al SSE y como 1 milla, existe un manchón de sargazos bastante extenso y de un ancho aproximado de 2 millas.

Punta Mary.- Situada al SSE y a 3,7 millas de la punta Medio, configurando el borde SW de la isla Lennox. Es limpia hacia el paso Goree; pero, hacia el S y bordeando la costa en dirección E destaca varias rocas afloradas y espesos sargazos.

La punta Mary, junto con la punta Guanaco, determinan la entrada S del paso Goree y su confluencia con la bahía Nassau.

Bahía Nassau.- Cartas Nº 13200 y 13600. Es el vasto espacio de mar que se desarrolla entre la costa S de las islas Navarino y Lennox por el N; la costa E de las penínsulas Pasteur y Hardy, pertenecientes a la gran isla Hoste por el W; las islas Terhalten, Sesambre y Evout por el E; y el grupo de las islas Wollaston y Hermite que la cierra por el S. Abarca casi 50 millas en sentido E-W, tiene un ancho medio de 12 millas y, por intermedio del seno Ponsonby y el canal Murray, se comunica con el Canal Beagle. Además, la parte NE de la bahía comunica con la bahía Oglander por medio del paso Goree, que separa las islas Navarino y Lennox; y, por último, la costa S de la misma bahía puede comunicar hacia el SE y el SSW con el océano Pacífico por medio de los pasos que se forman por uno y otro lado de las islas Wollaston y Hermite.

El lado S de la isla Navarino, desde su extremo SW hasta la punta Guanaco —su extremo SE— forma la mayor parte de la costa N de la bahía Nassau. Las tierras de esta costa se encuentran constituidas por sedimentos o material de aluvión, los que descienden hasta la orilla del mar en forma de recuestos tendidos o terminan en barrancos de poca elevación.

En la parte W y en los contornos de la bahía, se encuentran varias islas de buen tamaño, islotes y rocas, y se forman algunos fondeaderos.

Se ha observado que los efectos de las corrientes en la bahía Nassau son mucho menos sensibles que en la mar abierta vecina al cabo de Hornos.

En la Cuarta Parte de este capítulo, se encuentra la descripción detallada y particular de la bahía Nassau y las islas Wollaston y Hermite.

DIRECCIONES PARA LA DERROTA EN EL PASO GOREE

Navegando de N a S.- Procediendo de la bahía Oglander, dar rumbo al 225° para pasar al SE y a 1,05 millas de los islotes Mariotti y, más adelante, caer a babor al rumbo 203° para pasar al E y 1,6 millas de la punta Anchor. De esta forma, se dará seguro resguardo por babor al bajo fondo de 9 metros de profundidad, que se encuentra casi a medio canal en esta parte, y también, por estribor respecto del veril de los 10 metros desprendido de la costa E de la isla Navarino.

Continuando al arrumbamiento 203°, cuidar pasar al W y a 8 cables del islote Medio y, finalmente, al E y a 1,9 millas de la punta Guanaco. De este modo, se saldrá con seguridad hacia la bahía Nassau.

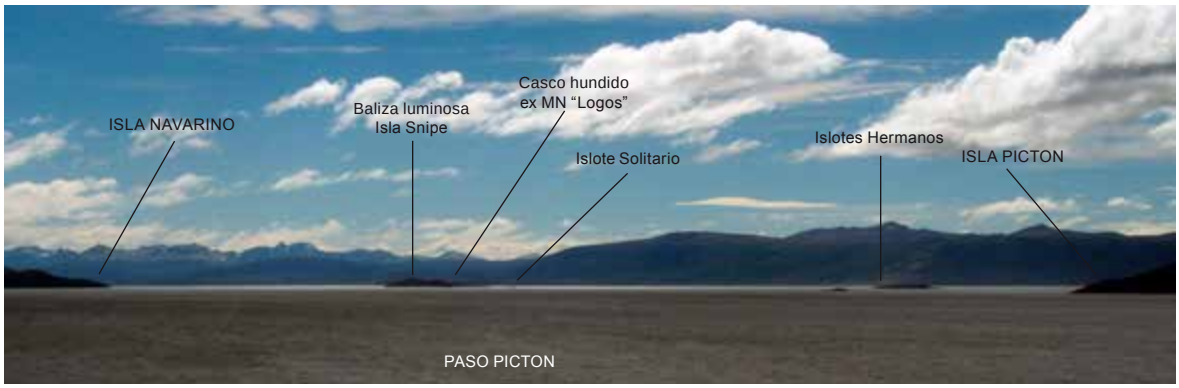
Navegando de S a N.- Procediendo de la bahía Nassau, dar rumbo al 023° para pasar al E y a 1,9 millas de la punta Guanaco y, más adelante, al W y a 8 cables del islote Medio.

Continuando al arrumbamiento 023°, cuidar pasar al E y a 1,6 millas de la punta Anchor y, poco más adelante, caer a estribor al rumbo 045° para pasar al SE y a 1,05 millas de los islotes Mariotti. Así, se dará seguro resguardo por estribor al bajo fondo de 9 metros de profundidad, que se encuentra casi a medio canal en esta parte, y también, por babor respecto del veril de los 10 metros desprendido de la costa E de la isla Navarino. Saliendo con seguridad hacia la bahía Oglander.

PASO RICHMOND
Desde la bahía Oglander al océano Atlántico

Paso Richmond.- Carta Nº 13300. Separa la costa E de las islas Raquel, Lennox y Luff—por el lado W— de la costa W de las islas Nueva y Augustus —por el lado E—, en una extensión de algo más de 6,5 millas en dirección general NNW-SSE y ofrece un ancho navegable no inferior a 2,5 millas. Su acceso N se abre entre la punta Raquel de la isla Lennox y la punta Jorge de la isla Nueva; por el S lo

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Paso Picton. Vista hacia el N

hace entre la punta S de la isla Luff y la punta Fifty de la isla Nueva. Comunica el lado SE de la bahía Oglander con el océano Atlántico.

En el lado W del paso Richmond y próximas a la costa E de la isla Lennox, se encuentran las siguientes islas: la isla Raquel, enfrente de la parte NE de la isla Lennox; la isla Ormeño, frente a la caleta Lennox; y la isla Luff, al SE y a 1 milla de la isla Ormeño.

Sobre la costa E de la isla Lennox, se forma la caleta Lennox; y sobre la costa W de la isla Nueva, la caleta Las Casas. Hacia afuera de la costa E de la isla Lennox, entre esta y la isla Nueva, se forma lo que se conoce como rada Richmond. Al N de la isla Augustus existe una apreciable extensión cubierta de sargazos.

Punta Raquel.- Situada al S y a 6,5 millas de la punta Rico, conformando el borde NE de la isla Lennox. Es poco prominente y de redoso sucio.

La punta Raquel, junto con la punta Jorge —extremo NW de la isla Nueva—, determinan el acceso N del paso Richmond y el límite S de la bahía Oglander en esta parte.

Isla Lennox. Costa E.- Desde la punta Raquel, la costa E de la isla Lennox continua hacia el SSE por unas 4,3 millas hasta la península Luis. Esta costa es relativamente baja y somera.

Isla Raquel.- Situada al SE y 8 cables de la punta del mismo nombre y separada casi 4 cables de la costa E de la isla Lennox. Es pequeña y su costa E desprende fondos sucios que avanzan hasta casi 5 cables afuera de la orilla, con una roca que aflora en bajamar a 4 cables, y sargazos hasta casi 1 milla.

El paso que queda entre la isla Lennox y la isla Raquel, si bien registra profundidades de 9 metros, se recomienda no tomarlo porque en el centro del mismo hay extensos y muy tupidos sargazos que dificultan la navegación y obstruyen las aspiraciones de las bombas de agua de mar asociadas a la maquinaria principal y auxiliar de los buques.

Rada Richmond.- Carta Nº 13300. Lat. 55° 16' S; Long. 66° 49' W (aprox.). Es el espacio de agua que queda justamente enfrente de la costa E de la isla Lennox, al S de la isla Raquel por el N y hasta frente a la isla Luff por el S, resguardado de los vientos reinantes del 3er y 4º cuadrantes, con profundidades entre 30 y 16 metros, aptas para el fondeo de buques pequeños en su cercanía y adonde, más afuera, hacia el paso Richmond, se encuentra fondeadero apropiado para buques de tamaño mayor.

En todo caso, a los buques pequeños, se les recomienda dirigirse y fondear en la caleta Lennox.

Caleta Lennox.- Carta Nº 13322. Lat. 55° 17' S; Long. 66° 50' W (aprox.). Se forma al S y a 3 millas de la isla Raquel y sobre la costa E de la isla Lennox, en el lado W del paso Richmond. Es una ensenada cerrada al E por la isla Ormeño, y al S por una lengua de arena que en forma de dique une las penínsulas Luis y Guillermo a la isla Lennox. Su acceso se abre entre la punta Norte y la isla Ormeño.

La caleta Lennox, aunque pareciera bastante amplia, es apropiada solamente para buques pequeños,

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Paso Goree. Vista desde el S

debido a su escasa profundidad y reducido espacio para fondear por los bajos fondos que orillan su costa y avanzan bastante afuera de ella, especialmente en los alrededores de la punta Norte.

Isla Ormeño.- Situada al ESE y casi a 5,5 cables de la punta Norte y unida a la isla Lennox por fondos someros, y cercana al N de la península Guillermo. Es de regular tamaño, baja y en su centro exhibe un monolito. Próximo al SW de la isla Ormeño y colindantes al NE de la península Luis, están los islotes Mamones que son dos y muy pequeños. La isla Ormeño cierra la caleta Lennox por el E.

Muelle.- Ubicado en la parte S de la playa de la caleta Lennox. Es un muelle de estructura metálica de 70 metros de largo orientado al 040°. En su cabezo se sondan 3 metros de agua, y en bajamar la mitad del muelle queda en seco; la atracada es por el lado W y solamente es apropiado para embarcaciones menores. No posee bitas de amarra.

Bajos y escollos

Roca.- Se encuentra al E y a 1 cable. Es una roca que aflora en bajamar.

Bajo fondo y roca.- Se encuentra al ENE y a 2 cables de la punta Norte. Es un bajo fondo de 5 metros de profundidad y una roca que aflora en bajamar, rodeados de abundantes sargazos.

Rocas.- Se encuentran al S y a 2,5 cables de la punta Norte. Son dos rocas que afloran en bajamar.

Banco somero.- Los lados W y S de la caleta Lennox despiden un extenso banco somero que se aleja a distancias variables entre 1,5 y a 5 cables de costa, alcanzando hasta la isla Ormeño.

Fondeaderos.- En la caleta Lennox, se encuentra fondeadero en 6,5 metros de agua, al W y a 2 cables de la isla Ormeño; en tenedero seguro y tranquilo. Apto para buques pequeños solamente.

Los buques de mayor tamaño pueden fondear en 15 a 12 metros de agua sobre buen tenedero de arena y conchuela, al N y a 2,7 cables de la isla Ormeño, abrigado de los vientos del 3er y 4º cuadrantes. También se encuentra fondeadero en alrededor de 25 metros de agua, al 047° y a 9 cables de la isla Ormeño; protegido de los vientos del 3er y 4º cuadrantes y buen tenedero.

Isla Luff.- Situada al SE y a 1 milla de la caleta Lennox y separada por un extenso placer de rocas y varios islotes, en el lado W del acceso S del paso Richmond. Es de tamaño medio y se eleva a 113 metros. La punta N de la isla Luff despide varias rocas sumergidas.

No hay paso navegable entre la costa E de la isla Lennox y la isla Luff.

Caleta Brito.- Carta Nº 13300. Lat. 55° 20’ S; Long. 66° 52’ W (aprox.). Se forma al W y 2,3 millas del canto S de la isla Luff y sobre la costa E de la isla Lennox. Es una pequeña ensenada en la cual se ha experimentado un fondeadero en 20 metros de agua sobre fondo de piedra, al 130° de las dos casas existentes y unos 6,5 cables de la playa. El

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

buque queda fondeado a medio canal. Para entrar debe dejarse por babor las rompientes y fondear al NE de la casa y a una distancia aproximada de 1,1 cables. La caleta es completamente abierta a los vientos del 1er, 2º y 3er cuadrantes y se ve afectada por la marejada de la bahía Nassau.

Isla Nueva. Costa W.- Situada al E y casi a 7 millas de la isla Lennox y sobre la costa S de la entrada E del Canal Beagle. Es de una forma que semeja sensiblemente la de una figura de cinco lados, cada uno de los cuales mide de 4 a 5,5 millas, y cuyos vértice corresponden a las siguientes proyecciones: la punta Waller, o extremo N; la punta Oriental, o extremo del E; el cabo Graham, o extremo SE; la punta Fifty, extremo SW; y la punta Jorge, o extremo NW.

La isla Nueva es ligeramente elevada y boscosa en el interior, y en todo el tramo E comprendido entre la caleta Carlos por el N hasta la punta Fifty; pero, las colinas se distinguen mejor desde el E que del W. Solamente en la punta NE de la isla, se alza un cerro definido y característico llamado Orejas de Burro, por la forma de los dos picachos que la componen; de 250 y 300 metros y son visibles a buena distancia de los cuadrantes 1er, 2º y 4º; en otras direcciones las ocultan colinas más elevadas, de forma redondeada y sin ninguna altura definida.

Desde la caleta Carlos por el W, hasta la punta Fifty, la isla Nueva tiene terrenos más o menos planos bastante extensos o con pendientes suaves, abundantes en pasto y dedicados a la crianza de ganado lanar y vacuno.

Las profundidades alrededor de la isla Nueva, son irregulares. En las cercanías de la costa, comprendida entre la punta Oriental y el cabo Graham, se nota cierta escasez de sondas como también, entre este último cabo y la punta Fifty, por lo que se aconseja dar a ambas costas prudente resguardo.

La costa W de la isla Nueva entre la punta Waller —situada en el lado N de la isla— y la punta Fifty, es en general, de piedra, a excepción de las pequeñas caletas, donde aquella es más bien de tierra con playa de piedras sueltas. El tramo comprendido entre la punta Jorge y la punta Fifty, conforma el lado E del paso Richmond.

Punta Jorge.- Situada al SE y a 7,6 millas del cabo María, configurando el borde NW de la isla Nueva. Está formada por prominentes barrancos de tierra en que termina una gran meseta que se prolonga hacia el interior de la isla.

La punta Jorge destaca hacia el NW y hasta 1,5 millas, en dirección a la isla Picton, extensos sargazos de los que es preciso precaverse. Al 193° y a 3 millas de la punta, se encuentra un bajo fondo de roca con 9 metros de agua rodeado de sargazos.

Isla Augustus.- Situada al NE y a 3,45 millas de la isla Luff y separada casi 8,5 cables de la costa W de la isla Nueva, en el lado E del acceso S del paso Richmond. Es pequeña y se eleva a 76 metros.

Al E y a 3,24 cables del borde SE de la isla Augustus, se encuentra fondeadero en aproximadamente 30 metros de agua sobre fondo rocoso.

Isla Lennox. Costa SE.- La costa SE de la isla Lennox desprende una zona de bajos fondos e islotes hacia el paso Richmond, en cuyo extremo está la isla Luff, de más de 1 milla de extensión y 113 metros de elevación. Al NW y a 1 milla de la isla Luff y próxima a la isla Lennox se encuentra la isla Ormeño. El paso que queda entre la isla Luff y Lennox está obstruido. Su extremo SE lo constituye la punta Pehuel, que destaca los islotes Mafuil hasta una distancia de 4 cables.

Caleta Las Casas.- Carta Nº 13322. Lat. 55° 16' S; Long. 66° 39' W (aprox.). Se forma casi frente a la isla Augustus y sobre la costa W de la isla Nueva, próximo a su extremo SW. Es una pequeña ensenada, donde se encuentra la administración de la estancia que explota la isla manteniendo en ella ganado lanar. Limitan a la caleta, la punta Llofe por el N y la punta Chihuau por el S.

La caleta Las Casas no ofrece ninguna protección contra los vientos del 3er y 4º cuadrantes, que son los que soplan con mayor frecuencia en esta región, levantan marejada y hace imposible el acceso al desembarcadero.

En general, la caleta Las Casas es un mal fondeadero, y debe esperarse buen tiempo para entrar a ella; no debiendo permanecerse en ella con vientos de fuerza superior a 5 de la escala Beau-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

fort, por ser imposible arriar embarcaciones. El viento SW es peligroso porque aumenta rápidamente de intensidad y pone en peligro las embarcaciones que se encuentren en el agua. Debe considerarse como un fondeadero ocasional y solamente para atender las necesidades de sus pobladores. Se puede conseguir carne fresca. No hay otros recursos.

Direcciones y fondeadero.- Ingresar a la caleta Las Casas gobernando al rumbo 110° en dirección a la casa de más al N, y largar el ancla en 10 metros de agua, cuando la punta Chihuau demora al 197°; allí el tenedero es bueno, y el buque queda adentro de la zona de sargazos que cubren toda la caleta. Este fondeadero es el recomendado para buques de hasta 60 metros de eslora máxima, debiendo los buques de mayor tamaño fondear afuera de la caleta sin ingresar a la zona de sargazos, en el punto indicado en la carta al E de la isla Augustus.

Punta Fifty.- Situada al ENE y a 4,8 millas de la isla Luff y configurando el borde SW de la isla Nueva. Es de redoso limpio y desprende en su vecindad E dos islotes y un arrecife sobre el cual rompe la mar solamente de vez en cuando. En la punta misma se divisa una gran caverna muy frecuentada por los lobos marinos.

La punta Fifty, junto con la punta S de la isla Luff, señalan el límite S del paso Richmond y su confluencia con el océano Atlántico.

Estación de transferencia de práctico.- Al SSW y 4 millas de la punta Fifty. Para el embarco y desembarco de prácticos chilenos en naves que proceden de o se dirigen a aguas interiores chilenas vía paso Richmond, incluyendo aquellas con destino o provenientes de Puerto Williams.

DIRECCIONES PARA LA DERROTA EN EL PASO RICHMOND

Navegando de N a S.- Procediendo del canal Picton navegando la bahía Oglander al rumbo 136° para pasar al SW y a 2,7 millas de la punta Rico, cambiar el rumbo a estribor al 149° para pasar al NE y a 1,3 millas de la isla Raquel y, más adelante, al NE y a 1,95 millas de la isla Luff. De este modo, se navegará a medio freo y con seguridad el paso Richmond.

Procediendo del Canal Beagle por el paso que separa las islas Picton y Nueva, navegarlo al rumbo 204° para pasar al NW y a 2,3 millas de la punta Jorge. Así, se precaverá transitar el área de mayores profundidades y libre de los sargazos que ambas costas del paso despiden.

Al llegar a la latitud de la isla Raquel, puede enmendarse poco a poco el rumbo a babor hasta el 149° para pasar al NE y a 1,95 millas de la isla Luff; y salir con seguridad hacia el océano Atlántico.

Navegando de S a N.- Procediendo del océano Atlántico, dar rumbo al 329° para pasar al NE y a 1,95 millas de la isla Luff. De este modo, se navegará a medio freo y con seguridad el paso Richmond.

Si se ha de continuar hacia el paso Picton, sobrepasada la isla Raquel, cambiar el rumbo a babor al 316° para pasar al SW y a 2,7 millas de la punta Rico. Así, se transitará con seguridad la bahía Oglander en demanda del acceso S del paso Picton.

Si se ha de continuar hacia el Canal Beagle por el paso que separa las islas Picton y Nueva, continuar al arrumbamiento 329° y caer a estribor al rumbo 024° para pasar al NW y a 2,3 millas de la punta Jorge. Así, se precaverá transitar el área de mayores profundidades y libre de los sargazos que ambas costas del paso despiden; ingresando con seguridad al Canal Beagle.

ISLA LENNOX. COSTA S
De la punta Mary a la caleta Cutter

Isla Lennox. Costa S.- La costa S de la isla Lennox, comprendida entre la punta Mary y el cabo Carolina —situado al E y a 4,8 millas—, es en general sucia; despide algunas rocas sumergidas a corta distancia, y una extensa zona de sargazos que se alejan entre 5 cables a 1,5 millas afuera de la orilla.

Cabo Carolina.- Situado al E y a 4,8 millas de la punta Mary, configurando el extremo SSE de la isla Lennox. Es un promontorio sucio que desprende abundantes sargazos hasta casi 2 millas afuera de la costa.

Caleta del Oro.- Carta Nº 13300. Lat. 55° 20’ S; Long. 66° 54’ W (aprox.). Se forma justamente al E del cabo Carolina y sobre la costa S de la isla Lennox. Es una amplia ensenada y ofrece buen surgidero en

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

16 metros de agua sobre fondo de fango. Su costa es elevada y acantilada, a excepción de la parte N que tiene una playa de arena y piedra. Su entrada es limpia y fácil de tomar. No debe irse muy al interior de la caleta, para no aproximarse a una roca rodeada de sargazos que se encuentra al NE de ella.

La caleta del Oro puede dar cabida a buques medianos y aunque está protegida de los vientos del 3er y 4º cuadrantes, no se recomienda en caso de mal tiempo, porque entra la marejada.

Península Carmen.- Se desprende de la punta SE de la isla Lennox, a la que está unida por un angosto istmo de arena, y avanza en dirección ESE y hasta 6 cables. Su extremo toma el nombre de la punta Pehuel y se caracteriza por ser sucia y despide los islotes Mafuil.

Islotes Mafuil.- Situados al ESE y a 2,5 cables de la punta Pehuel. Son dos islotes pequeños rodeados de fondos sucios. El canalizo que se forma entre la punta Pehuel y los islotes Mafuil está obstruido por rocas y cubierto de sargazos, por lo que no admite paso, salvo para embarcaciones menores.

Caleta Curo.- Carta Nº 13300. Lat. 55° 20' S; Long. 66° 53' W (aprox.). Se forma al E de la caleta del Oro y al W y a 5 cables de la península Carmen, sobre la costa S de la isla Lennox. Es una escotadura que se interna casi 3 cables en dirección N por 2,2 cables de ancho, en el centro de la cual se encuentra fondeadero en 12 metros de agua.

La costa de la caleta Curo es rocosa en su totalidad, por lo cual no es recomendable para pasar la noche. Solamente la costa contigua a la caleta Cutter es arenosa, pero accesible en su extremo W únicamente, pues en el lado E se forma un gran banco de arena. Cerca del desembarcadero recomendado y a unos 0,81 cables de él, existen sargazos notables, que prestan utilidad a las embarcaciones, para librarse de los efectos de la marejada.

Para recalar a la caleta Curo aproximar a ella con un rumbo NW y más cerca de la península Carmen que de la punta Curo ubicada al W. La profundidad disminuye en esta derrota paulatinamente a razón de 1 metro por cada 50 metros de distancia.

Ciertas informaciones señalan que cuando en la caleta Cutter se presentan dificultades debido a la marejada, en la caleta Curo se encuentra condiciones favorables, y viceversa.

La caleta Curo es un mal fondeadero, de empleo ocasional y exclusivamente para aprovisionar a los pobladores de la isla Lennox cuando vientos del 1er y 2º cuadrantes impiden hacerlo en la caleta Cutter.

Caleta Cutter.- Carta Nº 13322. Lat. 55° 20' S; Long. 66° 52' W (aprox.). Se forma al NE y a 1,8 millas del cabo Carolina y sobre la costa E de la isla Lennox, en el lado W del paso Richmond. Es una pequeña ensenada con profundidades entre 15 y 6 metros. Su acceso se abre entre la isla Iñaque por el N y la punta Pehuel —extremo E de la península Carmen— por el S. Además, los islotes Mafuil la protegen por el S.

La caleta Cutter debe considerarse como un fondeadero ocasional, no recomendable para soportar un mal tiempo. Protegida de los vientos del 3er y 4º cuadrantes, aunque la marejada del SW penetra a su interior y es algo molesta. Los buques de eslora menor de 60 metros, pueden fondear en el interior de la caleta, donde quedarán protegidos del viento y marejada del SW que son frecuentes en esta región.

La caleta Cutter es el mejor fondeadero que ofrece la isla Lennox y el punto más apropiado para acceder a su interior.

Fondeadero.- En la caleta Cutter, se encuentra fondeadero en 10 metros de agua, en la línea que une la punta Pehuel con el borde W de la isla Iñaque y a medio canal entre la isla citada y la costa N de la península Carmen, pero más próximo a esta última para que la popa al bornear pase clara de los sargazos que bordean la isla Iñaque. El tenedero es bueno y el fondeadero se puede tomar con vientos fuertes del SW inclusive.

Los buques de eslora mayor de 60 metros, deben fondear en 20 metros de agua, más afuera y al N de los islotes Mafuil. Este fondeadero protege de los vientos del NW solamente.

COSTA OCEÁNICA DE LA ISLA NUEVA
De la punta Fifty a la punta Orejas

Isla Nueva. Costa S.- Entre la punta Fifty y el cabo Graham —que le sigue al E— la costa S de la isla Nueva es de piedra, elevada e inabordable en todo tiempo, salvo en las pequeñas caletas; pero, en cambio, la isla es transitable en dicha zona por sobre los barrancos.

Cartas: 13200 - 13300 - 13322

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Caleta Francesa.- Carta Nº 13300. Lat. 55° 17' S; Long. 66° 36' W (aprox.). Se forma al E y a 2 millas de la punta Fifty y sobre la costa S de la isla Nueva. Es una pequeña rada que se interna 3,2 cables en dirección NW y de un ancho medio de 1,6 cables; sembrada de sargazos y roqueríos en su orilla, salvo en el fondeadero. Al final hay una playa de arena donde desemboca un riachuelo. Está protegida de los vientos del 4º y 1er cuadrantes, pero es abierta a los vientos del SSE. En su entrada hay rompientes y rocas sumergidas que permiten el paso un poco más al E del medio canal.

En la caleta Francesa, se puede hacer aguada del riachuelo que desemboca en el final del saco. También puede obtenerse carne en la estancia que tiene sus instalaciones en la caleta Las Casas.

Por sus reducidas dimensiones la caleta Francesa es apropiada solamente para goletas y buques pequeños, no siendo recomendable para pasar la noche.

Direcciones y fondeadero.- La entrada a la caleta Francesa se reconoce por las cimas de los cerros que delimitan su entrada. El paso de las rompientes de la entrada debe hacerse a medio canal y un poco más cerca de la costa E.

A pesar de las rompientes de la entrada, la caleta Francesa es tranquila y ofrece buen tenedero en 6 metros de agua sobre fondo de arena. También, en caso de necesidad, un buque de tamaño mediano puede fondear en 30 metros de agua sobre fondo de piedra y roca, afuera de la caleta y como a 1,6 cables de ambas puntas de la entrada. Esto lo hace un mal tenedero para esta clase de buques.

Cabo Graham.- Situado al E y a 5 millas de la punta Fifty y conformando el extremo SE de la isla Nueva. Es un promontorio de redoso sucio a su pié.

Desde el cabo Graham, la costa oceánica de la isla Nueva continúa hacia el NE por casi 4,5 millas, formando una extensa entrada de saco no muy profundo, hasta la punta Oriental —extremo E de la isla Nueva—, y desde allí, tuerce hacia el NNW por 1,7 millas hasta la punta Orejas. Todo este tramo de costa es, en general, de piedra, excepto en algunas pequeñas ensenadas o escotaduras, en donde existen playas de canto rodado; es abordable solamente en días de calma absoluta o con vientos del W al N.

Baliza luminosa Cabo Graham.- Al W y a 5,5 cables del cabo Graham. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Punta Oriental.- Situada al NE y a 4,5 millas del cabo Graham y configurando el extremo E de la isla Nueva. Es sucia y desprende algunas rocas sumergidas a corta distancia hacia el NE y fondos sucios hacia el E y SE.

Punta Orejas.- Situada al ESE y casi a 4,5 millas de la punta Waller y configurando el extremo NE de la isla Nueva. Es sucia y desprende en su vecindad NE el islote Chico. Además, cierra a la caleta Orejas de Burro por el E.

La punta Orejas, junto con la punta Falsa, señalan el acceso E del Canal Beagle.

Canal Beagle.- Cartas Nº 13100 - 13200 y 13300. El Canal Beagle, desde el meridiano de la punta Divide, adonde confluyen los brazos Noroeste y Sudoeste del mismo canal, corre hacia el E entre la costa S de Tierra del Fuego —por el lado N— y la costa N de las islas Hoste, Navarino, Picton y Nueva —por el lado S. En la mayor parte de este tramo, de aproximadamente 95 millas de extensión, avanza casi en línea recta en dirección media W-E hasta el meridiano de la isla Snipe; donde recurva ligeramente al SE hasta llegar a su límite geográfico E, entre la punta Falsa en la costa S de Tierra del Fuego, Punto "A" del Tratado de Paz y Amistad (Lat. 55° 07',35 S; Long 66° 25',0 W), y la punta Orejas —extremo NE de la isla Nueva.

La ribera N de la parte E del Canal Beagle está conformada únicamente por la costa S de Tierra del Fuego. Esta costa es elevada y encumbradas cadenas montañosas cubiertas de nieve, que aumentan de elevación hacia el W, la respaldan. Esta parte está dominada por el característico monte Cornú de 1.490 metros, cuya cumbre, vista desde la isla Picton, presenta dos notables protuberancias, inclinadas hacia el W; además, los montes denominados Las Pirámides y los montes Martial. En esta costa se forman las grandes bahías Yendegaia, Lapataia y Ushuaia. La ribera S del canal, conformada por la costa N de la península Dumas de la isla Hoste y de las islas Navarino, Picton y Nueva, es mucho más baja; la constituyen colinas de poca elevación que se desprenden de los montes Sampaio que cruzan de W a E la península Dumas y las suaves laderas

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

de las montañas que se alzan al interior de la isla Navarino. Sobre la costa N de la isla Navarino se forman las bahías donde se forman los puertos Navarino y Williams.

Dentro de esta parte del Canal Beagle existen numerosas islas que interrumpen su curso; lo estrechan y, por lo general, dan nacimiento a bajos fondos que es necesario evitar.

En el lado W de esta parte del Canal Beagle, las rocas Contramaestre Perón y las islas Whaits merecen alguna atención para ser evitadas convenientemente. Frente a la bahía Ushuaia se encuentra un cuantioso grupo de islas e islotes, donde se destacan las islas Bridges y los islotes Les Eclaireurs, que forman entre ellos varios pasos navegables. Más hacia el E, la isla Gable disminuye considerablemente el ancho del canal, formando el paso Mackinlay entre su costa S y la costa N de la isla Navarino; no hay paso para buques entre la costa N de la isla Gable y la costa S de Tierra del Fuego.

10

Hacia el E de la isla Gable, se destacan las islas Martillo, Yunque, Petrel y Chata y los islotes Gemelos. A partir de estas islas y en un tramo de 12 millas, el Canal Beagle presenta profundidades moderadas y buen tenedero, lo que permite fondear en caso de necesidad. Frente a la entrada N del paso Picton, entre el borde NE de la isla Navarino y la costa N de la isla Picton, se encuentran las islas Snipe y Bécasses en cuyas vecindades se señalan algunos bajos fondos y rocas; escollos de los que hay que precaverse.

En la Tercera Parte de este Capítulo, se encuentra la descripción detallada y particular del Canal Beagle, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

☆☆☆☆☆☆☆

Cartas: 13100 - 13200 - 13300 - 13322 - 13600

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

SEXTA PARTE

COSTA ORIENTAL DE TIERRA DEL FUEGO
DESDE EL CABO ESPÍRITU SANTO AL CABO BUEN SUCESO
ESTRECHO DE LE MAIRE

COSTA ORIENTAL
DE TIERRA DEL FUEGO
Desde el cabo Espíritu Santo
al cabo Buen Suceso

Tierra del Fuego. Costa E.- La costa E de Tierra del Fuego se extiende entre el cabo Espíritu Santo y el cabo San Diego —situado al SE y a 172 millas—, formando un arco de 188 millas de desarrollo y con su concavidad dirigida al SW. Toda esta costa es de gran regularidad y no se encuentra en ella otra bahía importante que no sea la de San Sebastián. No obstante que esta costa está bordeada por bajos fondos arenosos formados por los materiales que las olas desprenden de los barrancos costeros, hasta 5 o más millas afuera de la orilla, ofrece, sin embargo, por esa circunstancia y en toda su extensión, lugar apropiado para fondear, y adonde un buque podrá soportar al abrigo de las tierras de barlovento, los más recios temporales del S al W; pero, si el viento sopla de los cuadrantes E, se levanta mar gruesa.

Desde el cabo Espíritu Santo hasta el río Grande, domina la pradera; al S de ese tramo se extiende la región de los bosques. El río más importante que desemboca en esta costa, es el río Grande, con una profundidad de apenas 2,1 metros en su desembocadura, y presenta un ancho variable entre 60 y 100 metros; sus márgenes son pantanosas y su lecho está cubierto en parte de cantos rodados.

Las principales especies zoológicas de esta zona son: guanacos, ciervos y zorros.

Profundidades y fondeaderos.- Enfrente de la costa E de Tierra del Fuego y a distancias entre 10 y 20 millas, la profundidad varía entre 40 y 80 metros. Frente a la boca N del estrecho de Le Maire, la profundidad supera los 110 metros. La calidad del fondo es casi siempre de arena fina, blanca o salpicada de puntos oscuros.

El fondo de toda esta zona está formado con los materiales desprendidos por la constante erosión que las aguas ejercen sobre las tierras blandas de la costa, cuyas arenas y sedimento son arrastrados continuamente mar adentro.

Hay mucho menos riesgo en aproximarse a esta costa que el que se supone, en atención a que es elevada y escarpada, sin bancos ni bajos fondos; los peligros se encuentran cerca de tierra.

Marea y corrientes.- Frente a la costa E de Tierra del Fuego, desde la boca oriental del Estrecho de Magallanes hasta el cabo San Diego, la marea marcha en general de E a W. El rango de la marea disminuye desde frente al cabo Espíritu Santo, donde asciende a una altura de 13 metros, hasta en las inmediaciones del cabo San Diego, en donde alcanza a 3 metros. La intensidad de la corriente, mucho más sensible en la proximidad de los cabos nombrados, es más o menos de 1 a 2 nudos en la región intermedia. La corriente de flujo corre hacia el NW a lo largo de la costa E de Tierra del Fuego, y la de reflujo lo hace hacia el SE.

Aspecto de las tierras.- Tierra del Fuego se considera dividida en dos regiones completamente distintas y es el curso del río Grande el que determina su límite; al N del río la región de la pampa y al S la región de la cordillera.

Cartas: 11000 - 11600 - 13000

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

La región pampeana está formada por grandes llanuras —la pampa patagónica en menor escala—, interrumpida a veces por depresiones y amplios terraplenes desnudos de vegetación forestal, y hacia el N por las sierras de Boquerón y Balmaceda, que no modifican el carácter uniforme de la región. Las hierbas forrajeras son muy abundantes en los valles, especialmente si están favorecidos por cursos de agua. Goza esta región de agradable temperatura en verano; pero, en invierno, el frío es muy intenso, sobre todo cuando soplan vientos del S, llegando entonces a una temperatura mínima de 25 °C bajo cero. A estos períodos de intensos fríos, suele seguirles casi inmediatamente los vientos templados del 1er cuadrante, los cuales derriten con rapidez la nieve, principalmente en el litoral. No obstante la región que se extiende al N del río Grande es bastante rica e interesante, sin embargo, es menos pintoresca que la región de la cordillera.

La región cordillerana, que se extiende hacia el E y el S del río Grande, es la zona de los prados y de los bosques; fértiles valles, numerosos lagos y vastas florestas, le dan el aspecto de un extenso y agreste parque. El viento que sin tregua ni obstáculo domina en la región pampeana, o del N, es detenido aquí en la región cordillerana por las tupidas selvas. Los pastos —menos extensos que en el N— son, en cambio, más pingües en la región del S, porque en esta los terrenos abundan en restos vegetales, y porque estando los pastos protegidos contra los vientos, conservan su frescura. El clima templado y sano, la hermosura y variedad del paisaje hacen de esta región, sino la más pintoresca de Tierra del Fuego, desde luego la más amena y agradable como residencia. Debido a esas favorables circunstancias, desde hace pocos años se han establecido en esta región numerosas estancias. A medida que se aproxima al extremo SE de Tierra del Fuego —denominado península Mitre— escasean las praderas junto a la costa, desapareciendo estas totalmente al E y al S del cabo San Pablo; el terreno vuelve a hacerse montañoso, encontrándose en gran parte cubierto de lagunas y turbales.

Cabo Espíritu Santo.- Situado al SSW y a unas 17 millas de la punta Dungeness y en la costa NE de 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 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 del cabo, 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. 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 y límite marítimo entre Chile y la República Argentina en esta parte.

Desde el cabo Espíritu Santo la costa se dirige casi en línea recta hacia el SE por 22 millas, hasta cabo Nombre. Esta costa está delineada por una serie de barrancos que se elevan de 30 a 90 metros, apenas interrumpidos por alguna quebrada o cañadón, generalmente fértil, por donde corren de ordinario ríos y arroyos que no siempre llegan al mar. El principal de estos riachuelos es el Cullén, que desemboca al SE y 14 millas del cabo Espíritu Santo. Hacia el interior las tierras se elevan en suaves lomas y cumbres redondeadas, de hasta 200 metros, sin árboles, semejándose más bien este tramo al de la costa E de la Patagonia.

Cartas: 11000 - 11600 - 13000

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Advertencia.- El tramo de costa que se extiende entre el cabo Espíritu Santo y el cabo Nombre, está imperfectamente hidrografiado.

Hito Cabo Espíritu Santo.- Sobre la cima del cabo Espíritu Santo. Es una pirámide de fierro de 5 metros de altura y de color rojo. Es el primer hito que señala la línea divisoria de límites entre Chile y la República Argentina en la 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.

Estación Radioeléctrica Hito I.- Ubicada muy próxima al E del Hito Cabo Espíritu Santo, pertenece a la Armada Argentina. A las naves que salgan por la boca oriental del Estrecho de Magallanes hacia el mar territorial argentino, se les requerirá informar, en VHF canales 16 y 67 (fonía), lo siguiente: nombre de la nave, señal de llamada, bandera, tipo de buque, carga, procedencia y destino, calado y si navega con práctico a bordo.

Faro Magallanes.- Al SE y a 3,3 cables del faro Cabo Espíritu Santo. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Terminal Marítimo "Río Cullén".- Ubicado frente a la costa E de Tierra del Fuego y operado por la compañía "Total Austral". Es un complejo destinado a exportación de petróleo crudo, compuesto por plataformas fijas de producción, facilidades de producción submarinas y una monoboya de carga tipo SBM. Formado por las plataformas de producción "Hidra Centro", "Hidra Norte", "Carina" y "Aries", las cabezas de pozos submarinos satélites Argo, una monoboya de carga SBM y las instalaciones terrestres Río Cullén.

Plataformas petroleras

Plataformas "Hidra".- Emplazadas en unos 30 metros de profundidad y a unas 7 millas frente a la costa E de Tierra del Fuego. Son dos plataformas de producción no tripuladas —"Hidra Norte" (Lat. 52° 49,17' S; Long. 68° 13,38' W) e "Hidra Centro" (Lat. 52° 50,32' S; Long. 68° 10,79' W)—, separadas 1,75 millas entre sí. Provistas de señalización nocturna.

Plataforma "Aries".- (Lat. 52° 40,96' S; Long. 68° 02,50' W). Emplazada en unos 55 metros de profundidad, al 031° y a 10,6 millas de la plataforma "Hidra Centro", y a unas 16,5 millas de la costa. Es una instalación de explotación de hidrocarburos. Provista de señalización nocturna, de niebla, Racon y AIS-AtoN.

Plataforma "Carina".- (Lat. 52° 45,49' S; Long. 67° 13,49' W). Emplazada en aproximadamente 90 metros de profundidad y a unas 45 millas de la costa, al 082° y a 35,5 millas de la plataforma "Hidra Centro". Es una instalación de explotación de hidrocarburos. Provista de señalización nocturna, de niebla, Racon y AIS-AtoN.

Cabezas submarinas de producción.- (Lat. 52° 43,60' S; Long. 68° 12,60' W). Instaladas en aproximadamente 70 metros de profundidad, al 010° y a 4,4 millas de la monoboya de carga, o bien, al NNW y a 6,6 millas de la plataforma "Hidra Centro", a unas 9,8 millas de la costa. Son dos cabezas satélites submarinas de producción, denominadas Argo I y II.

Monoboya de carga.- (Lat. 52° 48,10' S; Long. 68° 13,60' W). Fondeada en 33,5 metros de profundidad, al NW y a 1,08 millas de la plataforma "Hidra Norte" y a unas 7,3 millas de la costa. Es un punto simple de amarre de buques tanque para carga de hidrocarburos, consistente en una monoboya SBM de color naranja. Provista de señalización nocturna.

Ductos submarinos.- Entre las plataformas, pozos submarinos y monoboya de carga SBM y la costa frente a las instalaciones terrestres del terminal. Dichos ductos, junto con las referidas instalaciones costa afuera, determinan el establecimiento de una zona prohibida de fondeo y de varias áreas prohibidas de navegación. Estos son:

Un ducto submarino de petróleo conecta las instalaciones terrestres Río Cullén con la monoboya de carga SBM.

Ductos submarinos de gas y petróleo conectan las cabezas submarinas de producción Argo I y II con la plataforma "Hidra Centro".

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Un ducto submarino de gas conecta la plataforma “Carina” con las instalaciones terrestres Río Cullén.

Un ducto submarino de gas conecta la plataforma “Aries” con las instalaciones terrestres Río Cullén.

Ductos submarinos de gas, petróleo y agua conectan la plataforma “Hidra Norte” con las instalaciones terrestres Río Cullén.

Un ducto submarino conecta la plataforma “Hidra Norte” con la plataforma “Hidra Centro”.

Áreas prohibidas.- La navegación al interior del área circular de 1 milla de radio alrededor de cada instalación costa afuera, está prohibida.

Zona prohibida de fondeo.- Es una zona de explotación de hidrocarburos y operación de plataformas, al interior de la cual está prohibido pescar con artes de arrastre de fondo o fondear. Los siguientes puntos definen los límites de las áreas restringidas:

A	52° 50,50’ S	68° 25,00’ W
B	52° 46,00’ S	68° 13,85’ W
C	52° 43,60’ S	68° 14,50’ W
D	52° 43,40’ S	68° 11,40’ W
E	52° 47,65’ S	68° 09,90’ W
F	52° 48,10’ S	68° 10,00’ W
G	52° 40,80’ S	68° 04,30’ W
H	52° 41,50’ S	68° 01,20’ W
I	52° 49,20’ S	68° 07,00’ W
J	52° 48,50’ S	67° 56,50’ W
K	52° 44,50’ S	67° 13,30’ W
L	52° 46,40’ S	67° 13,30’ W
M	52° 50,50’ S	67° 55,20’ W
N	52° 51,20’ S	88° 08,40’ W
O	52° 55,70’ S	68° 19,00’ W

Los segmentos entre los puntos C y D; G y H, y K y L, son semicírculos del área prohibida de radio 1 milla alrededor y abarcando las cabezas de pozos Argo I y II, y las plataformas de producción “Aries” y “Carina”.

Fondeaderos.- Al N y al S de la zona prohibida de fondeo, se encuentra fondeadero entre 20 y 10 metros de agua, respectivamente, sobre fondo de fango y arcilla. Buenos tenederos y protegidos de los vientos del SW al NW pasando por el W; sin embargo, si se levanta mucha mar con temporales fuertes o con vientos de componente E, puede buscarse refugio al interior de la bahía San Sebastián.

Cabo Nombre.- Situado al SE y a 22 millas del cabo Espíritu Santo y configurando el extremo E de un cordón de colinas que atraviesa la Tierra del Fuego de W a E, casi paralelo a la sierra Balmaceda y que forma con la denominada Carmen Sylva —que corre más al S— el gran valle de tierras bajas y pantanosas que se extiende desde la bahía Inútil a la bahía San Sebastián. Es un promontorio poco saliente.

Desde el cabo Nombre la costa se dirige hacia el SSE como por 11,5 millas, hasta la punta de Arenas. Esta costa, como también, la que sigue al S hasta el cabo San Sebastián, es tan baja que no es posible reconocerla, sino una vez que se las aproxima bajo el horizonte.

Antena repetidora.- (Lat. 52° 48,96’ S; Long. 68° 28,61’ W). Es una torre cuadrangular de 100 metros de altura, con franjas horizontales de color rojo y blanco, provista de tres antenas parabólicas; una en el coronamiento, otra a 53 metros desde la base de la torre y la restante a 18 metros; la elevación de su base es de 60 metros aproximadamente, no posee luz. Pertenece a la Empresa Nacional de Telecomunicaciones de Argentina.

Olígrafo.- Fondeado en Lat. 52° 43,80’ S; Long. 67° 13,3’ W. Es una boya olígrafo direccional con una antena que se alza a 2,40 metros. Exhibe una luz amarilla a destellos. Se recomienda no aproximarla a menos de 1 milla.

Punta de Arenas.- Situada al SSE y a 11,5 millas del cabo Nombre y sobre la misma costa. Es el extremo de una muy larga y angosta lengua de tierra constituida por guijarros y de unos 5 metros de elevación. Es limpia y profunda, por lo que se la puede barajar a corta distancia por el S.

Al N y a 2 millas de la punta de Arenas y sobre la costa de la bahía San Sebastián, existe un grupo de casas y un galpón que se distinguen desde el mar, denominado “El Páramo”, junto al cual está el puerto de la estancia Cullén.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

La punta de Arenas constituye la punta N de la entrada de la bahía San Sebastián.

Faro Páramo.- Ubicado al NNE y a 7 cables del borde S de la punta de Arenas. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Bajos fondos.- Bordean la costa desde el cabo Nombre y hasta la punta de Arenas, con profundidades menores de 9 metros a unas 3 millas afuera. Al ENE y a 6,7 millas de la baliza luminosa Páramo, se encuentra un bajo fondo con 8,7 metros de agua.

Gases en ignición.- Se observan en un área al WNW de la bahía San Sebastián. Son llamaradas provenientes del venteo de pozos de petróleo y gas, las cuales no son útiles como referencia por su multiplicación constante y cambio de lugar de aparición, pero durante la noche muestran una zona densamente iluminada en la costa.

Bahía San Sebastián.- Carta Nº 13000. Lat. 53° 12' S; Long. 68° 27' W (aprox.). Se forma al SSE y a 12 millas del cabo Nombre y por el lado S de la punta de Arenas. Es una espaciosa ensenada de forma casi circular que se interna unas 13,5 millas en dirección W y presenta un ancho de unas 10 millas. Su entrada se abre entre la punta de Arenas y el cabo San Sebastián —situado al S y a poco más de 10 millas. En el centro de la bahía la profundidad varía entre 13 y 9 metros; pero aumenta en dirección a la punta de Arenas hasta más de 36 metros en sus cercanías; hacia las riberas interiores, en cambio, decrecen paulatina y uniformemente.

En las inmediaciones de la punta de Arenas, salvo su lado W, las aguas son limpias y con una profundidad de 49 a 18 metros. No ocurre lo mismo en las cercanías del cabo San Sebastián; pues este despide hacia el NNE y hasta 10 millas un gran banco rocoso con profundidades menores de 5,5 metros en las primeras 4 millas, y menores de 9 metros en el resto. En el extremo del banco se producen escarceos, lo mismo que más al N y a unas 2 millas, donde también se observan remolinos. Rodeando al cabo hay además algunas rocas aisladas desprendidas a menos de 2,5 millas de la orilla. El banco es acantilado por su lado W y no hay sargazos sobre él. La corriente de reflujo, que se dirige al SE, tira hacia dicho banco con una intensidad de 2 nudos aproximadamente.

La costa de la bahía San Sebastián es, en general, baja y se prolonga en playas de arena, arcilla y fango, de varias millas de extensión, donde se producen rompientes que dificultan el desembarco; esta última operación ha de hacerse con marea creciente debido al gradiente muy suave de la playa y la gran amplitud de la marea; los lugares más aptos para el desembarco son los rincones NE (cerca de los galpones de la estancia Cullén) y SW.

En el rincón SW de la bahía San Sebastián existe un puesto policial, conectado telefónicamente con Río Grande, con las estancias Cullén y San Sebastián (chilena), distante esta 15 kilómetros del puesto. En las inmediaciones hay varias construcciones y en la playa, que frente a las construcciones tiene un ancho superior a 1,5 millas, hay un casco encallado. Para el desembarco en esta playa hay que tener en cuenta que cuando el mar rompe con fuerza, lo que es muy frecuente, su abordaje con embarcaciones menores es muy difícil. Las playas de la costa N de la bahía tienen un ancho de 5 millas y no son aptas para operar.

La costa S despide una restinga que descubre en un ancho de poco menos de 1 milla en bajamar, haciéndola inabordable; en ella hay una mancha de sargazos. Hacia el interior, la tierra es quebrada, presentando pequeños cerros de alrededor de 50 metros de elevación, que son las últimas estribaciones de la sierra Carmen Sylva; entre ellos se destacan por su mayor elevación los cerros Laucha y Sara.

La bahía San Sebastián es relativamente abrigada de los vientos reinantes, del SW y NW, aunque los temporales del SW, por la poca elevación de las sierras occidentales, se hacen sentir con fuerza y levantan bastante mar, que se disipa, tan pronto como el viento amaina o cambia de dirección. Los vientos procedentes del mar levantan marejada y originan corrientes que pueden molestar en los fondeaderos. Suelen durar 2 o 3 días seguidos; las proximidades de punta de Arenas están afectadas por las corrientes de marea que se producen. En general, cuando soplan vientos fuertes, se debe estar listo para cambiar al fondeadero más conveniente, en caso de que la situación se haga incómoda o insegura. En las playas, la mar rompe

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

continuamente, lo cual o dificulta e impide el desembarco.

Estanques próximos al cerro Laucha.- (Lat. 53° 19,50' S; Long. 68° 15,70' W). Ubicados en los barrancos adyacentes al cerro Laucha. Son varios estanques que constituyen una ayuda necesaria para identificar al cerro referido, mimetizado con la zona aledaña.

Antena.- (Lat. 53° 20,18' S; Long. 68° 15,97' W). Es un mástil de 100 metros de altura con franjas horizontales rojas y blancas; no posee luces. Es una repetidora de la empresa "Telefónica" de Argentina.

Marea y corrientes.- En la bahía San Sebastián la duración de la estoa ~~de la marea~~ es casi nula. En la boca de la bahía y hasta 7 millas afuera, la corriente de reflujo tira hacia el ESE y con una intensidad máxima de 5 nudos aproximadamente.

Recomendaciones para recalada.- La bahía San Sebastián es, en general, de fácil acceso. Proviniendo desde el N se debe barajar la costa a una distancia entre 3 y 4 millas, hasta demarcar el faro Páramo al SW, momento en que se ha de navegar en dirección a la punta de Arenas y para pasar próximo al S de ella, teniendo precaución con la dirección de la corriente; estando al S del faro, gobernar para tomar el fondeadero que se desee.

Viniendo del S, dar buen resguardo al cabo San Sebastián, sobre todo en bajamar para salvar los escollos que lo rodean y las profundidades menores de 5,5 metros que avanzan hasta 4 millas afuera; sobrepasado al N del paralelo del centro de la bahía, poner proa al W para pasar sobre los bancos, teniendo en cuenta el estado del mar y la marea, considerando que cuando la corriente tira hacia el SE alcanza una intensidad de aproximadamente 2 nudos; los buques de mayor tamaño deben salvar por el E y luego por el N, todos los bancos desprendidos del cabo San Sebastián o S de la entrada.

Fondeaderos interiores.- Uno de los mejores fondeaderos sobre fondo de arcilla y fango, se encuentra demarcando el faro Páramo al 090° y San Sebastián al 160°. Es el indicado para soportar vientos del NW al E pasando por el N; tener en cuenta que la calidad del fondo no es buena, por lo que ante rachas de viento fuerte, es posible garrear.

También se encuentra fondeadero sobre fondo de fango blando, al 077° y a 1,5 millas del faro Páramo. Soportándose vientos de componente W de hasta 30 nudos.

Con vientos del W se puede fondear sobre fondo de fango blando, sobre el paralelo del centro de la bahía y tan adentro como lo permita el calado del buque.

Con vientos del SW y S puede fondearse en 9 metros de agua, al NNW del cerro Laucha; este fondeadero es también el único que ofrece relativo abrigo de la marejada que se produce con viento del SE, que sopla raramente.

Los buques pequeños que operan en estos lugares varan en las respectivas playas.

Fondeaderos exteriores.- Se encuentran al E de la punta de Arenas, adonde es posible fondear sobre fondo de pedregullo; bastante protegido de los vientos del W y hasta del SW.

También se encuentra fondeadero en 10,5 metros de agua sobre fondo de arena y fango, afuera de la bahía San Sebastián, al NNE y a 1,75 millas del faro Páramo. Por último, puede fondearse en 11 metros de agua, al 007° y a 6,5 millas del faro Páramo. Estos fondeaderos resultaron más abrigados y seguros que los ubicados al interior de la bahía.

Ancla a pique.- (Lat. 53° 08,80' S; Long. 68° 15,10' W). Es un ancla de 10 toneladas perteneciente a una plataforma petrolera.

Bajo fondo.- (Lat. 53° 15,80' S; Long. 68° 07,70' W). Es un bajo fondo de posición aproximada con 2,5 metros de agua.

Terminal Marítimo "Cruz del Sur".- Ubicado al NW y a 3,75 millas del cabo San Sebastián y sobre la costa S de la bahía del mismo nombre. Destinado a las operaciones de carga de hidrocarburos a través de una monoboya de carga SBM fondeada frente a costa S de la bahía San Sebastián.

Balizamiento.- La Segunda y la Cuarta enfilación han quedado como de límites de seguridad.

Cartas: 11000 - 13000

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Segunda enfilación.- 126°-306°.

Baliza luminosa Proel Anterior.- (Lat. 53° 18,50' S; Long. 68° 13,40' W). Es una torre tronco piramidal de 15 metros de altura, de color rojo con franjas horizontales amarillas (Balizamiento argentino).

Baliza luminosa Proel Posterior.- (Lat. 53° 19,10' S; Long. 68° 12,30' W). Al 125° y a 8,34 cables de la baliza Anterior. Es una torre tronco piramidal de 13 metros de altura, de color blanco con franjas horizontales negras (Balizamiento argentino).

Cuarta enfilación.- 250°-070°.

Baliza luminosa Anterior.- (Lat. 53° 18,60' S; Long. 68° 22,20' W). Es un tubo de 36 metros de altura, de color negro con franjas rojas (Balizamiento argentino).

Baliza luminosa Posterior.- (Lat. 53° 19,10' S; Long. 68° 24,70' W). Al 250° y a 1,41 millas de la baliza Anterior. Es un tubo de color rojo con un rombo mitad rojo y mitad blanco (Balizamiento argentino).

Monoboya de carga.- (Lat. 53° 16,38' S; Long. 68° 12,94' W). Fondeada al 326° y a 3,66 millas del faro San Sebastián. Es un punto simple de amarre de buques tanque para carga de hidrocarburos, consistente en una monoboya SBM de color naranja. Provista de señalización nocturna.

Ducto submarino.- Entre la monoboya de carga SBM y la costa frente a las instalaciones terrestres del terminal. Es un ducto de petróleo y gas que conecta con las instalaciones terrestres "Cruz del Sur", determinando el establecimiento de una zona prohibida de fondeo y de un área prohibida de navegación.

Área prohibida.- La navegación al interior del área circular de 1 milla de radio alrededor de la monoboya de carga SBM, está prohibida.

Zona prohibida de fondeo.- Es una zona reservada para la operación de buques tanque, al interior de la cual está prohibido pescar con artes de arrastre de fondo o fondear. Los siguientes puntos definen los límites de esta zona:

Lat. 53° 14,70' S;	Long. 68° 10,80' W.
Lat. 53° 15,90' S;	Long. 68° 19,40' W.
Lat. 53° 17,00' S;	Long. 68° 10,00' W.
Lat. 53° 18,20' S;	Long. 68° 18,60' W.

Muelle.- Ubicado en la intersección de la línea de costa S con el ducto de la Toma Nº 1 de petróleo en la costa S. Es un muelle de estructura sólida conformada por tubos metálicos, con cuatro escalas de acceso cerca de su cabezo (dos por lado), de unos 40 metros de longitud. Carece de plataforma superior, pero el tránsito es posible por una estrecha pasarela de 0,6 metro de ancho. No posee de iluminación.

Es un muelle para embarcaciones menores y en bajamar queda totalmente en seco; el atraque de embarcaciones es conveniente realizarlo por el W, debido a que la corriente tira siempre hacia el E; en este último lado, a unos 10 metros del cabezo, hay un tubo de hierro que sobresale horizontalmente y que, una vez cubierto por la marea, no es visible, con el consiguiente peligro.

A unos 100 metros del cabezo del muelle, pero abiertas de su orientación, se encuentran algunas rocas que afloran en bajamar de gran tamaño. Las del lado E están más alejadas de la orientación del muelle.

Anclas a pique.- Se ha denunciado la pérdida de las siguientes anclas:

Un ancla de 5.200 kilos, en Lat. 53° 15,50' S; Long. 68° 12,50' W.

Un ancla tipo "Danforth" con tres paños de cadena, al 154° y a 3,13 millas del faro San Sebastián.

Un ancla tipo "Hall" de 6.450 kilos con doce paños de cadena, en Lat. 53° 17,00' S; Long. 68° 14,20' W.

Cabo San Sebastián.- Situado al S y a poco más de 10 millas de la punta de Arenas y donde termina por el E la sierra Carmen Sylva. Es un promontorio escarpado y de color oscuro, que se eleva a 60 metros. Está rodeado por fondos sucios que no los marcan sargazos, de modo que debe dársele un prudente resguardo; tal es así que, desprende hacia el NNE y como por 10 millas, una restinga rocosa, sobre la que la vaciante tira con velocidad de 2 nudos.

Al E del cabo San Sebastián se extiende un banco cuyo ancho varía de 1 a 4 millas, con profundidades entre 3,5 y 7 metros; y como no está

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

marcado por sargazos, se recomienda dar al cabo un resguardo no menor de 4 millas.

La costa que sigue hacia el SSE del cabo San Sebastián es, en general, de poca elevación.

Faro Cabo San Sebastián.- En el cabo San Sebastián. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Antena.- Al W y a 4 millas de la baliza luminosa Cabo San Sebastián. Es un mástil de 100 metros de altura, con franjas horizontales de color rojo y blanco. No posee luz.

Sargazos.- Se encuentran al ENE y a 12 millas del cabo San Sebastián. Es una gran mancha de sargazos.

Punta Sinaí.- Situada al SE y a 5 millas del cabo San Sebastián. Es un promontorio igualmente escarpado, pero más bajo que el referido cabo. Desprende una zona de fondos sucios con varias rocas sumergidas y otras afloradas, hasta casi 3 millas afuera; entre las últimas hay una roca aflorada.

Desde la punta Sinaí y hasta el cabo Domingo, la costa se presenta casi recta, formando una playa de arena; es en general limpia, pudiéndose fondear en 14 metros de agua, en cualquier punto a unos 5,4 cables de ella, quedando protegido de los vientos del S al NW pasando por el W.

Rocas.- Se encuentran 2 millas afuera de la punta Sinaí. Es una roca aflorada rodeada por otras de menor tamaño, difíciles de avistar.

Arroyo Gama.- Desemboca al S y a 3 millas de la punta Sinaí. Se puede aproximar hasta 5 cables de la costa encontrándose más de 14 metros de agua.

Río Carmen Sylva (o Chico).- Desemboca muy poco al NW del cabo Domingo, que por unas 14 millas corre paralelo a la costa por un valle muy fértil, en el que se forman varias lagunas. Es poco profundo y en su desembocadura se forma un banco de arena.

Marea y corrientes.- Al ENE y a 15 millas de la desembocadura del río Carmen Sylva o Chico, la corriente de flujo tira hacia el WNW y alcanza una intensidad máxima de 1,2 nudos, una hora antes de la pleamar en Río Grande; la de reflujo lo hace hacia el ESE y alcanza 1,3 nudos, cinco horas después de la pleamar.

Cabo Domingo.- Situado al SSE y a 18 millas de la punta Sinaí y configurando el extremo de una serranía que corre de W a E y se desprende de la sierra Carmen Sylva desde las proximidades de la bahía Inútil. Es un barranco cortado a pique hacia el mar, de color ligeramente rojizo y de 80 metros de elevación. Muy notable. Está rodeado de restingas que se desprenden hasta casi 5 cables afuera de la orilla, salvo hacia el NW donde desemboca el río Carmen Sylva.

Desde el cabo Domingo la costa continúa hacia el SE por casi 8,5 millas, hasta la desembocadura del río Grande. Este tramo despide hacia el mar una restinga con algunas piedras aisladas; al principio lo hace hasta distancias de 4,3 cables, pero cerca del río Grande dicha restinga avanza casi hasta 2 millas afuera, para formar la desembocadura del río; más afuera del límite de la restinga el fondo es de barro gredoso de buen tenedero.

Baliza luminosa Cabo Domingo.- En el cabo Domingo. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Fondeadero.- Se encuentra fondeadero en 16 metros de agua, demarcando la baliza luminosa Cabo Domingo al 155° y a 3,1 millas (Playa Las Violetas). Muy buen tenedero y protegido de los vientos del 3er y 4º cuadrantes, a pesar de que la configuración de la costa no le da aspecto de fondeadero.

Torre de petróleo.- Ubicada al W y unas 3 millas de la baliza luminosa Cabo Domingo y en una llanura que allí se forma. Es una torre de pozo de petróleo, de color oscuro. No muy notable, pero que se distingue nítidamente desde más de 5 millas afuera de la costa. Desde el fondeadero exterior de la caleta La Misión no es visible por estar obstruida por un cerro oscuro.

Hacia el W, sobre el límite internacional con Chile, se divisan las llamas correspondientes al venteo de pozos de petróleo.

Caleta La Misión.- Cartas Nº 11000 y 13000. Lat. 53° 41' S; Long. 67° 49' W (aprox.). Se forma al SE

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

y a 1 milla del cabo Domingo, donde la restinga que bordea la costa se interrumpe para formar un espacio libre de algo menos de 2 cables de ancho por el que se puede llegar hasta la costa. Si bien, este paraje se denomina caleta, solamente en bajamar presenta ese aspecto. En pleamar se reconoce por los sargazos existentes en los extremos de las restingas que la limitan, especialmente en el borde S. La profundidad en el eje de la caleta disminuye paulatinamente desde unos 9 metros a 1 milla de la costa, hasta 1,8 metros a 3 cables de ella.

Sobre la costa existe un galpón de zinc, de techo abovedado y dos estanques de combustible. A unos 300 metros al interior de la línea de la costa y paralela a ella pasa el camino hacia Río Grande.

Al SE y a 1,62 millas de la caleta y cerca del mar, se ubican las construcciones de la misión salesiana, que da nombre al paraje. Entre ellas se destaca particularmente la iglesia y una cruz muy notable.

Sobre la costa se encuentra en construcción el proyecto portuario “Caleta La Misión”, con la escollera de abrigo en forma de medialuna, a 9,8 cables de la costa y sobre la restinga del lado S. Con un viaducto de acceso de 740 metros de longitud, un ancho de 9 metros y una altura 15 metros.

La caleta La Misión es apropiada solamente para buques pequeños.

Casco a pique.- Se encuentra al 031° y sobre la enfilación fondeadero La Misión y apartado 3,3 cables de la orilla. Es el casco hundido del ex “Piedrabuena”, parte del cual se deja ver en las grandes bajamares.

Anclas a pique.- Se ha denunciado la pérdida de las siguientes anclas:

Un ancla con 8 paños de cadena, al 100° y a 1,4 millas de la baliza luminosa Cabo Domingo.

Un ancla de 1.880 Kilos con 2,5 paños de cadena, en Lat. 53° 40’ S; Long. 67° 51’ W.

Balizamiento

Enfilación fondeadero La Misión.- 210° 44'-030° 44’. Señaliza la ruta de aproximación a los fondeaderos de la caleta La Misión.

Baliza Anterior.- (Lat. 53° 42' S; Long. 67° 50' W). Es una torre tronco piramidal de 3,5 metros de altura, con franjas verticales blancas y negras (Balizamiento argentino). Por su pequeño tamaño es difícil de identificar, y prácticamente recién se distingue cuando se está en el fondeadero.

Baliza Posterior.- (Lat. 53° 43' S; Long. 67° 50' W). Es una torre tronco piramidal de 8 metros de altura, de color negro con su parte superior con franjas horizontales blancas (Balizamiento argentino).

Cruz.- (Lat. 53° 43,48’ S; Long. 67° 48,10’ W). Ubicada en la loma que hay detrás de la misión salesiana. Es una gran cruz blanca, muy visible desde el mar.

Bajos fondos.- Se encuentran en las proximidades del eje de la caleta La Misión, y corresponden a algunas variaciones más o menos bruscas de la profundidad en los siguientes puntos:

Un bajo fondo con 4,6 metros de agua, con la baliza luminosa Cabo Domingo demorando al 278° y la baliza Anterior de la enfilación fondeadero La Misión al 212°, entrando a babor del eje.

Un bajo fondo de 5,2 metros de profundidad, con la baliza luminosa Cabo Domingo demorando al 291° 30' y la baliza Anterior de la enfilación fondeadero La Misión al 212° 30', entrando a babor del eje.

Un bajo fondo con apenas 1,8 metros de agua, con la baliza luminosa Cabo Domingo demorando al 303° 30' y la baliza Anterior de la enfilación fondeadero La Misión al 212°, entrando igualmente a babor.

Un bajo fondo rocoso de apenas 1,2 metros de profundidad, al NE y a 30 metros del casco del ex “Piedrabuena”.

Fondeaderos.- En la caleta La Misión, se encuentra fondeadero en 10,4 metros de agua, a 1 milla de la costa. Asimismo, en 6,4 metros de agua, más al interior y a 5 cables de la costa. Buenos tenederos y aptos solamente para buques pequeños. Si bien, son abrigados de los vientos del W al SW, cuando soplan con fuerza, existe peligro de garrear.

Se ha fondeado demarcando la baliza luminosa Cabo Domingo al 285° y algo al N de la enfilación fondeadero La Misión para que, una vez presentado el buque, quede sobre ella, ya que los vientos predominantes son los del WNW.

Cartas: 11000 - 13000

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Rompientes.- Con viento fresco del NNW al E, pasando por el N, y a partir de media marea subiendo, se forman rompientes sobre ambas restingas, cuya onda de marea recala a la playa de la caleta La Misión.

Playa.- La caleta La Misión presenta una playa apta para varar con buques de casco plano, que se extiende poco más de 1 cable a cada lado de la enfilación fondeadero La Misión.

Bajo fondo.- Se encuentra al E y a 4,5 millas de la caleta La Misión. Es un bajo fondo de posición dudosa.

Río Grande.- Desemboca al SE y a 8 millas del cabo Domingo. Es el de mayor caudal de Tierra del Fuego; nace en las serranías del W y presenta un ancho variable entre 60 y 100 metros. Su desembocadura está orientada hacia el NNW y limitada al E por una lengua pedregosa que termina en la punta Popper; no obstante, las márgenes se prolongan hacia el mar por 1,5 millas más allá de la punta, en forma de bancos o restingas de roca, que delimitan un canalizo orientado primero al NNE, luego al NE y por último al ESE. Dicha entrada está flanqueada por el W por la restinga Costera de unas 4 millas de largo y por el E, por la restinga Gusano, pequeña y de apenas 2 millas por dos cables en su parte más ancha. Al N y S del acceso se observan numerosos sargazos en una extensión de 4 millas hasta una distancia media de 2 millas de la costa. La playa exterior, existente en la orientación de la Segunda enfilación, no es apta para varar.

Las orillas del río Grande son bajas, de piedrecilla, piedra y arena gruesa; y entre ellas se forman grandes bancos de esa misma calidad, que velan por lo general hasta 1,8 metros, aunque en algunos sitios llegan a aflorar 3 metros o más.

La vegetación en la vecindad de la desembocadura del río Grande es pobre y rala, no así tierra adentro, donde existe excelente pasto para el ganado y en cuya zona se han establecido importantes y grandes estancias.

Unas 3 millas antes de su desembocadura, se forma un gran desplaye de tierra blanda, gredosa y gris, cubierta de un pasto corto, grueso y carnoso. Lo surcan una serie de zanjas profundas que se llenan en pleamar. Cuando esta es extraordinaria, alcanza a cubrir todo el desplaye que rodea el poblado.

Durante los deshielos el río recibe el aporte de numerosos afluentes y chorrillos, siendo generalmente el mes de octubre la época del año en que presenta mayor caudal; en otros meses, particularmente en agosto, permanece casi seco; pero aun así es posible encontrar agua dulce en los muelles durante las grandes bajamares. Hacia el mes de mayo suelen producirse los primeros congelamientos de las aguas; en invierno, a 5 kilómetros de su desembocadura, la congelación llega a ser total, pero como el fenómeno no afecta el tramo utilizado para la navegación, no se producen mayores inconvenientes; en esa época bajan por el río trozos de hielo de gran tamaño, siendo más numerosos en los meses de agosto y septiembre; por ese motivo y para evitar averías en las hélices, los buques que atraquen en los muelles deben hacerlo proa aguas arriba.

Las mareas pueden alejar los trozos de hielo, desplazándolos paralelamente a la costa, o bien volver a introducirlos en el río.

Punta Popper.- Situada en el lado SE de la entrada del río Grande. Es el confín N de una península pedregosa y despide bancos y aguas someras en todo su redoso.

Bajo fondo.- Se encuentra al ENE y a 2,2 millas de la punta Popper. Es un bajo fondo de roca con 4,6 metros de agua.

Temperatura.- El clima es frío, no riguroso; la temperatura media anual oscila en alrededor de 05 °C y en cualquier mes del año pueden registrarse heladas.

La amplitud térmica es de alrededor de 10 °C en verano, disminuyendo a 05 °C en invierno.

A pesar del incremento de temperatura durante el verano, la sensación térmica que se registra por influencia de los vientos, disimula las temperaturas algo más cálidas, incluso por ser el verano una de las estaciones más ventosas.

Vientos.- Predominan los vientos del 3er y 4º cuadrantes, con una de frecuencia de ocurrencia superior al 70 %. El viento tiende a disminuir durante la noche.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Nubosidad.- La nubosidad media anual es de 7/8. En el verano se registran los mayores índices de nubosidad mientras que durante el invierno ocurren los mínimos; el verano se caracteriza por la gran variabilidad de la nubosidad; durante el invierno existe cierta tendencia al mantenimiento de la situación tanto de cubierto como despejado por un término apreciable de horas, sin variación aparente (24 o 48 horas.).

Precipitaciones.- El clima puede considerarse como seco, registrando las mayores precipitaciones durante el verano. Las estadísticas revelan que tanto la intensidad como la magnitud de las precipitaciones pueden variar radicalmente cada mes, sin guardar orden o relación entre sí. Entre mayo y octubre se registran nevadas alcanzando frecuencias de ocurrencias máximas durante los meses de invierno, con índices de alrededor del 5 al 6 % de días mensuales con nevadas.

Niebla.- Las nieblas son poco frecuentes; en general la visibilidad media es excelente.

Puerto Río Grande.- Cartas Nº 11000 y 13000. Lat. 53° 48' S; Long. 67° 42' W (aprox.). Ver croquis. Se forma en la desembocadura del río Grande. Es puerto de marea y accesible únicamente para buques de fondo plano de calado no superior a 3,7 metros, pudiéndose aumentar hasta 4,3 metros en sicigias; debiendo esos buques valerse de los servicios del práctico de puerto.

Los buques, en bajamar, quedan apoyados sobre el fondo, por lo que estructuralmente deben tolerar tal situación.

Por disposición de la ex Secretaría de Intereses Marítimos de la República Argentina, ha sido declarado no apto para la operación comercial (septiembre de 1979).

Marea y corrientes.- La marea es influida por los vientos reinantes, anticipándose y aumentando con los vientos de los 1er y 4º cuadrantes, retardándose en cambio y disminuyendo con los del 2º y 3er cuadrantes.

El establecimiento del puerto en la boca del río Grande es de VII horas 28 minutos; en los muelles hay un retardo de 40 minutos. El rango de la marea en sicigia media, en los muelles, es de 5,7 metros, de cuadratura es de 3,5 metros.

Las corrientes tiran con intensidades de 3 a 4 nudos, y en algunos lugares hasta 6 nudos, como por ejemplo, entre la Segunda y la Tercera enfilación.

Balizamiento

Segunda enfilación luminosa.- 245°-065°.
Las balizas están rodeadas por edificios por lo que no son fáciles de identificar.

Baliza luminosa Segunda enfilación. Anterior.- (Lat. 53° 47,00' S; Long. 67° 41,80' W). Es una torre esquelética de 16 metros de altura, con un rombo de color rojo con franjas horizontales naranjas. Elevación 24 metros (Balizamiento argentino).

Baliza luminosa Segunda enfilación. Posterior.- (Lat. 53° 47,10' S; Long. 67° 42,10' W). Al 245° y a 2,16 cables de la baliza Anterior. Sobre una torre de agua en el techo del hotel "Atlántida". Es una torre 23 metros de altura, de color negro con una franja horizontal amarilla. Elevación 32 metros (Balizamiento argentino).

Tercera enfilación luminosa.- 212°-032°.
Se enciende a requerimiento.

Baliza luminosa Tercera enfilación. Anterior.- (Lat. 53° 47,50' S; Long. 67° 41,50' W). Es una torre esquelética de 7 metros de altura, con franjas horizontales de color blanco y rojo. Elevación 7 metros (Balizamiento argentino).

Baliza luminosa Tercera enfilación. Posterior.- (Lat. 53° 47,50' S; Long. 67° 41,60' W). Al 212° y a 167 metros de la baliza Anterior. Es una torre esquelética de 18 metros de altura, con franjas horizontales de color amarillo y negro. Elevación 22 metros (Balizamiento argentino).

Cuarta enfilación luminosa.- 163° 26'-343° 26'.
Se enciende a requerimiento.

Baliza luminosa Cuarta enfilación. Anterior.- (Lat. 53° 47,70' S; Long. 67° 41,10' W). Es un poste de 6 metros de altura, de color blanco con su mitad superior negra. Elevación 9 metros. (Balizamiento argentino).

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Baliza luminosa Cuarta enfilación. Posterior.- (Lat. 53° 47,80' S; Long. 67° 41,10' W). Al 163° 26' y a 120 metros de la baliza Anterior. Es una torre esquelética de 9 metros de altura, de color blanco con franjas horizontales de color naranja y negro. Elevación 11 metros (Balizamiento argentino).

Quinta enfilación ciega.- 130°-310°.

Baliza ciega Quinta enfilación. Anterior.- (Lat. 53° 47,84' S; Long. 67° 40,27' W). Es una columna de 5,8 metros de altura, de color blanco y negro (Balizamiento argentino).

Baliza ciega Quinta enfilación. Posterior.- Al 130° 48' y a 120 metros de la baliza Anterior. Es una columna de 5 metros de altura, de color blanco y negro (Balizamiento argentino).

Sexta enfilación ciega.- 174°-354°.

Baliza ciega Sexta enfilación. Anterior.- Lat. 53° 48,24' S; Long. 67° 40,53' W). Es una torre esquelética cuadrada de 7 metros de altura, de color blanco con una franja central negra (Balizamiento argentino).

Baliza ciega Sexta enfilación. Posterior.- Al 174° y a 120 metros de la baliza Anterior. Es una torre esquelética cuadrada de 5 metros de altura, de color rojo con una franja central blanca (Balizamiento argentino).

Advertencias.- Las enfilaciones de entrada al puerto Río Grande solamente se identifican sin dificultad durante la noche y cuando las luces del pueblo se encuentran apagadas. En otras circunstancias habrá dificultad para su avistamiento e identificación.

Muelles

Muelle del frigorífico.- (Lat. 53° 48,20' S; Long. 67° 40,50' W). Ubicado muy próximo al N de la Sexta enfilación y en la margen S del río Grande. Es un muelle en forma de "T", con su cabezo paralelo al andar del río y de 36 metros de longitud. Construido totalmente de madera. De todos los muelles, es el que más agua tiene ya que aun en las grandes bajamares quedan 1,2 metros de agua como mínimo. Debido a su mal estado está inhabilitado para operar.

Se ha denunciado que próximo al SSW del muelle se encuentra un bajo fondo.

Muelle Fiscal.- (Lat. 53° 47,70' S; Long. 67° 41,10' W). Ubicado próximo al SE de la Cuarta enfilación y en la margen N del río Grande. Es un muelle en forma de "L" y mide 75 metros de largo. Construido sobre pilotes de hormigón armado; habilita un frente de atraque en el cabezo de 50 metros, con defensas de madera; posee bitas de amarre y sobre la costa están asentados en cada extremo, un muerto para pasar amarras. Posee iluminación. Para tomar este muelle se debe ingresar a puerto de manera de encontrarse frente al mismo muy próximo a la hora de la estoa, a fin de que la corriente ayude a girar sobre el ancla y quedar proa afuera. En bajamar, y casi sobre la línea de agua, puede verse una cadena unida a un muerto por la que puede pasarse una amarra que permitirá contribuir a aguantar bien la corriente de flujo.

Con mar de fondo del 1er cuadrante y pleamar de sicigias los bancos de la entrada, no alcanzan a amortiguar la onda de marea que entra en el puerto y golpeará el buque contra el muelle hasta que la corriente de reflujo haga sentir su efecto amortiguador.

Muelle YPF.- (Lat. 53° 48,00' S; Long. 67° 40,90' W). Ubicado en la margen N del río Grande y casi frente al muelle del frigorífico. Es un muelle de 105 metros de largo. Construido de hierro y hormigón armado. No dispone de provisión de agua potable ni de poder eléctrico. Actualmente se encuentra embancado. Es utilizado por el Club Náutico.

Estación Radiotelegráfica.- Ubicada al SE y a 1,9 cables de la Segunda enfilación. Es una estación radiotelegráfica entregada al servicio público.

Antenas.- Existen tres antenas: una torre de 65 metros de altura, con franjas horizontales de color rojo y blanco, con antena repetidora de ENCOTEL y con dos luces rojas fijas, una en el tope y la otra en la mitad de la torre, en Lat. 53° 47,50' S; Long.

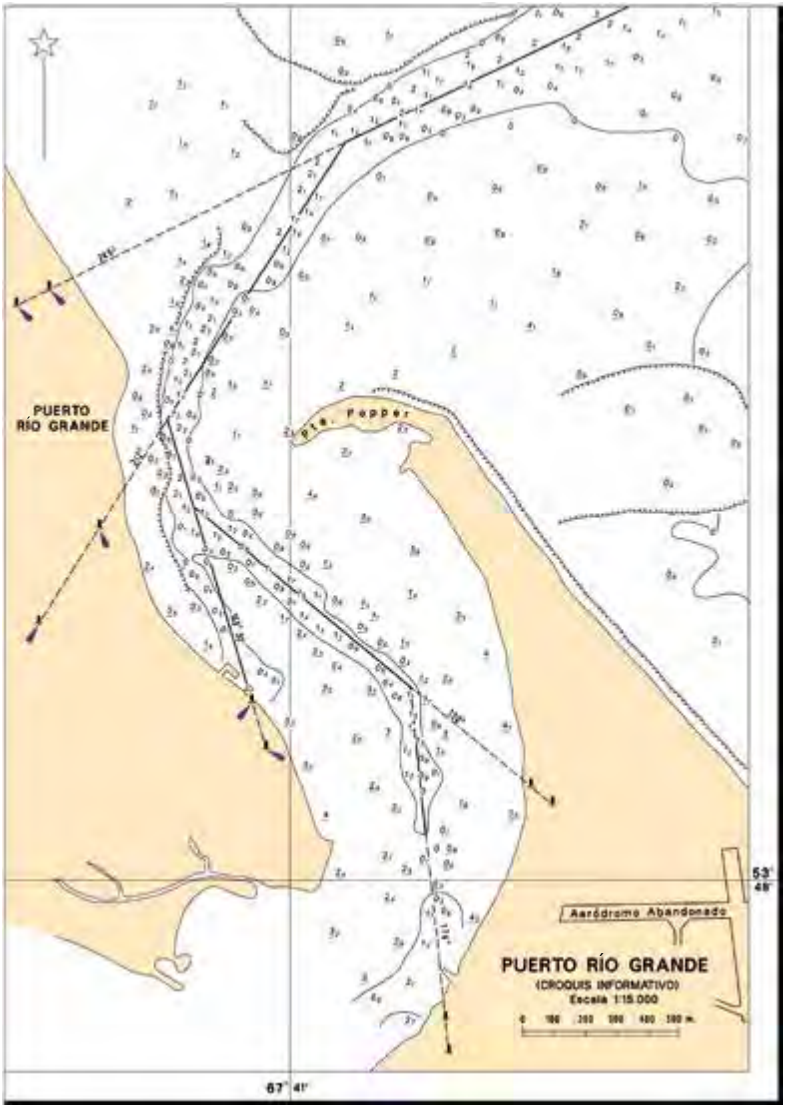
USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

67° 42,20' W. Otra, que es una torre de 48 metros de altura, con antena direccional, con una luz roja fija en su tope, ubicada entre la Tercera y la Cuarta enfilaciones. Finalmente, otra antena de 43 metros de altura, con una luz roja a destellos, ubicada en Lat. 53° 46' S; Long. 67° 43' W (aprox.).

Torre.- Al S y a 250 metros de la baliza Anterior de la Segunda enfilación y en la margen N del río Grande. Es una torre de agua de forma prismática cuadrangular, de 24 metros de altura y de color blanco con techo rojo. Con luces rojas en lo alto, que normalmente permanecen encendidas hasta las 01:00 horas.

10

Frigorífico, chimenea y estanque.- Ubicado al S y a 1 milla de la punta Popper. Son las instalaciones y dependencias del frigorífico, las que incluyen una chimenea y un estanque. Son fácilmente identificables estando por el través del cabo Peñas, pues sus estructuras sobrepasan en altura a las demás construcciones del lugar; la chimenea con franjas horizontales rojas y blancas, y dos luces rojas verticales; y el estanque con cuadros rojos y blancos, y dos luces rojas horizontales.



Cartas: 11000 - 13000

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Varadero.- Ubicado sobre la margen izquierda del río Grande, entre la Tercera enfilación y la Cuarta enfilación, pero más próxima a esta última. Es un varadero de arena y fango, denominado del Pueblo.

Cable submarino.- Cruza el río a 1,35 cables aguas arriba del muelle del frigorífico. Es un cable submarino.

Gasoducto.- Al W y a unos 3,24 cables del muelle del frigorífico. Es un doble cruce de cañerías de acero por el lecho del río, separadas 20 metros entre sí, correspondientes al tramo del gasoducto que provee de gas natural al frigorífico.

Galpón.- Ubicado en las inmediaciones del muelle Fiscal.

Muerto y ancla en la playa.- Se encuentra sobre la línea que une las balizas Anterior de la Tercera y Cuarta enfilación. Es un muerto y un ancla a las cuales se pueden amarrar las embarcaciones menores.

Fondeadero de espera.- Como la entrada al puerto Río Grande debe realizarse solamente durante las horas de pleamar, para esperar marea, puede fondearse en 17 a 16 metros de agua sobre fondo de fango, en un punto determinado por las demarcaciones 258° y 231° a las balizas Anteriores de la Primera y Tercera enfilación, respectivamente. Buen tenedero. Debe preverse un intenso borneo por efecto de la corriente y el viento, pero sin inconvenientes para mantenerse allí. Fuera de la posición indicada es fácil garrear. Con vientos fuertes del NW, la permanencia en el fondeadero se hace molesta por el intenso movimiento del buque, recomendándose corregir más al N, frente al cabo Domingo.

Recalada frente a Río Grande.- Proviniendo desde el N, y una vez avistado el cabo Domingo, navegar paralelo a la costa y a no menos de 4 millas, gobernando enseguida aproximadamente en dirección al cabo Peñas. Al S y a unas 5 millas del cabo Domingo, se avistará el frigorífico —con apariencia de una nave mayor, pues, las dos chimeneas y el estanque ubicado al centro, parecen, respectivamente, los palos y la chimenea de un buque.

Proviniendo desde el S, cuidar dar buen resguardo a la restinga del cabo Peñas, teniendo como guía la demarcación al cabo Domingo, cuyo barranco a pique se verá nítidamente.

Practicaje.- Se recomienda no ingresar al puerto Río Grande si no se posee un conocimiento previo, para lo cual es del todo conveniente valerse de la asistencia del práctico de puerto.

Direcciones para la derrota.- Tanto el ingreso como la salida del puerto Río Grande, debe ejecutarse con tres cuartos de marea creciente; tener muy en cuenta la intensidad de las corrientes de marea. En general, pero especialmente al encontrarse sobre la Tercera y la Cuarta enfilación, la corriente y los remolinos afectan considerablemente el gobierno del buque con marea bajando. La dirección general de la corriente de marea es paralela al eje del canalizo.

En el interior de la ría y con vientos fuertes de componente N, se produce un oleaje peligroso; los bancos cubren en su mayoría con 1,80 metros de marea.

Navegando sobre las enfilaciones, en las caídas tener en cuenta el avance del buque, en razón del escaso ancho del canalizo.

En cuanto a las balizas de la Segunda enfilación, independientemente de sus características visuales, contribuirá a su identificación el estanque rojo y grande que está a unos 100 metros a su izquierda, mirando desde el mar.

Navegando sobre la Tercera enfilación, el buque se aproximará hacia la costa hasta tener el río bien abierto por babor, y una vez salvado el extremo del banco —lo que se nota por los remolinos que se forman en su veril—, caer a babor para tomar la Cuarta enfilación.

Nota.- Como la Segunda enfilación puede resultar difícil de identificar durante el día, se localizará la baliza Anterior de la misma, teniendo como referencia un estanque grande de color negro que está a unos 100 metros a su izquierda (mirando desde el mar) y una casa blanca de techo rojo y muy notable que está debajo y cerca a su izquierda.

Ciudad Río Grande.- Está emplazada sobre la margen N y frente a la desembocadura del río del mismo nombre, a 200 metros de la costa y

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

al pie de los barrancos. Ha dejado de ser puerto de exportación para la lana y productos de la región en que la carne ovina congelada y subproductos, ocupaba un renglón predominante; si bien en la actualidad el frigorífico continúa faenando, el transporte se efectúa por medio de camiones frigoríficos por la ruta que la comunica al continente. Tiene 41.199 habitantes (Censo 1997) y cuenta con variado comercio establecido y hoteles. Pueden obtenerse víveres y combustibles sin problema. Existen algunos talleres mecánicos y eléctricos que pueden efectuar reparaciones menores. En el lado S del río, existe un frigorífico ocupando una manzana. Actualmente, en virtud de leyes y decretos de promoción industrial, goza de franquicias aduaneras para la importación y radicación de industrias. La ciudad de Río Grande es el centro al que convergen todos los caminos y líneas telefónicas que se ramifican hacia el N, S y W, hasta las estribaciones de las sierras del N y de las cordilleras del SE.

Abastecimientos.- En el muelle Fiscal el agua potable se obtiene conectándose directamente a la red de la Dirección de Obras Sanitarias de la Municipalidad de Río Grande. Carne, leche y frutas y verduras, se obtiene en los distintos establecimientos del ramo.

La provisión de combustibles se efectúa por camiones cisternas directamente a los buques.

En el muelle Fiscal es posible obtener energía eléctrica monofásica y trifásica de 220-380 VAC.

Autoridades civiles.- Intendente municipal, Administrador de Aduana, Prefectura, Comisario, Juez de Paz.

Autoridades militares.- Comandante del Batallón de I.M. Nº 5, Jefe de la Base Aeronaval Río Grande.

Oficinas y establecimientos públicos.- Municipalidad, ENCOTEL, Telefónica de Argentina, Dirección General de Aduanas, Dirección General de Rentas de la Nación, Administración de Aguas Argentinas, YPF, Caja Nacional de Ahorro y Seguro, Registro de la Propiedad Inmueble, INTEVU delegación Río Grande, Distribuidora local del gas.

Bancos.- Banco de la Nación Argentina, Banco de la Provincia de Santa Cruz, Banco Hipotecario Nacional, Banco Cabildo.

Consulados.- Chile.

Comunicaciones

Terrestres.- La ruta nacional Nº 3, que corre paralela a la costa, comunica Río Grande por el N con la bahía San Sebastián y hacia el continente, cruzando la Primera Angostura del Estrecho de Magallanes frente a la punta Delgada; por el el S con Ushuaia y por el W hacia puerto Porvenir. Otros caminos secundarios conducen al cabo San Pablo y a estancias aledañas.

Aéreas.- El Aeropuerto Internacional, ubicado al NW y a 4 kilómetros de la ciudad, cuenta con una pista asfaltada de 2.000 metros orientada al 070°-250°. Operan líneas comerciales que la vinculan con Ushuaia y el N del país. Asimismo, una empresa de taxis aérea.

Está conectada a la red telefónica fija argentina; incluyendo telefonía móvil.

Advertencia.- El puerto Río Grande, se insiste, es apto solamente para los buques de fondo plano y con calado no mayor de 3,7 metros. Para entrar al puerto se recomienda la asistencia del práctico de puerto.

Cabo Peñas.- Situado al SE y a 14 millas del cabo Domingo y en la misma costa. Es un promontorio de poco más de 30 metros, con cerros prominentes y medianamente boscosos en sus alrededores. Su redoso es sucio y despide hasta 2 millas afuera, una restinga con numerosas rocas semi sumergidas sobre las cuales rompe la mar casi continuamente.

Se recomienda, en consecuencia, dar al cabo Peñas un buen resguardo, sobre todo de noche.

Por el lado S del cabo Peñas y hasta la punta María —situada al SE y a 6 millas— la costa forma una amplia entrada, denominada ensenada de la Colonia, que aparenta ser un buen fondeadero, pero que es poco profunda, de muy difícil y arriesgado acceso y está sembrada de rocas que pertenecen a una peligrosa restinga surcada por profundos canales que caen a pique hacia el mar con más de 6 metros de desnivel y que se cubren una hora antes de la pleamar. Todo lo cual la hacen inutilizable.

Faro Cabo Peñas.- Sobre el barranco del cabo Peñas. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Cartas: 11000 - 13000

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Marea y corrientes.- Frente al cabo Peñas, la corriente de flujo tira hacia el NW y alcanza una intensidad de 1,4 nudos, dos horas antes de la pleamar; la de reflujo lo hace hacia el SE y también alcanza una intensidad de 1,4 nudos, cuatro horas después de la pleamar. En sicigias pueden tener una intensidad de hasta 1,7 nudos. Los cambios de corriente tienen lugar cuatro horas antes y dos después de la pleamar.

Antena.- (Lat. 53° 57,97' S; Long. 67° 41,67' W). Es una torre de 65 metros de altura con franjas horizontales de color rojo y blanco, con antena repetidora de ENCOTEL; carece de luces indicadoras.

Punta María.- Situada al SE y a 6 millas del cabo Peñas. Es sucia y también despide varias restingas de rocas. En sus inmediaciones desemboca el río Fuego. Desde la punta María y hasta el cabo Ewan —situado al SE y a 14,2 millas—, la costa desprende también varias restingas irregulares que avanzan bastante hacia el mar; especialmente frente al cabo Auricosta, adonde se destaca hasta casi 2,5 millas afuera. Al SE del cabo Viamonte y hasta al cabo Ewan, la costa es limpia, pero poco profunda.

Roca Comodoro.- Se encuentra al SE y a 7,5 millas de la baliza luminosa Cabo Peñas y apartada 2,8 millas de la punta María. Es una roca que aflora en bajamar de posición dudosa, rodeada de bajos fondos con profundidades de 1,5 a 5 metros. No la marca sargazo alguno, descubre excepcionalmente en las grandes bajamares y rompe sobre ella la mar del NW al SE en las bajamares ordinarias. Constituye peligro para la navegación. No hay paso navegable ente la roca Comodoro y la costa, por lo que debe rodearse solamente por el E.

Cabo Ewan.- Situado al SE y a 14,4 millas de la punta María. Es una saliente de mediana elevación. Su redoso es sucio y despide restingas de las que hay que cuidarse. Inmediatamente al SE del cabo desemboca el río del mismo nombre, que viene del SSW, y el cual es poco profundo en su desembocadura.

Cabo Chico.- Situado al SE y a 2,5 millas del cabo Ewan. Es una pequeña saliente, en cuyo extremo puede verse desde el mar una gran cueva de poca concavidad.

Desde el cabo Chico hacia el SE, comienza a levantarse un barranco paralelo a la costa, encumbrándose a unos 100 metros en el cabo Santa Inés, siguiendo más o menos uniforme hasta el cabo del Medio, donde se forman dos lomas características: la de más al S es la más prominente y se alza a unos 190 metros.

Cabo Santa Inés.- Situado al SE y a 22 millas del cabo Peñas y en la misma costa. Es una pequeña saliente con una prominencia en forma de cúpula; medianamente elevado y que termina en un barranco acantilado de 60 a 90 metros de elevación. Inmediatamente al NW del cabo hay una reducida ensenada en la que se puede encontrar fondeadero a 1,6 millas de la costa, demarcando al 205° un notable barranco blanco.

Hacia el SE del cabo Santa Inés, sigue luego un tramo de costa elevada, bordeada por una restinga, la que sobresale hasta 1 milla y constituye una plataforma horizontal con algunas piedras sobre ella. La restinga descubre enteramente en bajamar, presentando después un escalón de más o menos 3,5 metros, el que termina en un fondo de barro blando; la restinga tiene muy pocos sargazos y es peligroso acercarse a ella.

Fondeadero Ewan.- Se encuentra fondeadero en 11 metros de agua, al NE y a 2,2 millas del cabo Santa Inés. Es un fondeadero de emergencia y para tomarlo es preciso evitar acercarse al cabo Ewan y a la desembocadura del río del mismo nombre, pues hay poca agua.

Roca Champion.- Se encuentra al NW y a 1,5 millas del cabo del Medio y separada casi 1 milla de la costa. Es una roca sumergida con 2,4 metros de agua; cerca de ella se sondan 11 metros.

Cabo del Medio.- Situado al SE y a 35 millas del cabo Peñas y en la misma costa. Está formado por la caída del cerro del Medio hacia el SE; tiene en su extremo un promontorio amarillento que en pleamar queda desprendido de la costa, como un islote. Hacia el S, el cabo se sumerge en el mar, formando una lengua de poca profundidad que limita la playa denominada San Martín, borde de una extensa vega con algunos pequeños barrancos en su centro.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

La mencionada playa —que es de arena y piedrecilla— despide algunas restingas con sargazos; dos de ellas en su extremo S, forman el fondeadero San Martín.

Fondeadero San Martín.- Se encuentra fondeadero en 14 metros de agua, frente a una loma cortada a pique hacia el mar en forma de frontón. Es una reducida cala limitada por sargazos que denuncian las restingas del N y del S. La playa de esta es apta para desembarcar, excepto cuando el viento es del NW al N. Aun con viento del NW, la restinga del N protege en bajamar la playa contra la rompiente.

Cabo Ladrillero.- Situado al SE y a 3,4 millas del cabo del Medio y deslindando la culminación de una serie de barrancos de unos 80 metros de elevación que se extienden desde el fondeadero San Martín hacia el S por unas 2 millas. Es un promontorio a pique que se interna poco en el mar y despide en toda su extensión una restinga que vela en bajamar que se extiende hasta 2 cables afuera, la que aflora en bajamar.

Cabo San Pablo.- Situado al SE y a 4 millas del cabo del Medio. Es un promontorio que se alza a 90 metros y está constituido por un monte aislado que sobresale de la línea general de la costa; muy característico por su forma redondeada y con laderas en la cima que le dan el aspecto de un techo a dos aguas.

Desde el cabo San Pablo, la costa continúa muy recta hacia el SSE por 11,3 millas, hasta el cabo Irigoyen. Esta costa es en general baja, y apenas interrumpida por algunos barrancos de escasa elevación; sube luego, poco a poco, hasta formar un barranco de más de 50 metros de elevación y de 1 milla de extensión, cuyo término E constituye el cabo Irigoyen.

Entre el cabo San Pablo y cabo Irigoyen, la costa despide una restinga marcada en su mayor parte por sargazos; a la altura del cabo Irigoyen, la restinga se interna hacia el E por 1,1 millas aproximadamente, siguiendo la orientación del cabo y sin sargazos, pero con algunos manchones de agua descolorida en sus inmediaciones.

Faro Cabo San Pablo.- Sobre el cabo San Pablo. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Torre.- En el cabo San Pablo. Es una torre de hormigón armado de 4,6 metros de altura, que albergaba al antiguo faro del mismo nombre; está inclinada y desplazada a corta distancia de su primitivo emplazamiento por efecto de un sismo. Constituye una excelente referencia y es muy visible tanto al recalar desde el N como del S. Con muy buenas condiciones de visibilidad se ha avistado a 20 millas.

Caleta San Pablo.- Carta Nº 13000. Lat. 54° 17' S; Long. 66° 40' W (aprox.). Se forma entre los cabos Ladrillero y San Pablo. Es un surgidero que en pleamar aparenta ser buen puerto, pero su mitad S está inutilizada por una extensa restinga que despide el cabo San Pablo; solamente es aprovechable su mitad N que ofrece un espacio más o menos circular adonde se puede fondear en 5 metros de agua sobre fondo de arena fina y fango.

Entre el cabo San Pablo y el casco "Desdémona", hay un galpón bajo, largo y con techo de zinc.

Fondeadero.- Para fondear en la caleta San Pablo, se puede navegar sobre la marcación 205° en dirección al pico más prominente de la cordillera que queda detrás de la vega, teniendo cuidado con la corriente que tira de través. Esta demarcación pasa cerca de la restinga que despide el cabo Ladrillero.

Debe fondearse con dos paños al estar en la enfilación de las cimas del cabo Ladrillero y del cabo San Pablo. Tener cuidado con la restinga del S. En este fondeadero la corriente no tiene efecto y el buque es afectado solamente por el viento. Si hay mar de fondo del N, cosa muy común después de un viento del NW al NE, la nave rolará mucho porque la mar forma onda de marea entre las puntas y, probablemente, el buque se verá obligado a abandonar el fondeadero.

La playa frente al galpón es de piedrecilla y apta para varar; la parte de la derecha, frente al barranco, es de tosca; la de la izquierda no conviene para varar, porque queda frente a la restinga del S y no se podrá maniobrar para salir.

Marea y corrientes.- Se estima que al NE y a 17 millas del cabo San Pablo, la corriente de flujo tira hacia el WNW y alcanza una intensidad máxima de 1,2 nudos, dos horas antes de la pleamar en la ca-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

leta San Pablo, y la de reflujo, lo hace hacia el ESE y alcanza 1,3 nudos, cuatro horas después de la pleamar.

En época de sicigias estos valores pueden llegar a 1,4 y 1,6 nudos, respectivamente. Los cambios de corriente tienen lugar cuatro horas antes y dos horas después de la pleamar.

Cabo Irigoyen.- Situado al SE y a 11,3 millas del cabo San Pablo. Es el extremo E del barranco que viene desde el cabo San Pablo; se encumbra a unos 47 metros y termina en dos escalones a pique.

Caleta Irigoyen.- Cartas Nº 13000 y 13400. Lat. 54° 25' S; Long. 66° 33' W (aprox.). Se forma justamente al SE del cabo Irigoyen. Es una reducida ensenada abierta a los vientos del NW al ESE y que se desarrolla entre el cabo Irigoyen y el cabo Campo del Medio, que es una loma de unos 30 metros con un morrito cerca de la punta. En pleamar parece ser un buen refugio de los vientos del S al W, pero, solamente puede disponerse de la parte N de la caleta, ya que la restante se encuentra inutilizada por la restinga en la mitad del saco, marcada por sargazos. Puede usarse solamente la parte del N de la caleta.

Al SE de la caleta Irigoyen sigue un prolongado tramo de costa baja y con pequeñas lomas sobre la playa; paralelo a esta costa corre una restinga que en general es de las mismas particularidades que las demás de esta costa, es decir, aflora parcialmente en bajamar, con algunas playas en los claros, que corresponden por lo común a desembocaduras de ríos o chorrillos.

Fondeadero.- Recalando desde el E a la caleta Irigoyen, aproximar al fondeadero navegando al rumbo 270° en dirección al cabo Irigoyen, hasta reconocer un morro cónico próximo a la playa —poco visible por estar proyectado sobre otros montes y situado a la derecha de las casas de la estancia Irigoyen— y un galpón sobre la línea de la playa. Con el rumbo indicado y en dirección al monte cónico, navegar hasta sondar 6,5 metros de agua, donde se podrá largar el ancla sobre fondo de arena fina y fango, entre la restinga del cabo Irigoyen y la del centro de la caleta.

La playa frente al galpón aludido es de arena fina y apta para varar. A medio camino entre el galpón y el cabo Irigoyen, desemboca el río Laínez.

Cabo Malengüena.- Situado al SE y a 20 millas del cabo San Pablo. Es un promontorio aislado que se alza como a 50 metros y está bordeado por barrancos de color amarillento y de unos 30 metros. Al W del cabo y hasta unas 2 millas de la costa, el fondo es irregular, presentando bruscas variaciones de profundidad entre 20 y 13 metros; algunos de esos bajos fondos están marcados por grandes manchones de sargazos. Hacia el E del cabo se extiende un desplaye como de 1,3 millas. En sus proximidades desemboca el río Irigoyen, en cuya orilla N está el puesto Malengüena.

Hacia el E del cabo Malengüena, comienza un barranco de unas 9 millas de largo y de 40 a 50 metros de elevación, atrás del cual se extiende una serranía a la cual pertenece el cerro José, visible desde muy lejos.

Cabo Leticia.- Situado al SE y a 32 millas del cabo San Pablo. Es el extremo E del barranco que viene desde el cabo Malengüena y se eleva a unos 40 metros, con un islote cónico en su base. Hacia el W del cabo, el barranco se alza formando un monte de unos 130 metros, poco visible desde cierta distancia, pues se proyecta sobre otros montes.

En este tramo de costa, la restinga se extiende paralela a la costa hasta casi 1 milla afuera. No conviene navegar a menos de 2 millas de la costa, pues hasta esa distancia el fondo es muy disparejo. Grandes manchas de sargazos marcan el comienzo de la restinga.

Al E del cabo Leticia existe un desplaye, como de 2,3 millas de largo, limitado por la punta Noguera. Además, esta costa continúa baja como por 12 millas, hasta el promontorio del río Luz, de 33 metros de elevación y al W del cual desemboca el río Luz. Al E y a 1,35 cables del citado promontorio, se encuentra el casco del ex "Duquesa de Albania", varado de través en la playa, sobre la línea de pleamares; pueden verse sus palos sobresaliendo de la línea de la costa, desde una distancia de 10 a 15 millas.

Entre el cabo Leticia y la caleta denominada Policarpo, el ancho de la restinga disminuye, alcanzando frente a esta caleta apenas a unos 3,5 cables.

Cerro Meseta de Orozco.- Se alza a 4 millas tierra adentro. Es un cerro de 250 metros que se carac-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

teriza por su cumbre plana en forma de mesa, circunstancia a que debe su nombre.

Cerros Tres Hermanos.- Entre la meseta de Orozco y el cabo San Diego, se encumbran tres cerros inconfundibles —denominados Tres Hermanos y que se elevan, de W a E, 380, 510 y 420 metros. El de más al W de estos se parece mucho a la meseta de Orozco y el del centro y más elevado, se le conoce también como monte Bilbao.

Los cerros Tres Hermanos son excelentes referencias para los buques que navegan en demanda del estrecho de Le Maire.

Roca.- Se encuentra al 302° y a 1,4 millas del promontorio Duquesa y apartada 1,1 millas de la costa. Es una roca que aflora en bajamar y descubre solamente en mareas extraordinarias; está marcada por sargazos.

Caleta Policarpo.- Cartas Nº 13000 y 13400. Lat. 54° 38’ S; Long. 65° 31’ W (aprox.). Se forma justamente al N y al pie del cerro Tres Hermanos del W. No obstante que tiene la apariencia de una pequeña bahía, carece de profundidad y limita su acceso la existencia de restingas que despiden las puntas. Sobre la restinga de la punta E hay dos islotes característicos, uno de ellos llamado piedra Policarpo.

La caleta Policarpo, no protege de los vientos del WNW y con este viento la marejada ingresa con violencia, produciendo acentuado rolido y cabeceo al buque. No sirve sino como refugio de emergencia para embarcaciones menores.

Caleta Falsa.- Cartas Nº 13000 y 13400. Lat. 54° 33’ S; Long. 65° 24’ W (aprox.). Se forma al E y casi a 3 millas de la caleta Policarpo y al pie del monte Bilbao o el cerro Tres Hermanos del medio. Es una reducida cala de muy poca profundidad y ambas puntas de la entrada despiden restingas que se extienden hacia el interior y reducen el ancho de la boca de 6,4 a 2,1 cables. Entre ambas puntas de entrada hay una mancha de sargazos, adonde se sondan 9,2 metros y por sobre la cual debe pasar el buque al entrar. En las bajamares de sicigias queda perfectamente marcado el pasaje entre las dos restingas, ya que descubre el resto.

En la costa S, se divisan las instalaciones de una estancia.

La caleta Falsa puede ser usada ocasionalmente solamente por embarcaciones pequeñas, que estén en condiciones de varar sin inconvenientes; buques de hasta 60 metros de eslora y no más de 3,3 metros de calado.

Enfilación ciega Caleta Falsa.- 218°- 038°.

Con ambas balizas ciegas ubicadas en la costa al final del saco y separadas 25 metros; consistentes en postes de 3 metros de altura, con un rectángulo rojo y blanco (Balizamiento argentino).

Señaliza la ruta de acceso al fondeadero de la caleta Falsa; pero es poco sensible y las balizas poco visibles.

Fondeadero.- Para reconocer la entrada de la caleta Falsa viniendo de Río Grande o del estrecho de Le Maire, se dará con ella cuando el monte Campana quede a la izquierda del monte Bilbao. Es conveniente iniciar el ingreso una hora antes de la pleamar en la bahía Thetis; asimismo, no es aconsejable hacerlo con marejadilla o más.

Gobernar al rumbo 218° sobre la enfilación constituida por el monte Bilbao, de los Tres Hermanos, y el monte Campana; que también corresponde a la enfilación Caleta Falsa, con ambas balizas ciegas en la costa del final del saco, que debe tomarse tan pronto se avisten.

En caso de chubascos o mala visibilidad conviene tomar la boca de la caleta pasando a medio freo entre las rompientes de cada lado. Una vez fondeada el ancla, virar el buque y fondear el ancla de codera para dejarlo presentado para salir, filando 1,5 a 2 paños de cadena.

Fondeaderos exteriores.- Se encuentra fondeadero en 18 a 15,5 metros de agua sobre fondo de arena fina, al E y entre 1 y 2 millas de la caleta Policarpo, frente al comienzo del barranco que termina en la caleta Falsa. Es el mejor fondeadero entre los cabos San Pablo y San Vicente.

Puede también fondearse en 24 a 18 metros de agua sobre fondo de cascajo y buen tenedero, afuera de la caleta Falsa, a poco menos de 5 cables de su entrada, cerca de una gran mancha de sargazos próxima a la punta E de la boca.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Cabo San Vicente.- Situado al E y a 6 millas de la caleta Falsa. Es una larga y delgada franja formada por tres pequeñas lomas que descienden suavemente hacia el mar, despidiendo una restinga que parece muy extensa; pero, en realidad, a 5,6 cables de la punta, hay agua suficiente para cualquier buque. Es sucio y desprende bajos fondos con rocas que se extienden hacia el NE y hasta 5 cables afuera, de los que hay que precaverse. En ciertas condiciones de marea se forman escarceos en sus proximidades.

En la costa E del cabo hay restos de un casco hundido.

Al S del cabo San Vicente se producen violentos escarceos, cuando soplan vientos del W y NW fuerza superior a 5 y la corriente es de reflujo, originando una fuerte marejada que dificulta la navegación a las naves pequeñas.

Bahía Thetis.- Cartas Nº 13000 y 13400. Lat. 54° 33' S; Long. 65° 14' W (aprox.). Se forma justamente al S del cabo San Vicente. Es una ensenada que se interna casi 2,5 millas en dirección SW; sin embargo, está dividida en dos sacos separados por una angostura; sirviendo como fondeadero solamente el saco exterior o del N, pues pasada dicha angostura se ingresa a una dársena completamente embancada. El fondo es, en su mayor parte, de arena fina y fango salvo algunos manchones de roca; los sargazos crecen abundantemente, pero no se ha encontrado ningún peligro oculto entre ellos.

Sobre la costa W de la bahía Thetis, existen algunos galpones e instalaciones utilizados por los loberos. La bahía presenta playas aptas para varar.

La bahía Thetis puede, sin embargo, puede ser utilizada como fondeadero de espera de los buques que se dirijan al estrecho de Le Maire, cuando haya mar gruesa del S o del SW. En todo caso, no se recomienda sino como fondeadero de ocasión, pues en ella se experimenta acentuado rolido casi constantemente.

Marea y corrientes.- Las corrientes de marea alcanzan de 1 a 3 nudos al través de la entrada a la bahía Thetis. Cuando la dirección del viento sea opuesta o sople de través a la dirección de la corriente, entra fuerte marejada a la bahía.

Enfilación ciega.- 252°-072°.
Señaliza la ruta de acceso al fondeadero de la bahía Thetis (Balizamiento argentino).

Baliza ciega Anterior.- Sobre la loma más próxima a la costa. Es una torre tronco piramidal de 6 metros de altura, con franjas de color blanco y una franja roja en el tercio superior (Balizamiento argentino).

Baliza ciega Posterior.- Sobre los montes más prominentes del cabo. Es una torre tronco piramidal con franjas de 5,7 metros de altura, con franjas de color rojo las superiores y blancas las inferiores (Balizamiento argentino).

Direcciones.- Para tomar el fondeadero en la bahía Thetis, conviene ingresar en la enfilación demarcando al S el morro San Diego. Tanto la corriente de flujo como la de reflujo, tiran casi al través de la enfilación; además, dada la corta distancia entre las balizas, la enfilación es muy sensible, haciéndose difícil mantenerse en la misma.

Fondeaderos.- Se encuentra fondeadero en 14 metros de agua sobre fondo de arena, sobre la enfilación ciega 252°-072°. Los buques mayores pueden encontrar fondeadero al SSE del cabo San Vicente. Se advierte, además, que fuera de la enfilación 252°-072° el tenedero es malo por ser de piedra.

Las embarcaciones pequeñas pueden fondear al 099° y a 8,26 cables de la baliza Anterior; cuando soplan vientos del W, este fondeadero es el más conveniente.

Se ha experimentado un excelente fondeadero al 144° y a 1,05 millas del cabo San Vicente.

Advertencia.- Saliendo de la bahía Thetis con destino al S, dar buen resguardo al cabo San Diego, con el fin de evitar los violentos escarceos y remolinos que levanta la marea desde frente a la bahía hasta pasar aquel cabo y entrar al estrecho de Le Maire.

Se recomienda a los buques pequeños y a los de poco poder de máquinas, que deben ser particularmente precavidos al respecto, y por ningún motivo aventurarse por entre los escarceos o remolinos.

Marea y corrientes.- Al NE y a 17 millas de bahía Thetis la corriente de flujo tira en dirección, NW y

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

con una intensidad máxima de 0,9 nudo, dos horas antes de la pleamar en la bahía Thetis; la de reflujo, lo hace hacia el SSE y alcanza 1 nudo, cuatro horas después de la pleamar. En sicigias, el máximo flujo puede llegar a 1,1 nudos y el reflujo a 1,3 nudos.

Es una corriente de marea con muy poco cambio en su intensidad (no existe estoa); su dirección cambia temporalmente, de acuerdo con la marea.

Caleta Ferrio.- Cartas Nº 13000 y 13400. Lat. 54° 38' S; Long. 65° 07' W (aprox.). Se forma al NW y casi a 2 cables de la baliza luminosa Cabo San Diego y sobre la costa N de Tierra del Fuego. Es solamente una escotadura de muy pequeñas dimensiones, pero utilizable por embarcaciones menores.

A la entrada de la caleta hay dos piedras que afloran en media marea y angostan el pasaje; cuando las piedras no se ven, es posible capearlas manteniendo la embarcación exactamente sobre una enfilación 216°-036° allí existente. No hay sargazos en la enfilación, pero sí a ambos lados de ella.

Soplando vientos del 1er y 4º cuadrantes, el acceso a la caleta Ferrio es peligroso.

Enfilación ciega.- 216°-036°.
Señaliza la derrota de ingreso a la caleta Ferrio (Balizamiento argentino).

Baliza anterior.- Es un poste con tablas cruzadas colocadas perpendicularmente, de color blanco y negro. Altura 4 metros. Elevación 27 metros (Balizamiento argentino).

Baliza posterior.- Es una torre tronco piramidal de 5 metros de altura, con franjas verticales de negras y blancas. Elevación 38 metros (Balizamiento argentino).

Fondeaderos.- En todo el espacio comprendido entre el cabo San Pablo y el cabo San Diego, las profundidades frente a la costa son moderadas, pudiéndose fondear con temporales del W o del S; pero, sin aproximar demasiado a la costa en los tramos donde hay restingas o sargazos.

ESTRECHO DE LE MAIRE

Estrecho de Le Maire.- Carta Nº 13400. Separa la costa SE de Tierra del Fuego —por el lado W— de la costa W de la isla de los Estados —por el lado E—, en una extensión de unas 15 millas en dirección NNE-SSW y presenta casi 16 millas de ancho en su parte más angosta. Sus aguas son profundas y limpias hasta cerca de las orillas. Al ESE y más o menos 1,7 millas del cabo San Diego, se encuentra el bajo Hermine con apenas 2,5 metros de agua y cuya posición es dudosa; por lo demás, la sonda revela que en toda la región del cabo nombrado el fondo es muy disparejo. Además, existe otro bajo fondo con 4,5 metros de agua, al SSE y a 1,1 millas del cabo mencionado.

La costa W de la isla de los Estados, comprendida entre el cabo San Antonio y el cabo San Bartolomé, configura el lado E del estrecho de Le Maire; esta costa se encuentra formada por cabos escarpados y bahías irregulares, las que son, en general, abiertas y poco seguras por no ofrecer abrigo de los vientos del W, que son los dominantes.

Las profundidades en el estrecho de Le Maire son más regulares en su entrada S, en donde varían entre 56 hasta los 200 metros sobre fondo de arena fina. Hacia el N, las profundidades disminuyen, haciéndose irregulares y disminuyendo el fondo hacia la costa W, principalmente en dirección al cabo San Diego.

Si bien el estrecho de Le Maire es ancho y libre de obstáculos, con excepción de la restinga rocosa que destaca el cabo San Diego y el bajo Hermine, la existencia de las revesas y escarceos producidos por las corrientes de marea; determina la conveniencia de navegarlo con precaución.

Marea y corrientes.- La marea en el estrecho de Le Maire es muy regular pudiendo fácilmente servirse de ella para el mejor éxito de la derrota, mediante la acertada elección del momento para recalar al estrecho. La corriente de flujo tira hacia el N y no se establece sino cerca de 1 hora después de la bajamar; y de la misma manera, la de reflujo que tira hacia el S, no lo hace hasta 1 hora después de la pleamar. El no encontrar la corriente en la dirección indicada, no debe alarmar al navegante; pues suele acontecer esto algunas veces, sobre todo en el

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

reflujo, lo que parece tener su origen en los vientos continuos del E y SE.

La estoa en el estrecho de Le Maire se produce al mismo tiempo o con escasa diferencia de la hora de la pleamar o de la bajamar en la bahía Buen Suceso.

La intensidad de la corriente en las proximidades del cabo San Diego y hasta unas 5 o 6 millas afuera, alcanza de 2 a 4 nudos cerca de la costa —y puede variar según la dirección y la fuerza del viento y las condiciones de la marea. También es intensa, aunque en menor grado, frente a la costa W de la isla de los Estados. A medio canal varía entre 1 y 3 nudos.

En cualquier parte del estrecho de Le Maire se pueden encontrar escarceos de corriente de marea con mar arbolada y revuelta, cuando el viento y la marejada tienen dirección opuesta a la corriente, o con cierto ángulo de incidencia en contra. En los lugares donde los escarceos de corriente de marea se producen con más frecuencia y son de mayor intensidad, llegando a ser peligrosos para los buques pequeños, es en la vecindad del cabo San Diego principalmente y frente a la costa W de la isla de los Estados.

Cuando se cruza el estrecho de Le Maire en estas condiciones de viento y marejada opuestos a la dirección de la corriente de marea, deben evitarse estas zonas peligrosas; de lo contrario se corre el riesgo de embarcar mucha agua, con el agravante de que es difícil salir de la zona de escarceos una vez que se ha entrado en ella.

Cuando hay viento y marejada, aparece el fenómeno de refracción de la onda de marea conocido impropiamente como escarceos y que se extiende hasta 6 o 7 millas afuera del cabo San Diego.

Cabo San Diego.- Situado al E y casi a 4 millas de la bahía Thetis, configurando el borde E de Tierra del Fuego, en el lado W del acceso N del estrecho de Le Maire. Es un promontorio bajo, de perfiles suaves y que termina en un morro arenoso de 134 metros que desciende verticalmente sobre una playa de rocas. Su redoso es sucio y desprende hacia el E y hasta poco más de 1 cable, una restinga o escollera, en cuyos alrededores se encuentran profundidades mayores de 30 metros, lo que permite pasar a 5 cables del mismo cabo, cuando se desea evitar los escarceos del estrecho, siempre que el viento sea suave, porque en caso de vientos fuertes, los escarceos llegan hasta el mismo cabo.

Desde el cabo San Diego hacia el S, los suelos de Tierra del Fuego se elevan progresivamente, y a las colinas cubiertas de verdor que se ven en las inmediaciones del cabo, las sustituye una cadena de montañas cubiertas a menudo de nieve. A trechos, bosques tupidos y verdes dan un tinte particular al paisaje, en cuyo fondo se divisan a distancias las cumbres nevadas de los cerros Tres Hermanos y del monte Campana.

La región pampeana de Tierra del Fuego, que desde el río Grande al S, pierde paulatinamente su carácter peculiar, ha concluido por desaparecer enteramente, cediendo su lugar a la región cordillerana que cubre todas las islas que se extienden hacia el W.

Faro Cabo San Diego.- Ubicado en el cabo San Diego. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Marea y corrientes.- Estando la marea del estrecho de Le Maire influenciada por las condiciones meteorológicas, puede observarse en las horas próximas al cambio el siguiente fenómeno: con corriente de reflujo a la altura del cabo San Vicente y viento del S, al adelantarse el flujo en el estrecho, se origina enfrente del cabo San Diego una línea de escarceos orientada más o menos SW-NE, la que se va trasladando hacia el W hasta desaparecer cuando llega al cabo San Vicente. Esta línea de escarceos vista desde el W y a unas 5 millas del cabo San Vicente, parece ser la rompiente de su restinga, como si la misma se internase profundamente en el mar, pues, el aspecto de esos escarceos es el de una rompiente de mar de fondo sobre restinga.

Precaución. Escarceos.- Como una peligrosa y violenta corriente de marea se hace sentir hasta unas 5 o 6 millas afuera del cabo San Diego; se insiste, por consiguiente, darle prudente resguardo, sobre todo cuando el viento sopla en sentido opuesto a la corriente, porque de lo contrario se embarcará gran cantidad de agua y costará mucho salir de los escarceos.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Isla de los Estados. Costa W.- Situada al E del borde SE de Tierra del Fuego y separada por el estrecho de Le Maire. Es de gran tamaño, mide 34 millas de largo de E a W, y sus costas son muy irregulares, mostrando profundos senos que se internan por entre montañas elevadas y que dividen la isla en cuatro penínsulas, unidas una a otra por istmos de poca anchura. Las montañas son en su mayor parte picachos agudos y escarpados que se alzan hasta los 823 metros, con sus cumbres cubiertas de nieve durante la mayor parte del año; por su elevación y la variedad de sus formas, constituyen buenos puntos de reconocimiento y referencia para las naves que hayan de recalar al estrecho de Le Maire, sea desde el Pacífico o desde el Atlántico. Al final de las quebradas, el terreno se compone, en general, de un grueso manto de turba, en donde se ven algunas lagunas y charcos; en los faldeos y recuestos de los montes los árboles son abundantes, hermosos y grandes, predominando entre ellos la haya y el canelo.

La costa de la isla de los Estados está formada por barrancos de piedra de 60 a 150 metros de elevación, y bordeada por una compacta faja de sargazos que crece en fondos rocosos hasta en profundidades superiores a 50 metros; es frecuente encontrar al pie de los barrancos 20 o 30 metros de profundidad.

Las bahías en la isla de los Estados son la continuación hacia el mar de los valles interiores, las rodean tierras altas y su profundidad aumenta de la orilla al centro. Hay en general en las bahías —exceptuando las de la costa W de la isla— surgideros bastante protegidos y de buen tenedero; pero, aparte del mucho fondo del cual se acaba de hacer mención, todas las bahías son de acceso más o menos difícil a causa de las corrientes transversales que se encuentran en la entrada; los mejores puertos de la isla están en la costa N.

La irregularidad del contorno de las costas modifica un poco la dirección del viento; y así en los estuarios de la costa N como en la región de las islas australes, los vientos del NW se hacen sentir como procedentes del WNW. En esos estuarios se experimentan continuamente violentos chubascos y rafagales que hacen difícil y peligrosa la permanencia en ellos.

El clima de la isla de los Estados es análogo al de la parte W de las islas al W de Tierra del Fuego, húmedo y variable, y con una temperatura fría aunque uniforme; a pesar de lo cual la vegetación sorprende por su belleza, disimulando con su perpetuo y no interrumpido verdor el aspecto áspero y desigual de la isla. Los únicos mamíferos que se han encontrado en la isla son lobos marinos, nutrias, focas y roedores; en cuanto a las aves, hay gaviotas, cormoranes, pingüinos y unas cuantas especies de gansos.

La costa W de la isla de los Estados, configura el lado E del estrecho de Le Maire, la cual corre en sentido general NE-SW como por 12 millas, y abarca desde el cabo San Antonio hasta el cabo San Bartolomé. Esta costa es elevada, escarpada y endentada por algunas bahías de extenso saco, tales como la bahía Flinders y la bahía Franklin; estas, sin embargo, no son muy seguras por no ofrecer un completo abrigo de los vientos de componente W, que son los dominantes en esta zona.

Marea y corrientes.- Las corrientes de marea en las vecindades de la costa E del estrecho de Le Maire, son en general fuertes, y como chocan con los cabos y puntas que aquella despide, producen remolinos y revesas especialmente cuando soplan vientos duros y contrarios. La corriente de flujo que tira hacia el N, tiene una intensidad de 5 a 7 nudos. Este fenómeno se presenta en caso de vientos fuertes y es de mayor intensidad cuando la dirección del viento coincide con la de la onda de marea.

Hay también razones para creer que el encuentro de la corriente oceánica que dobla el cabo de Hornos, con las corrientes de los varios canales adyacentes a la Tierra del Fuego, contribuye a formar esta agitación y turbulencia del mar que se experimenta en las inmediaciones de la isla de los Estados.

Cabo San Antonio.- Situado al ESE y a 20 millas del cabo San Diego y configurando el extremo de la península Fournier de la isla de los Estados, en el lado E del acceso N del estrecho de Le Maire. Es un promontorio que termina en un morro de piedra cubierto de matas, que se alza a unos 40 metros. Su redoso es sucio y destaca una restinga hacia el N y W y hasta unos 3 cables afuera, adonde rompe la mar con poca marejada, y cuyo extremo queda cubierto a media marea.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

El cabo San Antonio, junto con el cabo San Diego, señalan la entrada N del estrecho de Le Maire.

Precaución. Escarceos.- Frente a la costa W de la isla de los Estados, en el lado E del estrecho Le Maire, y hasta 5 o 6 millas afuera de los cabos San Antonio, Setabense, Sur y San Bartolomé, suelen encontrarse fuertes remolinos y escarceos. A causa de estos la navegación en esa zona llega a ser impracticable para las embarcaciones sin cubierta, y no sin peligro y dificultades para los buques de tamaño mayor.

Bajo Hermine.- Se encuentra al ESE y a 1,7 millas del cabo San Diego, en el lado W del acceso N del paso de Le Maire. Es un bajo fondo de posición dudosa con 2,5 metros de agua y en sus proximidades se sondan más de 20 metros. Además, otro bajo fondo con 4,5 metros de agua, se encuentra al SSE y a 1,1 millas de la baliza luminosa Cabo San Diego.

El bajo Hermine debe siempre rodearse por el E, y a buena distancia.

Caleta San Mauricio.- Cartas Nº 13000 y 13400. Lat. 54° 43' S; Long. 65° 12' W (aprox.). Se forma al SSW y casi a 6 millas del cabo San Diego y sobre la misma costa, en el lado W del paso Le Maire. Es una pequeña escotadura que se interna 6,5 cables en dirección W y presenta una boca de 1,2 millas, al final de la cual hay una playa. Se encuentra casi cubierta de sargazos; sin embargo, puede fondearse en 20 metros de agua, demarcando el centro de la playa al 270°, cerca de los sargazos, donde se estará a resguardo de los vientos del SW; también puede fondearse más afuera en 27 metros de agua. El primero de esos fondeaderos deja poca área de maniobra y el segundo resulta muy incómodo por el movimiento del buque. No es recomendable.

Bahía Flinders.- Cartas Nº 13000 y 13400. Lat. 54° 47' S; Long. 64° 42' W (aprox.). Se forma justamente al W del cabo San Antonio y sobre la costa W de la isla de los Estados, en el lado E del estrecho de Le Maire. Es una dilatada ensenada que se interna como 3 millas en dirección SE y presenta 5 millas de boca. Su entrada se abre entre el San Antonio y el cabo Beaulieu —situado al SW y casi a 4,5 millas—, en el eje de la cual se encuentra un bajo fondo con 9 metros de agua, marcado por una gran mancha de sargazos. Cerca del final de la bahía está el islote Trípode.

En la parte E de la bahía Flinders se forman algunas pequeñas bahías y caletas, donde puede un buque pequeño encontrar fondeadero ocasional. La costa SW de la bahía es bastante irregular y también se forman algunas caletas muy pequeñas y cubiertas de sargazos, del todo inútiles.

En la bahía Flinders existen muy buenos fondeaderos con fondo de arena fina, con buen tenedero, protegidos de los vientos del 2º, 3er y 4º cuadrante hasta el NW solamente, y en los que únicamente con vientos del NW al NE ingresa la mar de fondo.

Islote Trípode.- Situado al SSW y a 5,1 millas de la punta San Antonio y cerca del final de la bahía Flinders. Es pequeño y está rodeado de sargazos que se extienden hacia el W. Además, hacia el SW del referido islote, cerca de la costa, se encuentran algunas rocas sumergidas marcadas por sargazos.

Baliza ciega Flinders.- Sobre el islote Trípode. Es una torre tronco piramidal de 12 metros de altura, con franjas horizontales rojas y blancas (Balizamiento argentino).

Fondeaderos.- En la bahía Flinders se encuentra fondeadero en 44 metros de agua sobre fondo de arena y fango, al NNW y a 7 cables de baliza ciega Flinders. Permite aguantar vientos del SW de fuerza 12; también puede fondearse en 35 metros de agua, al NW y a 5 cables, o al N y a 2,5 cables de la misma baliza.

Al SW del islote Trípode se encuentra fondeadero, apto para buques de porte mediano; mientras que al SE del mismo islote, la existencia de varias manchas de sargazos, invita a no fondear allí por la posibilidad de encontrarse con bajos fondos u otros peligros.

Cabo Beaulieu.- Situado al SW y a 4,5 millas del cabo San Antonio y en la misma costa. Su lado N es sucio y destaca a corta distancia, entre el NW y NE algunas rocas sumergidas. Limita la bahía Flinders por el NW.

Frente al cabo Beaulieu se forman rompientes con vientos del WNW.

Al WSW y a 1,5 millas del cabo Beaulieu, está el cabo Galeano.

Cartas: 13000 - 13400

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

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

Bahía Buen Suceso.- Cartas Nº 13000 y 13400. Lat. 54° 47' S; Long. 65° 14' W (aprox.). Se forma al SSW y a 9 millas del cabo San Diego y sobre la misma costa, en el lado W del paso Le Maire. Es una amplia ensenada que se interna unas 2,5 millas hacia el W. Su entrada se abre entre las puntas denominadas Morro Norte y Morro Sur, el último de los cuales está rodeado de sargazos. Con profundidades entre 46 y 11 metros, es bastante limpia hasta cerca de la costa, aunque esta desprende restingas de piedra y sargazos, por lo que no es aconsejable aproximarse a menos de 2 cables de ella. Sus costas son cortadas a pique, y prácticamente inabordables, y presentan restingas en una gran extensión, sobre todo en la parte N. En el final de la bahía existe una extensa playa de arena, en cuyo extremo S desemboca un río de poco caudal.

La bahía Buen Suceso es fácil de reconocer, por un profundo cañadón que forma la costa, y por las montañas que la rodean, las que se alzan a 360 metros y son las más elevadas de la zona. Una de esas montañas, situada en el lado S del surgidero, está coronada por un pequeño mogote en forma de tetón y bien ostensible.

Las rachas de viento son frecuentes y violentas cuando hay temporal del W, o vientos muy fuertes.

Puede obtenerse agua en esta bahía, esta proviene de unas filtraciones que hay entre las piedras de la orilla, como a 50 metros más al E del último arroyo de la costa S.

En la bahía Buen Suceso, se encuentra fondeadero en 20 a 10 metros de agua sobre fondo de arena fina, al centro de la bahía y dentro de un círculo de 2,7 cables de radio. Se recomienda no fondear muy cerca de la playa del final del saco, porque con viento del SE suele entrar mucha marejada.

Desde el Morro Sur de la bahía Buen Suceso, la costa de Tierra del Fuego toma dirección SW como por 9 millas, a cuyo término se encuentra el cabo Buen Suceso.

Balizamiento

Baliza luminosa Bahía Buen Suceso.- Sobre el Morro Sur de la bahía Buen Suceso. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Baliza luminosa Martins López.- En la costa W y al final de la bahía Buen Suceso. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Ensenada Patagones.- Cartas Nº 13000 y 13400. Lat. 54° 51' S; Long. 65° 17' W (aprox.). Se forma al SW y a unas 4 millas de la baliza luminosa Buen Suceso y sobre la costa E de Tierra del Fuego, en el lado W del estrecho de Le Maire. Es una extendida inflexión de la costa, frente a la cual se encuentra fondeadero de ocasión en 26 metros de agua sobre arena fina, demarcando el islote Veleros al 199° y el centro de la playa de arena al 282°. Sus costas son elevadas y escarpadas en casi su totalidad, excepto por una playa ubicada en la parte N. Abierta a la acción del mar y vientos predominantes; pero, proporcionando abrigo de los vientos desde la costa.

Frente a la punta S y a 1 cable de la costa, en la boca de la ensenada se encuentra una roca que aflora en bajamar.

Islote Veleros.- Situado al NE y a 2,5 millas del cabo Buen Suceso y apartado 5 cables afuera de la costa. Es rocoso y muy característico, por aparentar la forma de un buque a la vela. Su redoso es sucio y despide una roca sumergida hacia el N y dos rocas que velan hacia el W.

Cabo Buen Suceso.- Situado al SSW y a 19,5 millas del cabo San Diego y sobre la misma costa, en el lado W del acceso S del estrecho de Le Maire. Es un promontorio elevado y amogotado, y está rodeado de rocas.

Al E y hasta 8 cables del cabo Buen Suceso, se han encontrado profundidades irregulares de menos de 18 metros, siendo posible la existencia de rocas sumergidas; por lo que no es aconsejable aproximarlo a menos de 2 millas.

Baliza ciega Bahía Valentín.- En el extremo SW del cabo Buen Suceso. Es una torre prismática de 6,5 metros de altura, de color blanco, con un rombo rojo fluorescente. Elevación 52 metros (Balizamiento argentino).

Marea y corrientes.- En este tramo de costa la corriente tira hacia el E y con una intensidad de hasta 3 nudos. Frente al cabo Buen Suceso y a la bahía Valentín —próxima al SW— se han observado

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

corrientes hacia el NE, lo que debe ser tenido en consideración.

Fondeaderos en el estrecho de Le Maire.- Frente y a lo largo de la costa W del estrecho de Le Maire, la profundidad es bastante regular y el fondo, por lo general, es limpio y adecuado para fondear. Con vientos del S y del W un buque puede fondear a sotavento de esa costa, pero se advierte que con los vientos del N y E se levanta marejada gruesa, la que revienta en dicha costa.

Bahía Crossley.- Cartas Nº 13000 y 13400. Lat. 54° 47' S; Long. 64° 42' W (aprox.). Se forma justamente al SW del cabo Galeano y sobre la costa W de la isla de los Estados, en el lado E del estrecho de Le Maire. Es una ensenada que se interna casi 1 milla en dirección SE y presenta una boca de como 5 cables de ancho.

Su entrada se abre entre el cabo Galeano y el mayor y de más al N de los islotes Los Siete González, que forma parte de un conjunto de tres, unidos en bajamar por una restinga, y situados próximos al N de la punta W de la bahía. Está bordeada por una extensa faja de sargazos, sobre cuyo límite (o veril exterior) se sondan 9 metros. En la bahía desaguan varios esteros con abundante agua dulce.

La bahía Crossley es abrigada de todos los vientos, excepto los del NW al NE; con vientos de estas últimas direcciones entra mucha mar, principalmente con más de media marea.

Con vientos del NW al NE entra mar de fondo, principalmente con más de media marea.

Los fondeaderos del ESE y S son tranquilos con vientos del 4º cuadrante de hasta fuerza 5; al fondear debe observarse cuidadosamente la intensidad y dirección de la corriente que es variable.

Desde la bahía Crossley, la costa W de la isla de los Estados se dirige hacia el SW por 1,5 millas, hasta la punta Gálvez, que semeja un islote alargado, unido a la costa por una restinga. Hacia el SW está la punta Cuchillo —extremo W de la isla de los Estados—, frente a la cual se encuentran los islotes Los Tres García; y, desde allí hacia el SSE y 1,5 millas se encuentra el cabo Sur.

Balizamiento

Baliza luminosa Le Maire.- En la punta W del acceso a la bahía Crossley, y que desprende al N los islotes Los Siete González. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Baliza luminosa Zaratiegui.- Al 127° y a 8,1 cables de la baliza luminosa Le Maire y sobre la costa S de la bahía Crossley. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Baliza luminosa Palet.- Al 094° y a 1,3 millas la baliza luminosa Le Maire y sobre la costa E de la bahía Crossley. Ver características en la Lista de Faros (Balizamiento argentino).

Fondeaderos.- Teniendo en cuenta la intensidad y la variable dirección de las corrientes que se encuentran en la boca de la bahía Crossley, se recomienda tomar esta con precaución.

En la bahía Crossley se encuentra fondeadero sobre fondo de arena fina y gruesa, al 083° y 7,49 cables de la baliza luminosa Le Maire, y también al 058° y a 3,32 cables de la misma baliza; ambos de buen tenedero.

Rompientes.- Se encuentran al SW y a 1,5 millas de la punta Gálvez y próximas a la costa.

Cabo Sur.- Situado al SSW y a casi 3,6 millas de la bahía Crossley y configurando el límite N de la bahía Franklin. Es un promontorio que se debe rodear a prudentes distancia, pues es usual encontrar escarceos hasta un buen trecho afuera de la orilla.

Bahía Franklin.- Cartas Nº 13000 y 13400. Lat. 54° 51' S; Long. 64° 42' W (aprox.). Se forma justamente al SE del cabo Sur y sobre la costa W de la isla de los Estados, en el lado E del estrecho de Le Maire. Es una dilatada bahía que se interna 2 millas en dirección NE y mide casi 3 millas de ancho muy parejo y de contorno muy irregular. Es profunda y limpia. Su entrada se abre entre el cabo Sur y el cabo San Bartolomé —situado al SSE y a 3,5 millas.

La bahía Franklin no ha sido explorada y es enteramente abierta a los vientos de componente W —que son los dominantes—, por lo que no se recomienda.

Cabo San Bartolomé.- Situado al SSE y a 3,5 millas del cabo Sur. Su extremo S ostenta una cresta

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

de piedra de 60 metros de altura que cae a pique, excepto por su lado N que presenta una pendiente accesible.

El cabo San Bartolomé, junto con el cabo Buen Suceso, determinan la entrada S del estrecho de Le Maire.

DIRECCIONES PARA LA DERROTA EN EL ESTRECHO DE LE MAIRE

Consideraciones previas.- La navegación del estrecho de Le Maire presenta ciertas dificultades que siempre deben tenerse presente: es más importante navegar con el viento y la corriente de marea en el mismo sentido, que tener solamente la corriente a favor; aunque estos sean contrarios a la marcha del buque. En efecto, si un viento fuerte se opone a la corriente, se forma una mar arbolada y revuelta que puede llegar a ser peligrosa para los buques pequeños sin cubierta; en cambio, con la corriente y el viento en la misma dirección, no se levanta marejada, y solamente se produce un retardo en la marcha del buque cuando actúan en sentido contrario a la dirección de avance.

En general, las embarcaciones a la vela deben rodear por el E la isla de los Estados, no obstante que por el estrecho de Le Maire la derrota es más corta y permite ahorrar unas 60 millas de barlovento; la razón de esto reside en las dificultades que presenta la navegación del estrecho para este tipo de embarcaciones.

No debe sorprender al navegante el hecho de no encontrar la corriente en la dirección prevista, pues ese fenómeno ocurre, sobre todo en la vaciante, debido a la acción de los vientos continuados del E y SE.

Proviniendo del N, con vientos del N, el tránsito del estrecho de Le Maire no presenta mayores dificultades, pero se debe desconfiar de la persistencia de esos vientos, a menos que soplen con gran fuerza y en la dirección del eje estrecho, pues, de lo contrario el buque podría ser arrastrado sobre la costa W de la isla de los Estados, con grave riesgo de no poder contrarrestar la influencia de las corrientes.

Este peligro es muy remoto para los veleros que vienen del S, en atención a la persistencia de los vientos del 3er cuadrante, de los cuales se debe temer un cambio solamente cuando soplan suaves, pues en este caso lo más probable es que la nueva dirección del viento sea del NW, que se hará sentir a la altura de cabo San Diego.

Para el caso en que llegara a faltar o se estableciera marea contraria a la dirección de la derrota, debe tenerse presente que la bahía Buen Suceso ofrece cómodo y seguro refugio.

Cuando la corriente de reflujo coincide con vientos fuertes del 3er cuadrante, se produce mar arbolada con olas altas y violentas, que pueden poner en peligro a las naves pequeñas, y aun causar daños a las de mayor tamaño. A su vez, los vientos del N o del W, levantan mar gruesa con la corriente de flujo, la que toma al buque de través.

Marea y corrientes.- En el eje del estrecho de Le Maire, la corriente de flujo tira hacia el N y con una intensidad máxima de 3 nudos en sicigias; la de reflujo lo hace hacia el S y alcanza una intensidad de 3,6 nudos. Estos valores máximos se producen 1 hora antes y 5 horas después de la pleamar en la bahía. En la vecindad del cabo San Diego, la corriente alcanza una intensidad de 8 nudos en las mismas direcciones.

Navegando de N a S.- Proviniendo desde el N a tomar el estrecho es conveniente regular la marcha, de manera de encontrarse a la altura del cabo San Diego —señalizado con un faro— al iniciarse la corriente de reflujo.

La derrota debe aproximarse a la isla de los Estados hasta demarcar al 270° al cabo San Diego y al 165° a la baliza luminosa Le Maire en la isla de los Estados, para luego gobernar a un rumbo aproximado al 230° y en dirección al islote Veleros. Esta derrota, permitirá pasar alejado de los escarceos enfrente del cabo San Diego y compensará, en parte, la deriva por efecto de la corriente. Estas recomendaciones se formulan solamente para buques de escasa potencia de máquinas.

Si navegando sobre esta derrota, se encontraran vientos del S, conviene dar un resguardo mayor de 10 millas por el S al cabo Buen Suceso, especialmente para buques de poca potencia.

Durante el día son buenas referencias los cerros Tres Hermanos y el faro San Diego, que se

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

destaca netamente sobre la costa; no así la baliza luminosa Le Maire cuyo avistamiento no es fácil. Los montes de la isla de los Estados se distinguen desde lejos en tiempo claro; el cabo Sur de isla de los Estados es bastante notable y un buen punto de situación.

De noche conviene recalar al estrecho de Le Maire demarcando previamente al S la baliza luminosa Estrecho de Le Maire, y evitar el sector oscuro del faro San Diego.

Navegando de S a N.- Proviniendo desde el S y con vientos fuertes del 3er cuadrante, puede ser conveniente, a veces, cruzar el estrecho de Le Maire navegando cerca de la costa E de Tierra del Fuego, y aproximarse al cabo San Diego para continuar aprovechando la protección que brinda la costa, a pesar del peligro que presenta dicho lugar. Antes de tomar esta decisión, es conveniente analizar las siguientes circunstancias:

1) Cuando en el estrecho de Le Maire no se observan olas o mar de fondo, los escarceos serán claramente perceptibles en media marea subiendo o vaciante. El tránsito se puede hacer a no menos de 3,5 millas del cabo San Diego, a los efectos de dejar perfectamente claro el bajo Hermine.

2) En presencia de olas o mar de fondo, se podrá pasar a no menos de 3,5 millas del cabo San Diego, siempre que la dirección del desplazamiento de la mar de fondo coincida con la de la corriente; no conviene hacerlo a menos de la distancia indicada, por cuanto la corriente que despide el cabo en dirección permanente hacia el ENE tanto con marea llenante o bajante, refracta las olas y la onda de marea, dificultando considerablemente el gobierno.

3) Cuando la altura de la ola o mar de fondo es grande, esta se incrementará aún más, al llegar a la zona de escarceos, adoptando caracteres alarmantes.

4) Cuando el viento sopla en dirección contraria a la de la onda de marea, producirá un aumento de la altura de las olas, que romperán en forma más vertical sobre el buque.

5) Cuando el viento sopla en la misma dirección de la onda de marea, la ola reducirá su altura, haciéndolas romper en forma más suave.

6) Si se cruza el estrecho de S a N con temporal del SW y con marea llenante, sirviéndose del reparo de la costa E de la isla de Tierra del Fuego, cuidar no aproximar a menos de 3,5 millas del cabo San Diego.

7) Una vez sobrepasado al N del cabo San Diego, puede buscarse el reparo de la costa NE de Tierra del Fuego; cuidando salvar el cabo San Vicente a no menos de 1 milla.

Si las condiciones de viento o marea hicieren difícil la navegación para los buques de poca potencia, estos podrán buscar abrigo en la bahía Buen Suceso.

Recalada con radar y posición GPS.- En caso de tiempo cerrado, el radar y la posición GPS serán los únicos medios de situación, ya que la configuración geográfica ofrecerá buenos ecos tanto en la recalada como en la navegación posterior; para el caso de carecer de los mismos se desaconseja tratar de acercarse a la isla de los Estados, pues la sonda no ofrecerá seguridad de ayuda en la navegación; viniendo del N son fácilmente reconocibles el cabo San Diego en la Tierra del Fuego, el cabo San Antonio y las costas de bahía Flinders en la isla de los Estados; posteriormente y más al S, se reconocerán los cabos San Bartolomé en la misma isla y Buen Suceso en la ribera opuesta.

En la Tercera Parte del presente Capítulo se incluye la descripción detallada y particular de la costa S de Tierra del Fuego y del Canal Beagle, que continúa hacia el W, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.



USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

ÍNDICE GEOGRÁFICO ALFABÉTICO

Página

A

14 de Julio, bahía XIII-4-5
9 de Julio, rocas XIII-3-30
Aaron, punta XIII-5-4
Abarzúa, roca XIII-4-36
Abra, canal XII-1-6
Acevedo, punta, baliza luminosa XII-3-21
Acwalisnan, canal. Acceso S XII-2-15
Adelaida, isla, bahía XII-1-12
Adelaida, paso XII-2-16
Adventure, ensenada XIII-1-3
Adventure, paso.
Acceso E XII-4-6
Adventure, paso. Acceso SW.
Parte W XII-4-3 XII-4-4
Adventure, paso. Parte E XII-4-5
Adventure, paso. Acceso E XII-3-11
Agnes, islas XII-1-13
Agostini, seno XII-2-4
Aguada, caleta de la XIII-4-5
Águila, fondeadero XIII-1-10
Águila, islote XIII-4-6
Águila, paso XII-2-16
Aguirre, bahía XIII-3-62
Aguirre, isla. Costa SW XII-2-27
Aguirre, isla. Costa W XII-2-18
Aguirre, isla. Costa W XII-2-24
Aguirre, paso. Derrota XII-2-42 XII-2-43
Aihuaia, caleta XIII-3-9
Alberto, seno XIII-4-31
Alegría, puerto XII-2-14
Alemania, ventisquero XIII-2-8
Alfredo, islote XIII-4-23
Alfredo, seno XII-3-9
Alijulip, islas XII-4-8
Allard, islote XIII-5-3
Allen Gardiner, bahía XIII-4-15
Almanza, punta, puerto XIII-3-32 XIII-3-33
~~Almeida, caleta ..... XII-3-17~~
Almirante Brown, bahía.
Balizamiento XIII-3-32
Alsina, bahía XIII-4-31
Amaya, isla XII-2-13
Americana, punta XII-3-22
Ana Maria, bajo, boya luminosa XII-3-32
Ancha, caleta XII-3-7
Anchor, punta XIII-5-7
Andrés, isla. Costa NW XII-2-40
Andrés, isla. Costa S XII-2-28
Angot, caleta XIII-1-4
Anna, punta XIII-2-3
Antiguay, islote XIII-2-12
Anxious, punta XII-2-2
Año Nuevo, seno XIII-1-5
Apóstoles, rocas XII-1-2
Arancibia Clavel, islote,
baliza luminosa XII-3-22
Aranda, islote XIII-4-31
Arenas, punta de XIII-6-4
Arequipa, bajo XII-3-17
Arismendi, bajo XIII-2-7
Arquistade, bahía XIII-4-34
Artillero, caleta XII-4-6
Arturo, bajo XIII-2-6
Asashuaia, bahía XIII-3-28
Asmussen, islote XIII-4-16
Astrea, isla. Costa NE XII-2-26
Astrea, isla. Costa W XII-2-23
Atocha, monte XIII-3-64
Atracadero, cabo,
baliza luminosa XII-2-42
Augustus, isla XIII-5-11
Aviador Ibáñez, paso XII-1-11

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Awaiakirrh, caleta XIII-3-2
Ayala, fondeadero XIII-4-10

B

Bacatana, isla, baliza ciega XIII-4-25
Baja, islote, baliza ciega..... XIII-3-12
Baja, punta XII-2-41
Ballena, isla..... XII-1-12
Ballenero, canal. Derrota XII-3-13 XII-3-14
Ballenero, canal XII-3-7
Bandurias, isla..... XIII-4-30
Banner, bajo XIII-4-29
Banner, caleta XIII-3-52
Bárbara, canal. Acceso S XII-1-12
Bárbara, canal. Acceso S XII-2-15
Bárbara, canal. Parte N XII-1-9
Bárbara, canal. Parte S..... XII-1-10
Barcaza, islotes..... XII-2-22
Barlovento, isla,
baliza luminosa..... XIII-3-48
Barnevelt, islas..... XIII-4-38
Barrister, bahía..... XII-1-5
Barros Merino, canal..... XIII-2-13
Barrow, caleta,
baliza luminosa.....XII-2-12 XII-2-13
Bartlett, islote,
baliza luminosa..... XIII-3-19 XIII-3-20
Bartlett, punta..... XIII-3-18
Bartolomé, Isla XIII-1-9
Bascuñán, roca XIII-4- 40
Basket, Isla. Costa N, caleta..... XII-2-41
Basket, Isla. Costa S..... XII-2-29
Bayly, Isla XIII-4-28
Beagle, brazo Noroeste del canal..... XIII-2-1
Beagle, Canal, brazo Sudoeste XIII-2-11
Beagle, Canal,
derrota acceso E XIII-3-57
Beagle, Canal,
derrota boca Oriental XIII-3-65
Beagle, Canal, derrota hasta
paso Mackinlay..... XIII-3-34
Beagle, Canal. Parte E.....XIII-2-16 XIII-3-1
Beagle, Canal..... XII-3-30a
Beagle, Canal..... XIII-5-14
Beauclerk, islas XII-1-5
Beaufort, bahía..... XIII-4-29
Beaulieu, cabo XIII-6-24
Beaulieu, caleta..... XIII-2-6
Bécasses, islas,
baliza luminosa.....XIII-3-51/52 XIII-3-57
Bélgica, bajo..... XIII-3-47
Belgrano, islote XIII-3-49
Bellatrix, rocas XII-3-6
Bertha, isla XIII-3-22
Bertrand, isla..... XIII-4-22
Bevan, bajo,
boya luminosa..... XII-2-42 XII-2-43
Bevan, caleta, baliza ciega XIII-4-27
Bifurcación, roca, baliza ciega..... XIII-3-12
Black, islote XII-1-4
Black, roca XIII-4-36
Blanco, islote..... XII-4-6
Blanco, islote..... XII-3-11
Blanco, islote..... XIII-3-55
Bluff, seno XII-2-13
Boquerón, monte..... XII-2-3
Bourchier, bahía XIII-1-9
Bravo, paso XIII-4-32
Brecknock, caleta..... XII-2-35
Brecknock, canal. Derrota XII-2-44
Brecknock, canal..... XII-2-39 XII-3-16
Brecknock, isla. Costa S..... XII-2-42
Brecknock, paso. Acceso W XII-1-16
Brecknock, paso. Derrota XII-2-30 XII-2-31
Brecknock, paso..... XII-2-26
Brecknock, península,
baliza luminosa.....XII-2-17 XII-2-40
Bridges, islas, baliza luminosa..... XIII-3-21
Brito, caleta XIII-5-11
Browell, isla XII-1-10
Brown, bahía XII-1-11
Brown, roca XIII-4- 31
Bruce, isla. Costa N XII-3-8
Bruce, isla. Costa S XII-3-7
Brujo, seno XII-2-14
Buen Refugio, caleta..... XII-1-3
Buen Suceso, bahía,
baliza luminosa, cabo..... XIII-6-25
Buen Suceso, cabo..... XIII-3-65
Burnt, caleta..... XII-3-8
Burnt, isla, baliza luminosa XII-3-7
Burshem, punta..... XIII-3-29
Bustos, islote, baliza ciega XIII-5-3

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Button, isla XIII-4-4
Bynoe, isla..... XII-1-11

C

Caballero, roca..... XIII-4-35
Cabo, islotes..... XIII-4-30
Cabras, isla, baliza ciega..... XIII-4-24
Cabrestante, islotes XII-3-35
Cachimba, puerto..... XII-4-8
Cadena, bajo, boya ciega XIII-3-12
Cádiz, roca, punta..... XII-2-41
Cambaceres, bahía..... XIII-3-47
Camden, islas, Costa SW XII-2-23
Camden, islas. Costa NE..... XII-2-26
Camden, islas. Costa S..... XII-4-1
Campamento, islotes XIII-3-8
Campana, bahía, monte..... XIII-3-64
Canacus, caleta,
derrota XIII-4-12
Canacus, canal XIII-4-10
Canales, caleta XII-3-19
Canasaca, islote,
baliza ciega..... XIII-3-4
Capea, islotes XII-2-28
Carfort, cabo XII-3-35
Carfort, canal XIII-1-7
Carlos, caleta XIII-3-56
Carmela, punta,
baliza luminosa..... XII-2-29
Carmen Sylva (o Chico), río XIII-6-8
Carmen, península XIII-5-13
Carolie, caleta XIII-1-8
Carolina, cabo XIII-5-12
Carpintero, punta XIII-4-10
Carrasco, islotes,
baliza luminosa..... XIII-4-37
Cascabel, punta XII-3-8
Castillo, caleta..... XIII-4-14
Castlereagh, cabo..... XII-4-3
Castro, bajo XIII-4-30
Castro, punta, baliza ciega XII-3-13
Catalina, isla. Costa N..... XII-3-9
Catalina, isla..... XII-3-6
Cayetano, isla..... XII-1-9
Cazadores, rada de los..... XIII-3-44
Cenaria, islote, baliza luminosa XII-2-7
Centinela, islote..... XIII-2-12
Centinela, rocas,
baliza luminosa..... XIII-3-14
Central, islotes XII-4-4
Chaapi, cabo XIII-3-64
Chair, isla..... XII-3-28
Champion, roca..... XIII-6-16
Chancery, punta..... XII-1-4
Chanticleer, isla..... XIII-4-38
Charcot, islotes XII-2-23 XII-2-26
Chasco, seno XII-2-15
Chata, isla XIII-3-43
Chica, bahía, baliza ciega.....XIII-3-6 XIII-3-7
Chicle, isla..... XIII-3-13
Chico, cabo XIII-6-16
Chico, paso, derrota..... XIII-3-21
Chico, puerto..... XII-4-8
Chico, seno XII-2-10
Chicoco, roca XII-2-29
Childs, isla..... XII-1-6
Chinchorros, islotes XII-3-5
Christmas, islas, paso. Acceso W..... XII-3-34
Christmas, islas, paso..... XIII-1-2
Chulula, islote..... XII-2-11
Cid, punta..... XIII-4-10
Cigüeñas, isla de las..... XIII-3-44
Clara, bahía XIII-1-7
Clavel, islas,
baliza ciega.....XII-2-16 XII-2-17
Clementina, isla..... XII-2-29
Clerke, puerto..... XIII-1-2
Cloué, península. Costa W XII-3-34
Cockburn, canal. Acceso oceánico,
derrota ..XII-2-18/XII-2-19/XII-2-21 XII-2-24
Cockburn, canal.
Acceso oceánico XII-4-1
Cockburn, canal.
Acceso SW XII-1-15 XII-2-1
Cockburn, canal XII-2-10
Coihue, isla..... XIII-4-7
Cole, isla..... XIII-3-20
Colmillo, punta XIII-3-62
Colón, caleta XIII-4-34
Comandante, isla XIII-4-24
Comodoro, roca XIII-6-16
Complicada, bahía XII-4-4
Concepción, bahía XIII-4-15
Cóndor, bajo,
boya luminosa.....XII-3-22 XII-3-23

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Cóndor, islotes, baliza luminosa XII-3-22
Conejera, islote XIII-3-15
Conejos, isla. Enfilación ciega XIII-4-6
Conejos, isla XIII-4-24
Contramaestre Perón, rocas, baliza luminosa, caleta, baliza ciega XIII-3-3 XIII-3-4
Contreras, caleta XIII-3-3
Cook, bahía. Derrota XII-3-35 XII-3-37
Cook, bahía XII-3-33
Cook, bahía XII-4-9 XIII-1-1
Cook, isla XII-3-31
Cormorán, roca XIII-4-17
Corriente, puerto XIII-4-2
Cortéz, ensenada XIII-4-26
Cortéz, islotes XIII-4-36
Coscorrón, punta XII-2-29
Cotesworth, islas XII-1-4
Courcelle Seneuil, bahía XIII-4-14
Courrejolles, punta XIII-4-26
Courtenay, seno XII-3-3
Crossley, bahía. Balizamiento XIII-6-26
Cruz del Sur, Terminal Marítimo. Balizamiento XIII-6-6
Cruz, paso XII-2-23/XII-2-24 XII-2-25
Cuellar, bajo XIII-3-18
Cullen, río, Terminal Marítimo XIII-6-3
Curioso, islote, baliza ciega XIII-3-29
Curo, caleta XIII-5-13
Curti, península XII-4-8
Cutter, bahía XII-3-7
Cutter, caleta XIII-5-13

D

Daniela, bajo, boya luminosa XIII-2-12
Darwin, isla. Costa W XII-3-31
Darwin, paso, isla. Costa N XII-3-28 XII-3-29
Davanzo, caleta XIII-4-34
De la Fuente, punta XIII-2-3
De la Hoz, isla XII-1-14
De los Ríos, caleta XIII-4-33
Dean, puerto XII-1-10
Deceit, isla, islotes XIII-4-37
Del Diablo, isla XIII-2-8
Del Medio, islas XII-3-9
Del Sol, punta XII-3-20
Del Sur, bahía XIII-1-9
Delia, canal XII-2-14
Delta, isla XIII-2-12
Deseado, cabo XII-1-2
Desengaño, caleta XIII-1-6
Desolación, cabo XII-2-30
Desolación, cabo XII-4-2
Desolación, cabo XII-3-3
Desolación, isla XII-1-1
Desolada, bahía. Derrota XII-3-13 XII-3-16
Desolada, bahía XII-4-2
Desolada, bahía XII-2-45 XII-3-1
Despard, isla, baliza ciega XIII-3-22
Diana, isla XIII-4-30
Diego Ramírez, islas, baliza luminosa XIII-1-9 XIII-1-10
Diego, isla XII-2-12
Dighton, caleta XII-1-11
Dillón, punta XIII-4-29
Dimanche, isla XIII-4-3
Dirección, islote, baliza ciega XIII-3-13
Dirección, islotes. Costa N, baliza luminosa XII-3-3
Dirección, islotes. Costa S, baliza luminosa XII-3-5
Dislocación, bahía XII-1-4
Divide, punta, baliza luminosa XIII-2-9
Doedalus, islotes, roca XIII-4-29
Domingo, cabo, baliza luminosa XIII-6-8
Dora, isla XII-1-12
Doris, caleta XII-4-5
Dos Cumbres, isla XII-3-32
Dos de Mayo, caleta, rampa, baliza ciega XIII-3-3
Dos Hermanas, rocas XIII-1-5
Douglas, caleta XIII-4-9
Doze, estero XIII-1-7
Drew, bahía XII-2-8

Duff, bahía XIII-1-4
Dumont D'Urville, islas XIII-1-6
Duntze, seno,
baliza luminosa..... XII-2-15
Duperré, isla XIII-1-7
Dyneley, seno..... XII-2-14
Dynevor, paso XII-1-6

E

Edgeworth, cabo, bajo XII-1-9
Edison, islote..... XIII-4-33
Edison, punta XIII-4-24
Edwards, puerto..... XII-3-2
El Centinela, islote XIII-1-8
El Gorro, cerro..... XIII-2-13
Elena, caleta XIII-1-8
Elena, islote..... XIII-4-11
Elizalde, islote,
baliza luminosa..... XIII-3- 63
Emilita, caleta..... XII-3-20
Emma, islote..... XIII-3-14
Enderby, islas..... XII-2-16
Engaño, canal XII-2-14
Engaño, punta,
baliza ciega, caleta..... XII-3-12
English, punta..... XII-4-1
Enrico, bajo XII-3-13
Entrada, islote, baliza ciega XII-3-17
Entrada, islote,
baliza luminosa..... XII-2-43
Entrada, islote XIII-3-15
Entrada, islotes..... XII-2-4
Entrada, punta, baliza ciega XIII-4-23
Entrada, roca,
boya luminosa..... XIII-3-14
Epave, isla..... XIII-4-36
Erizos, roca XIII-4-5
Escala, punta, baliza ciega XIII-4-16
Escandallo, caleta..... XII-2-7
Escape, bahía XII-3-10
Escondido, seno..... XII-4-8
España, ventisquero XIII-2-5
Español, puerto..... XIII-3-62
Espíritu Santo, cabo,
hito, faro..... XIII-6-2 XIII-6-3
Espolón, punta XIII-4-40
Espora, punta,
baliza luminosa..... XIII-3-41
Estados, isla de los. Costa W XIII-6-23
Este, paso. Derrota XIII-3-16 XIII-3-17
Este, paso XIII-3-14
Ester, bahía XII-2-13
Ester, islote..... XIII-1-10
Estorbo, isla..... XIII-3-8
Estrecho, puerto..... XII-3-3
Eugenia, puerto, punta,
baliza ciega, islotes XIII-3- 48 XIII-3-49
Evans, canal..... XII-1-7
Evans, isla XII-1-6
Evening, caleta XIII-2-7
Evout, islas, baliza ciega..... XIII-4-27
Ewan, cabo, fondeadero XIII-6-16
Exterior, islotes..... XII-3-35

F

Falsa, caleta. Enfilaciones XIII-6-19
Falsa, punta..... XIII-3-57
Fanny, punta, caleta..... XII-3-10
Fantasma, fondeadero XII-3-20
Felipe, bajo..... XIII-3-16
Ferrari, caleta..... XIII-3-3
Ferrer, islas XII-3-31
Ferrio, caleta,
balizamiento XIII-6-21
Fiasco, bahía..... XII-4-5
Fierro, bajo XII-3-17
Fifty, punta XIII-5-12
Final, punta..... XIII-3-54
Fincham, islas XII-1-7
Finto, islote XII-3-20
Fique, caleta..... XIII-3-19
Fitz Roy, bahía XII-4-7
Fitz Roy, islote..... XII-2-11
Fleming, bajo..... XIII-3-15
Fleuriais, bahía..... XIII-2-14
Flinders, bahía, baliza ciega XIII-6-24
Fontaine, seno..... XII-2-7
Fortuna, puerto XII-3-20
Fouqué, estero,
caleta XIII-2-13 XIII-2-14
Francesa, Caleta..... XIII-5-14
Francia, Ventisquero XIII-2-8

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Franklin, bahía XIII-6-26
Franklin, canal XIII-4-32
Fresia, isla XII-3-5
Freycinet, isla XIII-4-34
Fuego, Tierra del. Costa oriental XIII-6-1
Fuego, Tierra del.
Costa oceánica..... XII-4-1 XIII-1-1
Fuego, Tierra del. Acceso E XIII-3-61
Fuego, Tierra del. Costa S XII-3-28
Fuego, Tierra del. Costa S XIII-2-3
Furia, paso, isla, bahía XII-1-14
Furias del Este, islotes XII-2-22
Furias del Weste, islotes XII-2-22

G

Gable, isla, enfilaciones,
punta, banco... XIII-3-33/XIII-3-34 XIII-3-40
Gable, puerto XIII-3-44
Gabriel, canal. Acceso W..... XII-2-1
Gajardo, rocas..... XIII-3-12
Gama, arroyo XIII-6-8
Ganado, punta..... XIII-5-1
Ganado, punta..... XIII-3-51
Ganga, roca XIII-4-5
García, islotes XIII-3-18
Gardiner, isla, baliza luminosa XIII-3-52
Garibaldi, fiordo, puerto XIII-2-3 XIII-2-5
Garibaldi, rocas XIII-4-24
Gaussin, isla..... XIII-1-9
Gemelos, islotes, baliza ciega XIII-3-44
Georgiana, isla. Costa N..... XII-2-40
Gibraltar, punta..... XIII-3-33
Gilbert, islas XII-4-4
Giratorio, punta XII-2-35
Gloucester, cabo XII-1-8
Goddard, islote..... XII-3-32
Golondrina, bahía..... XIII-3-20
Golondrina, islote XII-3-21
Gómez, caleta..... XII-3-21
González, canal XII-1-8
González, puerto..... XII-1-6
González, punta..... XII-3-32
González, rocas XIII-4-33
Gonzalo, isla,
estación meteorológica XIII-1-10
Gorda, isla..... XII-3-1
Gordon, isla. Costa N..... XIII-2-5
Gordon, isla. Costa S..... XIII-2-13
Goree, paso, rada,
derrota XIII-5-6/XIII-5-7 XIII-5-8
Goree, paso. Entrada S XIII-4-27
Gorziglia, paso XII-2-24 XII-2-25
Grafton, islas..... XII-1-8
Graham, cabo, baliza luminosa XIII-5-14
Grande, bajo..... XIII-4-31
Grande, isla..... XIII-2-13
Grande, isla..... XII-3-9
Grande, río XIII-6-10
Grandi, seno, canales de acceso al,
ingresando al,
puerto XIII-4-22/XIII-4-23 XIII-4-25
Greene, isla..... XIII-4-14
Gretton, bahía XIII-4-29
Grévy, isla XIII-4-28
Guala, isla XII-3-5
Guanaco, punta..... XIII-5-7
Guanaco, punta..... XIII-4-27
Guardián Brito, isla. Costa E..... XII-1-11
Guardián Brito, isla..... XII-1-9
Guardián, isla XII-4-6
Guerrico, punta,
baliza ciega..... XIII-3- 30
Guesalaga, isla XII-1-12
Guffern, islas..... XIII-4-17
Guía, isla, baliza ciega XII-2-32
Guía, isla, baliza ciega XII-2-17
Guía, islotes XIII-4-12
Guillermo, isla XII-3-19
Gusano, punta,
baliza luminosa..... XIII-3-32 XIII-3-36

H

Hahn, cabo,
baliza luminosa..... XIII-3-9 XIII-4-1
Hahn, canal XIII-1-7
Hakenyeshka, islote XIII-3-49
Hall, cabo XIII-3-64
Hall, isla..... XIII-4-39
Hamburgo, punta XIII-2-4
Hamond, isla XII-3-35
Harberton, punta,
baliza ciega, puerto XIII-3-46

Hardy, península. Costa E XIII-4-16
Hardy, península. Costa SW XIII-1-8
Hariot, punta, baliza ciega XIII-4-19
Harvey, punta XIII-4-27
Haskin, roca XII-4-1
Hat, isla XII-4-7
Hately, bahía XIII-4-31
Hazeltine, rocas XIII-4-29
Helada, bahía XIII-4-9
Helado, seno XII-1-10
Henderson, isla XIII-1-5
Henry, isla XII-2-17
Hermanas, islotes,
baliza ciega..... XIII-3-14
Hermanos, islotes. Costa N y E,
baliza ciega..... XIII-3-50
Hermanos, islotes. Costas W y S,
baliza ciega XIII-5-1
Hermine, bajo XIII-6-24
Hermite, isla XIII-4-28
Hermite, islas, isla. Costa N XIII-4-34
Hernández, fondeadero XIII-4-12
Herradura, banco,
boya pilar luminosa..... XIII-3-32
Herrera, isla XII-3-32
Herrera, isla..... XII-1-8
Herschel, isla XIII-4-36
Hewett, puerto..... XII-1-11
Hill, islas XII-1-10
Hind, isla XIII-1-4
Holanda, ventisquero,
baliza luminosa XIII-2-9
Holger, islas,
baliza ciega..... XIII-3-49
Hollis, punta XII-1-10
Honda, bahía..... XIII-3-17
Hope, puerto XII-2-3
Hornos, cabo Falso Cabo de, ... XIII-4-21
Hornos, cabo Falso Cabo de, ... XIII-1-9
Hornos, isla, cabo de,
baliza luminosa, fondeadero,
faro monumental Isla XIII-4-40 XIII-4-41
Hoste, isla. Costa N XIII-2-13
Hoste, isla.
Costa W y S..... XIII-1-1
Howard, punta..... XII-3-31
Huacho, roca..... XII-2-30
Huanaco, islote,
baliza ciega..... XIII-4-24
Huemul, puerto..... XII-3-29
Husha, islote..... XIII-3-12
Hyatt, seno XII-2-5
Hyde, fondeadero XIII-4-32
Hyde, isla..... XII-3-9

I

Ibáñez, seno..... XIII-4-9
Ibarra, paso XII-3-28
Ideal, puerto XII-2-11
Ignota, ensenada XIII-2-15
Ildefonso, islas XIII-1-4
Ilic, canal.
Acceso E XII-3-30a
Imprevisto, puerto XII-2-8
India, bahía XIII-1-6
Inman, isla..... XII-1-5
Inútil, puerto XIII-4-4
Ipswich, islas..... XII-1-8
Irigoyen, cabo,
caleta XIII-6-18
Isabel, isla XIII-4-24
Isabel, punta, bahía..... XII-3-12
Isabella, isla XII-1-8
Isaza, paso, derrota XIII-4-23
Isthmus, bahía XIII-4-32
Italia, ventisquero XIII-2-8

J

Jackson, islote..... XIII-4-15
Jalón, punta..... XIII-3-63
Jane, isla XII-2-8
Jaureguiberry, isla..... XIII-1-7
Jerdán, isla..... XIII-4-35
Jeria, caleta..... XIII-5-2
Jesse, punta..... XIII-3-61
Jiménez, bajo XII-3-11
Jorge, islote..... XIII-5-2
Jorge, islotes XII-3-2
Jorge, punta XIII-5-11
Jorge, punta XIII-3-56
José, caleta..... XIII-4-5
Jumbo, islote XII-2-3
Júpiter, rocas..... XII-1-13

K

Kahn, ensenada XII-2-7
Katy, isla XII-3-6
Keats, seno XII-2-4
Kekhlao, cabo XII-3-34
Kekhlao, cabo XIII-2-13
Kelpa, bahía XII-4-4
Kelvin, isla XII-3-31
Kempe, isla XII-1-12
Kendall, fondeadero XIII-4-33
King Scott, monte XIII-4-8
King, puerto, isla, baliza luminosa XII-2-11
Kinnaird, punta XIII-3-61
Kirke, islas, baliza ciega XII-2-15

L

La Misión, caleta, balizamiento XIII-6-8 XIII-6-9
La Monneraye, estero XIII-1-7
Laberinto Central, islotes, baliza luminosa XII-3-5
Laberinto Occidental, islotes, baliza luminosa XII-3-4
Laberinto, isla XII-2-8
Ladrillero, cabo XIII-6-17
Ladrones, seno XII-3-9
Lagartija, islote, baliza ciega XII-2-34
Lagreze, bahía XIII-4-9
Lagunas, caleta XII-3-20
Laipe, puerto XII-2-15
Lajarte, estero XIII-1-7
Langford, seno XII-1-8
Langlois, puerto XII-3-2
Lapataia, bahía, baliza luminosa, pasos de acceso a la XIII-3-7 XIII-3-8
Lara, bajo, boya ciega XIII-3-18
Lara, isla XIII-4-11
Lara, islote XIII-4-23
Larga, isla XIII-3-14
Las Casas, caleta XIII-5-12
~~Las Negritas, rocas ..... XII-3-4~~
Latorre, bahía XII-4-6
Lauta, seno XIII-3-36
Lautaro, islotes XII-2-29
Lawrence, arrecife, baliza luminosa .. XIII-3-30
Lawrence, islas XIII-3-18
Leadline, isla XII-3-9
Leddihn, islotes XII-3-20
Lee, roca XII-1-4
Lennox, caleta XIII-5-9
Lennox, isla. Costa E XIII-5-9
Lennox, isla. Costa N XIII-5-6
Lennox, isla. Costa S XIII-5-12
Lennox, isla. Costa SE XIII-5-11
Lennox, isla. Costa W XIII-5-7
León, islotes XII-2-23
León, islotes XII-2-26
Le Maire, estrecho de, derrota XIII-6-21 XIII-6-27
Les Eclaireurs, islotes, baliza luminosa, paso XIII-3-23
Leticia, cabo XIII-6-18
Letier, caleta XIII-3-8
Leucotón, canal XII-1-12
Lewaia, caleta XIII-3-14
Lientur, caleta XIII-4-32
Loberos, puerto XII-1-3
Lobos, islote, baliza ciega XIII-4-8
Loewy, isla XIII-1-8
London, isla. Costa NE, baliza luminosa XII-2-27
London, isla. Costa W XII-2-23
Londonderry, isla. Costa E XII-3-33
Londonderry, isla. Costa N XII-3-12
Londonderry, isla. Costa N XII-3-19
Londonderry, isla. Costa S XII-4-7
Longchase, cabo XII-3-9
Lorca, caleta XIII-4-16
Lort, isla XII-1-13
Lort, punta, bahía XIII-4-20
Los Gansos, islotes XIII-5-4
Los Jueces, islotes XII-1-2
Low, península XIII-4-30
Loyola, bajo XIII-3-65
Lucas, isla XIII-3-22
Luff, isla XIII-5-10
Luis Este, islote, baliza ciega XIII-4-11
Luis Weste, islote, baliza ciega XIII-4-11
Luis, islotes XIII-4-11
Luisa, bahía XIII-1-8
Luisa, seno XII-3-31
Luz, caleta XII-2-34
Lynch, caleta XIII-2-15

Cambio Nº 2, diciembre 2021.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

M

Macías, isla XII-2-43
Mackinlay, paso, monumento, punta, baliza luminosa.....XIII-3-40 XIII-3-41
Mackinlay, derrota.....XIII-3- 42 XIII-3-43
Mafuil, islotes XIII-5-13
Magallanes, faro..... XIII-6-3
Magallanes, seno..... XII-2-8
Magdalena, canal, seno.....XII-2-1/XII-2-19 XII-2-21
Magdalena, canal..... XII-2-2
Magill, islas..... XII-1-14
Malengüena, cabo..... XIII-6-18
Mansilla, caleta XIII-4-16
Mantellero, paso..... XIII-4-16
Mar del Sur, paso, derrota XIII-4-37
March, puerto XIII-1-2
Marchant, isla..... XIII-3-31
Margarita, bahía..... XII-4-8
Margarita, islotes..... XIII-3-64
María, bahía XII-1-8
María, cabo XIII-5-6
María, cabo XIII-3-54
María, punta XIII-6-16
Mario, islote..... XIII-4-11
Marsh, isla..... XII-2-43
Martial, caleta XIII-4-37
Martillo, isla, baliza luminosa.....XII-3-43 XIII-3-44
Martínez, isla..... XIII-3-17
Martínez, Seno..... XII-2-5
Mary, punta XIII-5-8
Mascar, isla XIII-4-9
Mataura, caleta XII-1-3
Maturana, cabo XII-1-2
Mauda, punta XII-2-34
Maxwell, isla, puerto XIII-4-35
Mayor, isla XII-4-6
Mc Intyre, paso, derrota XIII-2-9 XIII-2-10
Mc Kinley, seno XII-1-10
Medel, paso..... XIII-3-14
Medio, bajo..... XIII-3-18
Medio, cabo del..... XIII-6-16
Medio, islote XIII-5-7
Medio, paso del.....XII-3-23/XII-3-26 XII-3-27
Mejillones, caleta XIII-3-29
Melville, canal..... XII-1-14
Mendigos, islas XII-4-7
Mentiroso, surgidero XII-2-5
Mercurio, seno XII-2-11
Meridión, islotes XII-3-6
Mery, islotes XII-2-42
Meseta de Orosco, cerro XIII-6-19
Micalvi, paso, derrota.....XIII-4-24 XIII-4-25
Middle, caleta, isla..... XIII-4-31
Middle, islotes XII-2-22
Miguel, punta..... XII-2-18
Miguel, punta..... XII-2-34
Milne Edwards, isla XIII-4-10
Miño, islotes XII-3-32
Misión, caleta XIII-4-19
Mitchell, cabo XIII-3-11 XIII-4-2
Moat, fondeadero, baliza ciega, punta, baliza luminosa Punta XIII-3-53
Mogotes, islotes XII-1-11
Molinare, caleta..... XIII-4-2
Mónica, seno..... XII-2-15
Montenares, islote, baliza luminosa..... XII-3-29
Montesi, Punta XIII-3-13
Morning, caleta..... XIII-2-8
Morris, bahía XII-2-3
Mortimer, isla, paso..... XII-1-12
Morton, islas..... XIII-1-4
Mote, caleta..... XII-2-8
Murray, bahía XII-3-4
Murray, canal, derrota XIII-4-1/XIII-4-3 XIII-4-4
Murray, canal. Acceso N XIII-3-9
Murray, paso..... XII-1-5
Mutis, bahía..... XIII-4-10

N

Nagel, islote, baliza ciega XIII-4-15
Nassau, bahía XIII-5-8
Nassau, bahía, lado E..... XIII-4-27
Nassau, bahía, lado N..... XIII-4-21
Nassau, bahía, lado W..... XIII-4-13 XIII-4-14
Navarino, isla. Costa E..... XIII-5-6
Navarino, isla. Costa N XIII-3-12
Navarino, isla. Costa NE..... XIII-5-2

Navarino, isla. Costa S XIII-4-22
Navarino, isla. Costa SE XIII-5-7
Navarino, isla. Costa SW XIII-4-13
Navarino, puerto, baliza luminosa, recalada XIII-3-15/XIII-3-16 XIII-3-17
Navarro, punta XIII-3-49
Navidad, bahía XIII-4-16
Negra, punta XIII-1-4
Negras, rocas XIII-1-4
Negritas, rocas XII-3-4
Negro, islote, cabo XII-2-34
Negro, islote XII-2-18
Negro, islote XIII-3-12
Negros Chicos, islotes XIII-1-3
Negros Grandes, islotes XIII-1-3
Nelson, islotes, baliza luminosa XII-2-27
Nelson, islotes, baliza luminosa XII-2-40
Neptuno, rocas XII-1-13
Niemann, puerto XII-2-16
Niño, islote XII-3-34
Nodal, canal XIII-1-10
Noir, isla, rada XII-1-13
Nombre, cabo XIII-6-4
Nordeste, punta XIII-3-53
Nort, puerto XII-1-11
Norte, bajo XII-2-4
Norte, caleta XII-1-14
Norte, isla XIII-1-10
Norte, isla XIII-3-13
Norte, paso (Puerto Maxwell) XIII-4-35
Norte, paso, derrota XIII-3-13 XIII-3-16
Norte, paso XII-3-5
Norte, paso XIII-3-13
Norte, paso XIII-4-9
Norte, punta XIII-5-7
Norte, rada XIII-4-29
Nueva, isla. Costa N XIII-3-55
Nueva, isla. Costa S XIII-5-13
Nueva, isla. Costa W XIII-5-11
Nuevo, bajo XIII-3-18
Nuñez, isla XII-1-7
Nutland, puerto XII-1-10

O

O'Brien, canal, isla. Costa S, derrota XII-3-18/21/25 XII-3-28
O'Brien, isla. Costa SW XII-3-14 XII-3-17
O'Ryan, seno XII-2-7
Ocasión, canal. Derrota XII-2-36
Ocasión, canal XII-2-32
Ocasión, canal XII-2-18
Ocasión, seno XII-2-35
Occidental, fondeadero XIII-3-4
Occidental, paso, derrota XII-3-13 XII-3-23
Occidental, paso XIII-2-11
Occidental, paso XII-3-3 XII-3-14/15 XII-3-26/27
Oglander, bahía XIII-5-5
Olga, isla XIII-2-11
Olla, caleta XIII-2-8
Orange, bahía, boya ciega XIII-4-17 XIII-4-19
Orejas de Burro, caleta XIII-3-56
Orejas, punta XIII-5-14
Orejas, punta XIII-3-57
Oreste, fondeadero XIII-4-26
Oreste, islote XIII-4-24
Oreste, fondeadero XIII-1-9
Oriental, paso (Puerto Maxwell) XIII-4-35
Oriental, paso XII-3-5 XII-3-13 XII-3-14
Oriental, punta XIII-5-14
Oriental, punta XIII-4-2
Ormeño, isla XIII-5-10
Oro, caleta del XIII-5-12
Oscuras, rocas XIII-3-20
Otaries, isla XIII-4-30
Otazo, bajo XIII-3-13
Otter W, fondeadero XIII-4-30
Otter, islotes XIII-4-30
Otway, bahía XII-1-5

P

Pabellón, punta XIII-2-5
Pacha, isla XIII-4-8
Packewaia, bahía XIII-3-41
Packsaddle, isla, bahía XIII-4-16 XIII-4-17
Packsaddle, islote XIII-5-4
Pajarito, punta, baliza luminosa XII-2-8
Pájaros, islotes XII-2-35
Pantalón, caleta XIII-3-41
Paques, isla XIII-1-6

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Paraná, punta, baliza luminosa XIII-3-31
Paredes, seno XII-4-8
Park, bahía XII-2-11
Parker King, bahía XII-4-3
Parrier, isla XIII-1-6
Pasada, punta XIII-2-6
Pasaje, isla XIII-1-7
Paso, roca XIII-4-23
Pasteur, península. Costa E XIII-4-14
Patagones, ensenada XIII-6-25
Patricia, islote XIII-4-11
Paty, isla XII-3-17
Paty, islote XIII-3-18
Pauvre, isla XIII-4-3
Payen, cabo XIII-1-9
Peje, seno XII-2-3
Peligroso, arrecife XIII-1-5
Peligroso, bajo,
boya luminosa XII-2-34
Pelotón, islote XIII-2-12
Penhoat, estero XIII-2-16
Península, punta XIII-3-30
Peña, cabo XII-2-8
Peña, islote XIII-4-23
Peña, punta de la XIII-3-62 XIII-3-63
Peña, punta XIII-3-42
Peñas, cabo, faro XIII-6-15
Peñón, islote,
baliza luminosa XII-3-3 XII-3-4
Pescado, caleta XIII-3-56
Petrel, isla XIII-3-43
Peyrón, isla XIII-1-7
Phillips, rocas XII-4-8
Pía Este, brazo XIII-2-6
Pía Weste, brazo XIII-2-6
Pía, fiordo XIII-2-6
Picapedreros, islas, paso XIII-3-11 XIII-3-13
Picton, isla. Costa N y E XIII-3-50
Picton, paso, isla. Costa SW,
derrota XIII-5-1 XIII-5-5
Picton, paso XIII-3-51
Picton, rada XIII-3-54
Piedras, caleta XIII-5-2
Pierrou, islotes XIII-3-43
Pilar, cabo XII-1-1
Piloto Pardo, monte submarino XIII-1-11
Piloto Sibbald, puerto XII-4-5
Pinto, punta, islote XII-3-17 XII-3-19
Pique, punta,
baliza luminosa XIII-3-63
Pirámide, islote XIII-4-7
Pirámide, monte XIII-3-64
Pirámide, punta,
baliza luminosa XII-2-10
Pirámide, punta XII-2-36
Pirincho, isla XIII-2-4
Piti, rocas XII-2-28
Pléyades, islas XII-1-8
Policarpo, caleta XIII-6-19
Pollera, islotes, baliza luminosa XII-3-32
Pólux, cerro XII-3-20
Pomar, canal XII-3-16
Ponsonby, seno,
brazo Norte del XIII-4-3 XIII-4-4
Ponsonby, seno. Parte W XIII-4-8
Popper, punta XIII-6-10
Pothuáu, isla XIII-1-7
Pouchet, islotes III-1-8
Prat, seno XII-2-12
Pratt, paso. Acceso N XII-2-28
Pratt, paso. Acceso S XII-4-2
Prieto, paso. Acceso N XII-2-41
Prieto, paso. Acceso S XII-2-29
Primas, rocas XIII-3-13
Pringle, islotes XIII-4-15
Profundo, seno XII-1-7
Promontorio, isla XII-3-32
Prowse, isla XII-2-13

Q

Quezada, isla XIII-4-8
Quo Vadis, seno XII-2-36

R

Rabbit, isla XIII-3-20
Rafagales, bahía XIII-2-12
Rancho, punta XIII-3-54
Raquel, punta, isla XIII-5-9
Recalada, isla XII-1-5
Récord, islotes XIII-4-11
Redondo, islote,
baliza luminosa XII-3-18

Redonda, isla XIII-3-7
Redonda, isla XII-2-34
Redondo, islote XII-3-32
Rees, cabo XIII-5-4
Regnault, isla..... XIII-1-6
Relegada, bahía, baliza ciega..... XIII-3-45
Remolino, punta, baliza ciega, fondeadero XIII-3-29
René, islote XIII-3-41
Reparo, isla XIII-3-54
Restinga, punta XIII-2-6
Rice Trevor, islas XII-1-7
Rice, bahía XIII-4-19
Richmond, paso, rada, derrota XIII-5-8/XIII-5-9 XIII-5-12
Rico, punta XIII-5-4
Río Grande, puerto, balizamiento, derrota, ciudad XIII-6-10/XIII-6-11 XIII-6-14
Ripita, islotes..... XII-3-35
Riquelme, ensenada XII-2-12
Róbalo, punta, caleta XIII-3-31
Robinson, roca XIII-4-40
Roble, punta..... XIII-4-10
Rodríguez, islotes..... XIII-3-13
Romanche, bahía..... XIII-2-8
Romanche, canal XIII-1-8
Romanche, fondeadero..... XIII-4-30
Romanche, paso XIII-3-22
Romanche, ventisquero, baliza luminosa..... XIII-2-7
Rompientes, roca XII-2-32
Rompientes, roca XII-2-18
Rosa, bahía XII-3-13
Rosales, punta, balizamiento..... XIII-3-41
Ross, cabo XIII-4-30
Rous, península, seno..... XIII-1-3 XIII-1-4

S

Sabugo, paso XIII-4-30
Saco, puerto..... XII-2-13
Saddle, isla..... XIII-4-35
Sáenz Valiente, bahía, baliza ciega..... XIII-3-6
Saint Martin, caleta XIII-4-39
Salida, punta XIII-4-24
Salientes, islotes, baliza luminosa..... XII-3-32 XII-3-33
San Antonio, cabo..... XIII-6-23
San Bartolomé, cabo XIII-6-26
San Bernardo, punta..... XIII-4-17
San Diego, cabo, faro XIII-6-22
San Francisco, bahía XIII-4-38
San Gonzalo, cabo, baliza luminosa, rocas..... XIII-3-61 XIII-3-62
San Jorge, bahía..... XII-3-34
San Juan, punta, baliza luminosa, fondeadero XIII-3-28
San León, caleta XIII-4-41
San Martín, fondeadero XIII-6-17
San Martín de Tours, islote XIII-3-61
San Mauricio, caleta XIII-6-24
San Pablo, cabo, faro, caleta..... XIII-6-17
San Pío, cabo, baliza luminosa, fondeadero XIII-3-55
San Sebastián, bahía, recalada..... XIII-6-5 XIII-6-6
San Sebastián, cabo, faro..... XIII-6-7 XIII-6-8
San Vicente, cabo..... XIII-6-20
Sanderson, isla XIII-1-5
Sandwich, islotes, baliza luminosa..... XII-3-35
Santa Inés, archipiélago, isla, área S.....XII-1-6 XII-1-7 XII-1-12
Santa Inés, cabo XIII-6-16
Santa Rosa, caleta..... XIII-3-28
Santibáñez, isla..... XIII-3-11
Sara, isla XII-1-6
Sargazos, roca..... XIII-3-15
Sargazos, seno XII-2-13
Sarmiento, monte..... XII-2-8
Schapenham, bahía XIII-4-19
Schirmer, roca, boya ciega XIII-4-5
Schomberg, cabo XII-4-1
Schomberg, cabo..... XII-2-23
Scotchwell, bahía XIII-4-17
Scott, isla..... XIII-4-26
Scott, punta..... XII-3-11
Scourfield, bahía..... XIII-4-32
Sea, bahía, isla..... XII-4-9
Sea, isla..... XII-3-35
Searle, seno XII-3-9
Segunda, punta..... XIII-3-28
Segura, caleta..... XIII-3-19
Senecal, islotes, baliza luminosa..... XIII-2-16

Señal, isla, baliza luminosa XII-3-9
Señoret, puerto XIII-4-26
Serení, paso XIII-4-7
Sesambre, isla XIII-4-27
Shag, isla XIII-1-3
Shag, paso XII-1-10
Sidney, isla. Costa N XII-2-29
Sidney, isla. Costa S XII-4-2
Silva, caletón XII-3-13
Sin Nombre, bahía XII-4-8
Sinaí, punta XIII-6-8
Skyring, paso, isla, puerto XII-1-14 XII-1-15
Sloggett, bahía, roca XIII-3-61
Smoke, isla XII-3-8
Smyth, seno XII-1-9
Snipe, isla, baliza luminosa, bajo, boya luminosa
Bajo XIII-3-50/57/58 XIII-3-59
Soberanía, roca XIII-3-52
Soffia, puerto XII-2-12
Solitario, islote, baliza ciega XIII-3-50
Sonia, caleta XIII-3-2
Staines, islas XII-1-11
Stanley, islas XII-1-11
Stewart, bahía XII-4-3
Stewart, isla. Costa N XII-3-10
Stewart, isla. Costa NW XII-3-6
Stewart, isla. Costa W y S XII-4-2
Stokes, bahía XII-1-8
Stokes, ensenada XII-2-3
Stormy, bahía XII-2-10
Strate, isla XIII-4-3
Suazo, paso XIII-4-36
Sur, angostura XII-1-10
Sur, bajo XII-2-4
Sur, cabo XIII-6-26
Sur, isla XIII-3-13
Sur, paso XIII-4-9
Sur, paso XII-2-17
Surweste, punta XIII-4-2

T

Talbot, paso XIII-1-3
Tanswuani, caleta XIII-4-3
Tanteo, puerto XII-2-13
Tasbani, punta XIII-4-4
Tate, cabo XII-1-7
Tekenika, bahía XIII-4-15
Teresita, roca XIII-4-24
Término, islote, baliza luminosa XII-3-23
Término, seno XII-2-35
Terra Australis, bahía XIII-2-7
Terra Australis, paso XIII-2-4
Terhalten, isla XIII-4-27
Tetón, islotes XII-3-6
Thetis, bahía, balizamiento XIII-6-20
Thiery, isla XIII-1-9
Thompson, canal. Derrota XII-3-35 XII-3-36
Thomson, canal, isla XII-3-30a XII-3-31
Timbal Chico, isla. Costa E XII-3-30a
Timbales, paso, derrota XII-3-25
Timbales, islas, paso XII-3-23
Timbales, paso, islotes XII-3-22
Timonel, punta XII-4-5
Tita, islote XIII-4-23
Tito, isla XIII-3-18
Toledo, caleta XIII-4-38
Tolondrón, isla XII-3-9
Tolosa, islote, baliza ciega XIII-4-24
Tom, puerto XII-1-15
Tongo, isla XIII-3-11
Topón, roca, boya ciega XIII-3-15
Toro, puerto, baliza luminosa XIII-5-3
Tortuga, monte XIII-4-21
Tower, rocas XII-1-14
Townshend, puerto XII-2-28
Transición, bahía XII-2-8
Treble, isla XII-4-8
Trefusis, bahía XIII-1-3
Trélat, isla XIII-1-8
Tres Amigos, canal XII-3-32
Tres Brazos, bahía XIII-2-5
Tres Hermanos, cerros XIII-6-19
Tres Picos, monte XIII-3-61
Triple, seno XII-3-33
Trípode, islote XIII-6-24
Tropical, islote. Punta E XIII-4-11
Troude, islote, paso XIII-4-8
Trucco, punta, enfilaciones XII-3-40 XIII-3-41

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Turn, cabo XII-2-10
Tussac, islotes XII-2-22

U

Ukika, río, baliza ciega XIII-3-36
Undurraga, península XII-4-3
Única, isla XIII-4-9
Unión, canal. Derrota XII-2-30 XII-2-31
Unión, canal XII-2-27 XII-3-14 XII-3-15
Uribe, ensenada XII-2-12
Ushuaia, bahía, ciudad de ... XIII-3-23 XIII-3-27
Ushuaia, península. Costa S XIII-3-20
Usnea, bajo fondo XIII-3-24
Útil, fondeadero XII-3-9

V

Valentín, bahía, baliza ciega XIII-3-64
Varela, bahía XIII-3-47
Vargas, islotes, caleta XII-3-10
Vásquez, isla XIII-3-19
Vauverlandt, isla XIII-4-26
Veleros, islote XIII-6-25
Venegas, islote XIII-4-10
Ventisquero, seno XII-3-18
Vernal, monte XII-2-3
Verónica, rocas XII-2-29
Vía Láctea, rocas XII-1-13
Víctor, punta, baliza ciega XIII-4-23
Victoria, canal XIII-4-28
Viejo, islotes XII-3-6
Villarino, ensenada XIII-3-30
Virginia, bahía XIII-3-31
Virginia, caleta XII-3-31
Voilier, caleta XIII-2-7
Vuelta, punta XII-2-41

W

Wakefield, canal XII-1-8
Waller, punta, baliza luminosa, bahía XIII-3-55 XIII-3-56
Walter, punta XII-3-11
Walton, bajo, boya pilar luminosa XII-3-22
Warden, islas XIII-3-20
Warp, bahía XII-2-10
Warrington, caleta XII-1-9
Washington, canal XIII-4-31
Waterman, isla XIII-1-2
Weather, roca XII-1-4
Webb, estero XIII-1-3
Webley, cabo, baliza ciega XIII-4-14
Week, islas XII-1-5
Weste, paso, derrota XIII-3-16 XIII-3-17
Weste, paso XIII-3-13
Whaits, islas XIII-3-13
Whittlebury, isla XII-3-34
Wichmann, islas XII-2-17
Wilfredo, caleta XIII-4-38
Williams, puerto, ciudad XIII-3-35 XIII-3-39
Willie, isla, baliza ciega XIII-3-22
Windhond, bahía XIII-4-26
Wollaston, isla. Costa E XIII-4-31
Wollaston, isla XIII-4-29
Wollaston, islas. Lado S XIII-4-32
Wollaston, islas XIII-4-28
Wood, islas. XIII-1-3
Wulaia, caleta, enfilación ciega XIII-4-7
Wyatt, bahía XIII-1-4

Y

Yamana, punta, baliza luminosa XIII-3-2
Yánez, rocas XIII-5-4
Yawl, punta XIII-5-6
Yekadahby, caleta XIII-4-9
Yendegaia, bahía XIII-3-3
Yunque, isla XIII-3-45

Z

Zañartu, península XIII-3-31
Zaratiegui, ensenada XIII-3-8

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

IMPRESO Y PUBLICADO POR EL
SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO DE LA ARMADA DE CHILE
VALPARAÍSO
2014

ES PROPIEDAD

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE