

NOTICIAS  
**HIDROGRAFICAS**

---

1887



BIBLIOTECA NACIONAL  
DE CHILE

Sección ..... REVISTAS .....

Volúmenes de la obra.....

Ubicación ..... 12 B (20-13) .....

BIBLIOTECA NACIONAL



837702









*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS X

Nº 1

Santiago, enero 2 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COSTAS DE CHILE.

**Bajo en el canal Costa. Archipiélago de los Chonos. Canales occidentales de Patagonia.**

1-1887.—El capitan de fragata don Ramon Serrano M., en comision hidrográfica en las aguas australes, hace saber que, segun informaciones de los prácticos locales del archipiélago de los Chonos, existe en el canal Costa un bajo de forma circular, de 2 metros de diámetro con 2.5 metros de agua, fondo de zajorra.

Posicion aproximada: 45° 40' 30" S. i 73° 37' O.

Cartas inglas: 1325, 786, 789.

Carta chilena de 1873, pliego 2°.

#### COSTAS DEL BRASIL.

**Luz provision en el faro de la barra de Rio Grande do Sul i datos sobre el nuevo aparato iluminatorio.**

2-1887.—Temdo que cambiarse el aparato catóptrico del faro de la barra de Rio Grande do Sul, se enciende en la torre una luz provisional fija *blanca*, con destellos a intervalos de 25 segundos, que ilumina todo el horizonte por el lado del mar.

El aparato es catóptrico, jiratorio, de 5° orden. La luz es visible desde 14 millas con tiempo claro.

El nuevo aparato iluminatorio que se colocará en la torre será dióptrico, jiratorio, de 2° orden, luz fija *blanca*, con destellos a intervalos de 30 segundos.

El plano focal de la luz estará elevado a 29.5 metros sobre el suelo i a 30.6 sobre el nivel del mar, visible desde 16 millas en tiempo claro.

Cartas inglesas: 12, 2522.

(Aviso aos Navegantes, núm. 3, Rio Janeiro, 1886).

### RCHIEPIELAGO INDICO.

#### ISLAS FILIPINAS.

**Bancos i bajos entre islas Bubuan i Tapiantana, i cerca de las islas Bilimtinusa (Bitin), Lanahuan i Tatalan (Tataran). Isla Basilan.**

3-1887.—Los datos uientes son estraectados del *Anuario de la Direccion de Hidrografía*, Madrid 1886:

El presente libro es el resultado de una labor de investigación y de una crítica rigurosa de los documentos que se refieren a la historia de Chile.

NOTICIAS HISTORICAS

11

Quinto tomo



AMERICA MEXICANA

OSTIAS DE CHILE

Este es el primer libro de la obra que se refiere a la historia de Chile, y que se publica en esta forma.

El presente libro es el resultado de una labor de investigación y de una crítica rigurosa de los documentos que se refieren a la historia de Chile.

Quinto tomo

Quinto tomo

OSTIAS DE CHILE

Este es el primer libro de la obra que se refiere a la historia de Chile, y que se publica en esta forma.

El presente libro es el resultado de una labor de investigación y de una crítica rigurosa de los documentos que se refieren a la historia de Chile.

El presente libro es el resultado de una labor de investigación y de una crítica rigurosa de los documentos que se refieren a la historia de Chile.

Quinto tomo

Quinto tomo

ARCHIVO HISTORICO

OSTIAS DE CHILE

El presente libro es el resultado de una labor de investigación y de una crítica rigurosa de los documentos que se refieren a la historia de Chile.

El presente libro es el resultado de una labor de investigación y de una crítica rigurosa de los documentos que se refieren a la historia de Chile.





BIBLIOTECA NACIONAL

28 JUN. 1958

Secc. Control y Cat.



1. Entre las islas Bubuan i Tapiantana, situadas al sur de Basilan, el canal está dividido en dos por un banco que comienza a 1 cable al sur de Bubuan i se estiende 1.5 milla hacia el S 85° E. con fondos de menos de 10 metros, arena fina.

Existen en él dos cabezos cubiertos respectivamente con 1 i 2 metros de agua, i hai menos de 5 metros en una estension de mas de  $\frac{3}{4}$  milla. Cuando sopla viento fresco el mar se arbola en toda la superficie del banco i rompe en los citados cabezos.

Este banco está separado de la isla Bubuan por un angosto canal i de la isla Tapiantana por otro canal de  $\frac{3}{4}$  milla de largo, en el cual se sonda 20 metros frente a Tapiantana i 12 metros, arena, al norte de la isla Haluluco, inmediata a Tapiantana

2. La pequeña isla de Bilimtinusa (Bitinosa), situada entre las de Basilan i Salupin, es baja i cubierta de arbustos. Su parte NO. es limpia, pero de sus otras costas se desprende un arrecife de coral que se estiende mucho hacia el este i que asoma hasta  $\frac{1}{2}$  milla, en las bajamares de sizijias. Este placer está prolongado por fondos someros que, aumentando de pronto a 7 metros, disminuyen en seguida hasta 3.

El punto mas avanzado de esta faja de arena i de coral, que tiene solamente 3 metros de agua, se halla a una distancia poco menor de 2 millas al E  $\frac{1}{4}$  NE de la isla, a 1 milla de la punta Tunajuban, de la costa de Basilan.

A 2 millas al ESE. de la isla Bilimtinusa, cerca de la línea de los fondos de 100 metros, existe un bajo con 8 a 9 metros de agua, prolongacion del anterior.

3. De la punta austral de la isla Lanahuan se desprende un arrecife que se prolonga primeramente por 3 cables a flor de agua i en seguida por 7 cables a mayor profundidad, con fondos menores de 10 metros, arena i piedra.

4. La isla Tatalan despide hasta 3 millas hacia el SE. un banco de arena i piedra sobre el cual se encuentra un fondo medio de 15 a 20 metros, pero donde existen algunos cabezos con 9 o 10 metros.

A 3  $\frac{1}{4}$  millas de la misma isla yace un banco de arena i rocas cuya estremidad austral queda al este de la punta sur de la isla, estendiéndose desde allí hacia el norte por una milla, con un ancho de menos de la mitad. Hasta su parte central, donde se encuentra el menor fondo, se cojen 13 metros de agua, i 14 o 15 en las demas partes. Desde este banco se vé a la mayor de las dos islas Dipolo cubrir la parte SE. de la Bulan.

Entre este banco i el que proyecta la isla Tatalan los fondos no son nunca menores de 30 metros.

Al norte del banco, hasta la isla Lanahuan i Tapiantana, las sondas son en jeneral menores de 25 metros; las corrientes alcanzan una velocidad de 4 a 5 millas.

A  $\frac{1}{4}$  milla al oeste del cabezo norte de este último banco, existe otro mas pequeño, que tiene 1 milla de largo de este a oeste por 4 cables de ancho; el menor fondo que se coje sobre él es de 16 metros.

Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 2576, 943, 781.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 153/804, Paris, 1886).

**Francisco Vidal Gormaz,**  
Director de la Oficina.

*Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.*



# OFICINA HIDROGRAFICA DE CHILE

AJENTE EN VALPARAISO: SEÑOR AUGUSTO KIEL, AVENIDA ERRÁZURIZ, NÚM. 86

*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 2

Santiago, enero 10 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COSTAS DE CHILE.

##### **Bajo en el canal Errázuriz. Archipiélago de los Chonos. Canales occidentales de Patagonia.**

4-1887.—El capitán de fragata don Ramon Serrano M., en comision hidrográfica en las aguas australes, hace saber que, según informaciones de los prácticos locales del archipiélago de los Chonos, existe en el canal Errázuriz un rodal de piedras grandes que queda a flor de agua en las bajamares de sizijias.

Posicion aproximada: 45° 42' S. i 73° 50' 30" O.

Cartas inglesas: 1325, 786, 789.

Carta chilena de 1873, pliego 2º.

#### REPUBLICA ARJENTINA.

##### **Luces del puerto de Buenos Aires. Rio de la Plata.**

5-1887.—El comandante Müldner, del buque guerra austriaco *Albatros*, comunica que además de la luz fija de la aduana existe en el cabezo de los desembarcaderos de madera denominado muelle de los pasajeros dos luces fijas, visibles desde 3 millas, siendo *verde* la del desembarcadero sur (muelle viejo) i *roja* la del norte (muelle Catalina).

Ambas son simples reverberos de gas.

Cartas inglesas: 2526, 1749, 2544, 2039.

(*Kundmachung für Seefahrer*, núm. 40/964, Pola, 1886).

### AMERICA SETENTRIONAL.

#### COSTAS DE MÉJICO.

##### **Iluminacion del faro del puerto de Guaimas. Cabo Haro.**

6-1887.—El «Diario Oficial» de Méjico publica la noticia siguiente:

El faro del puerto de Guaimas (*Noticia hidrográfica* 26/143 de 1885), nuevamente establecido, comenzó a funcionar el 1º de diciembre de 1886.

El aparato iluminatorio es dióptrico de 4º orden, de luz fija *blanca* con destellos a intervalos de 30 segundos i visible desde una distancia de 24.5 millas, con tiempo claro. Se halla montado sobre una torre de fierro en esqueléto, en una eminencia cuya altura es de 105.67 metros sobre el nivel del mar, demorando: la punta SE. de la isla de Pájaros al S 22° 30' O.; la punta SO. de la misma isla al S 18° O.







Arrumbamientos magnéticos.

Posicion: 27° 50' 41" N. i 110° 54' 14" O.

Cartas inglesas: 222, 2324.

## A U S T R A L I A.

### COSTA ESTE.

#### Descubrimiento de un bajo (Brennan) delante del cabo Moreton.

7-1887.—Un bajo de roca sobre el cual no hai mas que 9 metros de agua en bajamar ha sido encontrado a 1.3 milla al N 45° E. del faro del cabo Moreton.

Este bajo, denominado Brennan, tiene cerca de 45 metros de largo de NE. a SO., i es mui angosto.

Posicion: 27° 1' 35" S. i 153° 30' E.

Cartas inglesas: 1029, 1068, 2759 b, 788, 780.

(*Notice to Mariners*, núm. 219, Londres, 1886).

## ARCHIPIELAGO INDICO.

### ISLAS MOLUCAS.

#### Descubrimiento de una isla al este de la isla Pisang.

8-1887.—El comandante Valois, del buque de guerra aleman *Gneisenau*, comunica que como a 500 metros al ESE. de la isla Pisang se encuentra una pequeña isla que no está marcada en las cartas.

Cartas inglesas: 942 a, 2759 a.

(*Nachrichten für Seefahrer*, núm. 38/1774, Berlin, 1886).

### MAR DE ARAFURA.

#### Banco al oeste de las islas Aroe.

9-1887.—El comandante del buque de guerra holandés *Batavia* comunica la existencia de un angosto banco en la costa oeste de las islas Aroe.

Posicion dada en la carta: 6° 16' S. i 134° 5' E.

Cartas inglesas: 942 b, 2759 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 23, Batavia, 1886.)

### SUMATRA. COSTA NORTE.

#### Roca al sur de Pulo Way.

10-1887.—La roca situada a 0.5 milla al sur de Pulo Way ha sido objeto de un reconocimiento efectuado por el buque de guerra holandés *Merapi* i ha resultado que es una roca solitaria separada de Pulo Way por fondos de 23 metros.

Fuertes revesas semejantes a rompientes han sido vistas en este canal.

Los buques no deben usar este paso porque la corriente no corre siempre paralela a la costa.

Cartas inglesas: 70 b, 219, 830, 2760.

(*Notice to Mariners* núm. 24, Batavia, 1886).

Francisco Vidal Gormaz,  
Director de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 3

Santiago, enero 17 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COSTAS DEL BRASIL.

##### Luz provisional de la barra de Rio Grande do Sul.

11-1887.—La luz provisional de la barra de Rio Grande do Sul (*Noticia Hidrográfica* 1/2 de 1887) fué inaugurada el 4 de noviembre de 1886.

Cartas inglesas: 2002, 2522.

(*Aviso aos Navegantes*, núm. 4, Rio Janeiro, 1886).

### OCEANO PACIFICO.

#### ISLAS DE LA SOCIEDAD.

##### Enfilacion para la entrada en el paso Tareu, Isla Moorea.

12-1887.—El contra-almirante Marcq de Saint-Hilaire, comandante en jefe de la division naval francesa del Océano Pacífico, comunica que la enfilacion indicada en las instrucciones para franquear el paso Tareu, de la bahía Papetoai, en la isla Moorea («ángulo occidental de la gran casa blanca con la parte mas baja de la colina en que se encuentra el cocotero aislado notable») conduce demasiado hacia el lado este de la bahía.

Para tomar el centro de ella conviene conservar el cocotero, no con la casa blanca, sino con una pequeña casa gris, especie de casucha, aislada i colocada a poca distancia al oeste de la casa blanca.

Cartas inglesas: 1382, 783.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 166/873, Paris, 1886).

### A U S T R A L I A.

#### COSTA SUR.

##### Iluminacion del canal sur de Geelong.

13-1887.—Segun el «Department of Ports and Harbours» de Melbourne el 1º de octubre de 1886 deben haber sido encendidas dos valizas luminosas elevadas a 6.4 metros sobre el mar i visibles desde 6 millas sobre el banco del norte, en las entradas este i oeste del canal del sur.







1. En la entrada este una luz *roja* hacia la punta Henry i la roca Bird, con un sector *blanco* que marca un paso limpio delante de las boyas de la punta i de la restinga Wilson.

Esta luz aparecerá *roja* siempre que se arrumbe entre el S 48° E. i el N 79° O. por el sur; *blanca* entre el N 79° O. i el N 48 O.; *roja* entre el N 48° O. i el E., por el norte. En el resto del horizonte, en el sector que cubre el banco del norte, no será visible esta luz.

2. En la entrada oeste ilumina el canal una luz *blanca* visible entre el oeste i el S 11° O., por el norte.

Arrumbamientos verdaderos. Variacion: 8° 15' NE. en 1886.

Cartas inglesas: 2731, 1063, 2759 b.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 176/927, Paris, 1886).

## ARCHIPIELAGO INDICO.

### ISLAS FILIPINAS.

#### Avance de la punta Sangley i cambio de la luz del puerto Cavite. Bahía de Manila. Isla Luzon.

14-1887.—La punta Sangley, extremo de la ensenada Cañacao, ha avanzado 15.5 metros por año segun el promedio observado en 14 años; i para que dicha punta esté bien determinada por el farol establecido con ese objeto, este debe haber sido trasladado el 1° de enero de este año al extremo de la punta.

La luz, colocada sobre un trípode i elevada a 10 metros sobre el nivel medio del mar, será visible desde 6 a 7 millas.

Posicion: 14° 30' 15" N. i 127° 6' 19" E.

Cartas inglesas: 975, 976, 1661 a, 943.

(*Aviso a los Navegantes*, núm. 198, Madrid, 1886).

#### Luz de Cananai en la entrada del estrecho de San Juanico.

15-1887.—La luz de Cananai, que se encendió el 28 de febrero de 1886 (*Noticia Hidrográfica* 34/200 de 1886) está situada en la isla de este nombre, que es la mas al norte de las que se encuentran en la costa sur del canal Janabatas, contigua a la isla de Leite. El canal Janabatas es la entrada norte del estrecho de San Juanico, formado por las islas Samar i Leite.

La luz, fija *roja*, está elevada a 10 metros sobre el mar i 6 sobre el suelo, con un alcance de 7 a 8 millas.

Como el objeto de la luz es tomar el canal Janabatas viniendo de afuera, no alumbra mas que desde el S 72° O. al N 15° E. por el norte.

El faro está en una garita de fierro pintada de *gris*. La casa del guarda es de nipa i está colocada al este del faro.

Cartas inglesas: 2577, 943.

(*Aviso a los Navegantes*, núm. 191, Madrid, 1886).

**Francisco Vidal Gormaz,**  
Director de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.

---



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 4

Santiago, enero 24 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COSTAS DE CHILE.

#### Reposicion de la valiza de la isla Cavour. Canal Messier. Canales de Patagonia.

16-1887.—El comandante del crucero nacional *Angamos*, capitan de fragata don Miguel Gaona, comunica que a principios de diciembre de 1886, la valiza de la isla Cavour (*Noticia hidrográfica* 36/183 de 1885), que se había derribado, fué repuesta i pintada a fajas rojas i blancas.

Una de sus aristas mira ahora a la boca del canal del NNO.

Posicion aproximada: 48° 07' 30" S. i 74° 22' 33" O.

Cartas inglesas: 85, 24, 561, 786, 789.

#### Desaparicion de la boya del bajo Abtao. Grupo Covadonga. Angostura Inglesa. Canales de Patagonia.

17-1887.—El mismo comandante comunica que el 10 de diciembre de 1886, pasando por la Angostura Inglesa, notó que la boya que avalizaba la restinga sur del grupo Covadonga (*Noticia hidrográfica* 35/180 de 1885) habia desaparecido.

Cartas inglesas: 560, 24, 561, 786, 789.

#### COSTAS DEL PERÚ.

#### Luz de puerto en Paita.

18-1887.—Segun comunicacion del comandante Cochet, del buque de guerra francés *Fabert*, en el techo de la nueva aduana edificada en la playa, cerca del muelle de desembarque, se ha colocado una jaula con una luz de puerto fija blanca. Por su escaso brillo apenas se distingue de las otras luces de la ciudad.

Cartas inglesas: 1813, 1335, 786.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 181/954, Paris, 1886).

### A U S T R A L I A.

#### COSTA NORTE.

#### Reconocimiento de bajos en la entrada del seno Cockburn (Freemantle).

19-1887.—El «Department of Ports and Harbours» de Brisbane comunica que el comandante Coghlan, encargado de trabajos hidrográficos en la Australia occidental, ha efectuado los reconocimientos siguientes:









El bajo Hawley, sobre el cual tocó el buque de este nombre al atravesar el banco Five Fathom, por fuera de la isla Garden, está cubierto por 4.9 metros de agua i rodeado por fondos de 5.3 a 10 metros. Desde el medio de este peligro se arrumba: el faro de la isla Rottneest al N 30° O.; el obelisco de la colina Buckland, abierto con la estremidad oeste de la isla Carnac, al N 40° E.; el monte Haycock, sobre la isla Garden, 2.5 millas al N. 85° E.; la base de la mancha de arena notable de la isla Garden al S 44° E. (?)

Hai una roca cubierta por 5.5 metros de agua i rodeada por fondos de 7.9 a 10 metros a 2 cables al S 83° 30' E. del bajo Hawley; otra roca con 5.5 metros de agua existe a 3 cables al S 50° E. del mismo bajo.

Enfilando el obelisco de la bahía Jervoise al N 82° 30' E. con las rocas de la entrada, situadas al NO. de la isla Garden, se franquea el banco Five Fathom, situado entre los bajos Casuarina i Hawley, por fondos de 8.5 metros de agua cuando menos.

La roca Jewfish, cubierta con 2.7 metros de agua i rodeada por fondos de 7.3 metros, está situada en el canal norte (al norte de la isla Garden), entre la restinga North-West i el arrecife See, bajo los arrumbamientos i enfilaciones siguientes: la roca Rowboat al N 15° E.; la parte alta del grupo de árboles notables situada al norte del obelisco de la colina Buckland, apenas abierta por el sur de la roca Flat, al N 35° E.; el rodal de arena notable de la isla Garden enfilado con la punta rocosa que está abajo del monte Haycock al S 22° E.; la boya de la roca Challenger enfilada con la roca Straggler mas occidental (la pequeña) al N 10° O., i la boya de la roca interior, abierta al sur de la estación de cuarentena de la punta Wooman, al este.

Una roca cubierta por 5.1 metros de agua i rodeada por fondos de 6.7 a 7.9 metros de agua existe a un cable al S 50° E. de la roca Jewfish.

La roca Bishop, que es el cabezo menos profundo de una serie de picachos rocosos, i sobre la cual hai 3 metros de agua, está situada bajo los arrumbamientos siguientes: la roca Rowboat vista por la estremidad oeste de la isla Carnac al N 12° E.; el obelisco de la bahía Jervoise visto por la parte de mas al norte de los dos grupos de árboles al este.

Las rocas Seven Stone son una serie de picachos cubiertos con 2.1 a 3.7 metros de agua i rodeados por fondos de 7 a 12 metros; el cabezo de mas al sur, sobre el cual hai 3.7 metros de agua, está situado a 3.5 cables de la estremidad sur del arrecife Surface, al N 32° O.

La roca Pinnacle, con 5.1 metros de agua, está situada a 1.5 cable al sur de los fondos menores (4.5 metros) del banco de Tres Brazas.

Una roca con 4.2 metros de agua i rodeada por fondos de 9.4 a 11.5 metros está situada a un cable al S 53° E. de la roca Bishop.

Una roca cubierta con 2.7 metros de agua i rodeada por fondos de 7.3 metros, está situada a un cable al N 50° O. de la estremidad norte del arrecife Surface.

El paso por el canal norte no debe efectuarse a menos de una absoluta necesidad. El canal Challenger solo pueden tomarlo los buques que calen menos de 4.8 metros; este canal no tiene mas que 0.5 cable de ancho entre la roca Stag i el rodal Flat i los fondos varian allí entre 5.7 i 11 metros; no existe ninguna marca para guiarse i la corriente tira oblicua, relativamente a la direccion del canal, al NE. o al SO., segun la direccion del viento. Finalmente la marejada de afuera es mui fuerte, no pudiendo, pues, recomendarse este paso.

Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 1058, 1033, 2759 b.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 160/840, Paris, 1886).

## COSTA ESTE.

### Iluminacion de una luz en la roca Bay. Isla Magnética.

20-1887—La misma oficina hace saber que a mediados de agosto de 1886 debe



haber sido encendida una luz en el faro recientemente construido en la roca Bay, en la entrada norte del canal oeste de la isla Magnética, inmediaciones de la bahía Cleveland.

La luz es fija, *blanca* i *roja*, visible en todas direcciones, escepto en la direccion del OSO., en un sector de 14°; la luz es *roja* cuando se arrumba al N 13° 30' O. (e indicará la posicion de la boya negra que marca el placer de 5.2 metros), i al N 24° 30' O. (sobre la posicion de la boya roja de jaula) i *blanca* en el resto del sector de iluminacion. La luz está elevada 28.2 metros sobre el mar i es visible desde 15 millas con tiempo claro.

El aparato iluminatorio es dióptrico de 4° orden. El faro tiene 7.5 metros de altura; es de forma circular i está pintado de color de piedra.

Posicion: 19° 7' S. i 146° 46' E.

NOTA.—Los buques que durante la noche vengan del norte a la bahía Cleveland por el canal oeste de la isla Magnética, despues de pasar la roca Bay (que puede atracarse a medio cable por todos lados), deberán mantenerse al oeste del sector *rojo* hasta que la punta oeste de la isla Magnética demore al N 54° E.; entonces gobernarán al S 36° E. hasta llegar al sector *rojo*, dirijiéndose a los pontones de carbon i luces de direccion del canal oeste (caleta Ross). Manteniéndose en seguida en el sector *blanco*, al oeste del sector *rojo*, quedarán claros del bajo que se estiende delante del cabo Pallarenda i de la roca Virago.

Arrumbamientos verdaderos. Variacion: 6° 30' NE. en 1886.

Cartas inglesas: 2349, 348, 2763, 2759 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 251, Londres, 1886).

## ARCHIPIELAGO INDICO.

J A V A.

### Datos sobre arrecifes situados a inmediaciones de Batavia.

21-1887.—Las noticias siguientes han sido comunicadas por los buques hidrógrafos holandeses *Blommendal* e *Hydrograaf*:

1. La roca Armemuiden, situada cerca de 17 millas al S 88° 30' E. de la isla Watcher del norte, es un banco descubierto, de arena i coral, visible desde 4 millas i rodeado por todos sus lados de un arrecife de coral que avanza a 1.3 cables por delante de su estremidad este, a cerca de 100 metros por su rededor, i cuya profundidad aumenta bruscamente a 18 i 27 metros.

2. El banco Etna, situado a 11 millas al S 62° E. de la roca Armemuiden, tambien es formado de coral i cascajo i es visible desde 4 millas.

En las cercanías del banco se encuentran 23 a 29 metros de agua.

3. El bajo Brouwers fué buscado infructuosamente; i como se han encontrado en la posicion que le estaba asignada fondos regulares de 25 a 31 metros, se cree que este peligro no existe.

4. El bajo señalado a 4 millas por el norte del banco Etna (Molenwerf) ha sido igualmente buscado sin haberlo encontrado i en consecuencia ha sido considerado como no existente.

5. El arrecife Nassau o Kroja está situado bajo los arrumbamientos siguientes: el faro de Edam al S 9° 15' E.; la isla Dapur al S 39° 30' O.; la isla Watcher del sur al S 42° 30' O.

Este es un arrecife de coral con cerca de 200 metros de estension en direccion ENE. a OSO., con 3.2 metros de agua en su menor fondo i con 27 a 31 metros fango i conchuela rota en su redoso. El descoloramiento del agua ha sido visto desde una distancia de 1000 metros.

6. El arrecife Djawiel, situado a 2530 metros al S 15° O del arrecife Nassau es un pequeño placer de coral de 125 metros de largo por 60 de ancho, con 7.3 metros de agua como fondo menor.









7. El arrecife Djolo, con 13 metros de agua en su fondo menor, está situado a 655 metros al S 86° O del arrecife Djawiel i a 2976 metros al S 27° O del arrecife Nassau.

De la sonda de 13 metros los fondos aumentan bruscamente a 18 i a 24 metros. A cerca de 25 metros de este cabezo se encuentran de 29 a 30 metros de agua con fondo de fango, como profundidad jeneral del canal.

8. Además de estos peligros hai dos pequeños placeres de coral con 18 i 16 metros de agua situados respectivamente a 3370 metros al N 80° O. i 3970 metros al oeste del arrecife Nassau.

9. Un placer de 9 metros que se señala al OSO. del arrecife Nassau no existe.

10. El arrecife Angka es un pequeño placer de coral con 15 metros de agua como fondo menor, situado bajo los arrumbamientos siguientes: la punta oeste de Cota Besar (islas Thousand) al N 35° E.; la estremidad norte de Karang Beras (islas Thousand) al S 78° 30' E.; el árbol mas elevado de Pajoeng (islas Hoorn) la S 42° 30' E.

11. El peligro que marcan las cartas antiguas a cerca de 5 millas por el S28° O. de la isla del oeste, señalado por el buque de guerra inglés *Banterer* i buscado sin éxito por el buque de guerra de la misma nacion *Serpent*, no existe.

Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 933, 2056, 941 a, 784 b.

(*Notice to Mariners*, núm. 25, Batavia, 1886).

### Inexistencia de la roca Rosalía. Islas Solombo.

22-1887.—El comandante Valois, del buque de guerra aleman *Gneisenau*, comunica que el 16 de junio de 1886 pasó por la posicion asignada a la roca Rosalía (5° 57' S. i 114° 15' E.) con buen tiempo i atmósfera clara sin haber visto indicios de ella.

Cartas inglesas: 2759 a, 741 b.

(*Nachrichten für Seefahrer*, núm. 38/1772, Berlin, 1886).

### JAVA. COSTA NORTE.

#### Cambio de situacion de la estacion de pilotos de Surabaya.

23-1887.—Segun comunicacion del comandante Wietersheim, del buque de guerra aleman *Adler*, la estacion de pilotos que existía en el cabo Panka (Pangka), se encuentra en la actualidad en una goleta fondeada a unas 6 millas al oeste del cabo Wodon.

Para que sea reconocida durante la noche se enciende una luz roja i blanca.

Cartas inglesas: 941 b, 2759 a.

(*Nachrichten für Seefahrer*, núm. 43/1979, Berlin, 1886).

|Francisco Vidal Gormaz,  
Director de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 5

Santiago, enero 31 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COSTAS DE VENEZUELA.

##### Supresion de la luz del puerto de La Guaira.

24-1887.—El cónsul de los Estados Unidos en La Guaira comunica que la luz del faro de dicho puerto ha sido apagada.

Cartas inglesas: 395, 513, 762.

(*Notice to Mariners*, núm. 43/542, Washington, 1886).

### OCEANO PACIFICO.

#### ISLAS GALÁPAGOS. ECUADOR.

##### Illuminacion de una luz en la isla Chatham.

25-1887.—El Ministro residente del Ecuador en España comunica que se ha encendido la luz del faro de la isla Chatham, en el archipiélago de Galápagos (*Noticia hidrográfica* 12/54 de 1886).

La luz es fija, blanca, (?) de 4º orden, elevada a 92 metros sobre el nivel del mar i visible desde 10 millas con tiempo claro.

Posicion: 0º 53' 15" S. i 89º 36' 47" O.

Cartas inglesas: 1335, 786.

(*Aviso a los Navegantes*, núm. 184, Madrid, 1886).

#### ISLAS FIJÍ.

##### Arrecife peligroso en el paso Herald. Arrecife Astrolabe. Islas Kandavu.

26-1887.—El «Department of Ports and Harbours» de Melbourne comunica que segun el comandante Clayton, del buque de guerra inglés *Diamond*, al separarse del arrecife Astrolabe, por el paso Herald, el 4 de junio de 1886, tocó su buque en un arrecife de coral situado justamente por dentro del paso, entre las sondas de 38 i 40 metros.

Este peligro está situado bajo los arrumbamientos siguientes: la isla Vanua Kula al N 52º E.; la estremidad norte de la isla Ndiavuni al N 83º E.; la estremidad sur de la misma isla, al S 74º 30' E.

A consecuencia de la presencia de este peligro precisamente dentro de la entrada, se recomienda a los buques de porte tener mucho cuidado para franquear el paso Herald, hasta que la posicion de este arrecife esté bien determinada.

Este peligro no se percibió desde la arboladura del *Diamond*, mientras que todos los otros arrecifes eran visibles.

Arrumbamientos verdaderos.







Cartas inglesas: 167, 780.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 187/980, Paris, 1886).

## A U S T R A L I A.

### COSTA ESTE.

#### Alteracion de la luz del morro Little Sea. Bahía Keppel.

27-1887.—La misma oficina comunica que la luz del morro Little Sea (*Noticia hidrográfica* 39/226 de 1886) ha sido reemplazada por una luz fija *blanca i roja*, cuyos sectores iluminan: el blanco, desde el S 31° O. al S 2° O.; el rojo, desde el S 2° O. al S 43° E. por el sur; el blanco, desde el S 43° E. hasta el N 62° E.; el rojo, desde el N 62° E. hasta el N 23° O., por el norte. El aparato es dióptrico, de 5° orden.

La torre en que está colocada la luz tiene 5.7 metros de altura i la luz, que está elevada a 27 metros sobre el nivel del mar, es visible, por su sector *blanco*, desde una distancia de 15 millas.

Arrumbamientos verdaderos. Variacion: 8° NE. en 1886.

Cartas inglesas: 363, 345, 2768, 2759 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 45/595, Washington, 1886).

### COSTA NORTE.

#### Descubrimiento de un bajo en el golfo Van Diemen.

28-1887.—La «*Notice to Mariners*» de Adelaida comunica que el capitan del buque mercante inglés *Victoria* hace saber que en el golfo Van Diemen existe un bajo de cerca de 1.5 milla de estension, cubierto por 1.5 a 1.8 metro de agua, fondo de arena gruesa.

Posicion aproximada: 12° S. i 132° 05' E.

Cartas inglesas: 1042, 1044, 2759 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 45/594, Washington, 1886).

## ARCHIPIELAGO INDICO.

### NUEVA GUINEA.

#### Descubrimiento de un banco entre las islas Laughlan i la roca Cannac.

29-1887.—El «*Department of Ports and Harbours*» de Brisbane comunica que el comandante Brooks, del buque de guerra inglés *Opal*, ha señalado la existencia de un banco sobre el cual hai 15, 16 i 23 metros de agua, entre las islas Laughlan i la roca Cannac (por el este de la punta SE. de la Nueva Guinea); el fondo de coral con rocas aisladas se distingue perfectamente. A juzgar por el descoloramiento del agua debe existir, en las vecindades, un banco de una estension considerable.

La posicion aproximada del banco en su extremo norte, donde hai 16 metros de agua, es de 9° 18' S. i 153° 30' E.

Cartas inglesas: 214, 2764, 2759 a.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 189/991, Paris, 1886).

Francisco Vidal Gormaz,  
Director de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 6

Santiago, febrero 7 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COSTAS DE VENEZUELA.

##### Iluminacion de una luz en el puerto de La Guaira.

**30-1887.**—El cónsul de los Estados Unidos en La Guaira comunica que se ha encendido en el fuerte de señales de la ciudad una luz fija *blanca* de primer orden elevada a 93 metros sobre el mar (*Noticia Hidrográfica* 5/24 de 1887).

Cartas inglesas: 395, 513, 762.

(*Notice to Mariners*, núm. 45/597, Washington, 1886).

### OCEANO PACIFICO.

#### ISLAS CAROLINAS

##### Rebusca infructuosa i descubrimiento de rocas en la entrada de la bahía Tomil. Isla Uap o Yap.

**31-1887.**—Los comandantes Valois i Plüddemann, de los buques de guerra alemanes *Gneisenau* i *Albatross*, han buscado infructuosamente el arrecife de 3.6 metros marcado en la carta a 5 cables por el S 84° 23' E. de la roca Entrance (*Noticia hidrográfica* 29/223 de 1884); pero a cerca de un cable por el norte de la posicion asignada a este arrecife i en las vecindades del arrecife de coral que está situado al este de la entrada, se encontró un bajo cubierto por 5 a 6 metros de agua.

Cartas inglesas: 779, 781.

(*Nachrichten für Seefahrer*, núm. 42/1938, Berlin, 1886).

### AMERICA SETENTRIONAL.

#### MÉJICO. COSTA ESTE.

##### Datos sobre el faro eléctrico de Veracruz.

**32-1887.**—El Ministro de Méjico en España comunica que el faro de luz eléctrica situado en los estramuros de Veracruz (*Noticia Hidrográfica* 19/113 de 1886), solo se encenderá en las noches en que no haya luna.

Cartas inglesas: 523, 2854.

(*Aviso a los Navegantes*, núm. 174, Madrid, 1886).









# A U S T R A L I A.

## COSTA ESTE.

### Reemplazo de la luz del morro Grassy. Rio Endeavour.

**33-1887.**—El «Department of Ports and Harbours» de Brisbane comunica que el aparato iluminatorio de la luz del morro Grassy ha sido reemplazado por un aparato dióptrico de 4º orden.

La luz aparecerá fija *blanca* en el espacio comprendido entre el sur hasta cerca del N 67° O. por el este.

Cuando un buque esté dentro del límite occidental del sector, quedará claro de la barra del rio Endeavour, i en consecuencia en la entrada al puerto, debe procurar primero enfilar las luces rojas antes de cerrar la luz del morro Grassy. Cuando esté dentro del lado sur del sector, el buque quedará claro de la mancha Blackbird i del arrecife D.

La torre tiene 62 metros de altura i la luz está elevada 171 metros sobre el mar.

Arrumbamiento verdadero. Variacion: 6° NE. en 1886.

Cartas inglesas: 2351, 2764, 2759 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 45/596, Washington, 1886).

## ARCHIPIELAGO INDICO.

### NUEVA GUINEA.

#### Descubrimiento de un bajo entre el islote Hull i el banco Mid Sand.

**34-1887.**—El comandante Brooks, del buque de guerra inglés *Opal*, ha dado aviso de que una mancha de agua descolorida fué observada i barajada de cerca por su buque, entre el islote Hull i el banco Mid Sand, en la costa oriental de la Nueva Guinea.

En el momento mismo de haber visto la mancha se tomaron los arrumbamientos siguientes: la estremidad izquierda de la isla Lidie al N 50° O.; Cocked Hat al N 28° O.; el extremo izquierdo del islote Hull al N 64° E.

Esta mancha queda cerca de 2.5 millas del NO  $\frac{1}{4}$  O. de las dos manchas marcadas en la carta inglesa con las palabras «Discoloured Water».

Posicion aproximada: 10° 24' 30" S. i 151° 08' 30" E.

Cartas inglesas: 2123, 2764, 2759 a.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 189/992, Paris, 1886).

### JAVA. COSTA NORTE.

#### Datos sobre el arrecife de contorno del banco Etna, en las inmediaciones de Batavia.

**35-1887.**—Segun noticias comunicadas por los buques hidrógrafos holandeses *Blommendal* e *Hydrograaf*, el arrecife de contorno del banco Etna (*Noticia Hidrográfica* 4/21 de 1887) se separa 200 metros de su estremidad SE. i 50 a 145 metros de los otros lados.

Cartas inglesas: 933, 2057, 941 a, 784 b.

(*Notice to Mariners*, núm. 25, Batavia, 1886.)

**Francisco Vidal Gormaz,**  
Director de la Oficina.

---

*Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.*

---



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 7

Santiago, febrero 14 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COSTAS DEL ECUADOR.

##### Inexistencia de un bajo. en la entrada del rio Guayaquil.

36-1887.—El comandante del buque de guerra de los Estados Unidos *Adams* comunica que su buque pasó por la posicion asignada a un bajo marcado en las cartas a cerca de 4 millas al N 42° E. de la isla Santa Clara, entrada del rio Guayaquil, sin haber notado ningun indicio de él. Los prácticos locales dicen tambien que no existe.

Arrumbamiento verdadero. Variacion: 8° 30' NE. en 1886.

Cartas inglesas: 586, 1813, 786.

(*Notice to Mariners*, núm. 50/641, Washington, 1886).

### MAR DE LAS ANTILLAS.

#### ISLA MARTINICA.

##### Modificaciones en el valizaje de la bahía de Fort-de-France.

37-1887.—El 1° de diciembre de 1886 debe haberse efectuado las modificaciones siguientes en el valizaje de los bancos del fuerte San Luis i de Gros-Ilet, en la bahía de Fort-de-France:

Las valizas de cofre de 4.3 metros de diámetro i que asoman 1.1 metro, actualmente colocadas una en la estremidad SO. i la otra en el extremo SE. del banco del fuerte San Luis (*Noticia hidrográfica* 13/66 de 1886) serán coronadas por una esfera de un metro de diámetro i por una placa jiratoria, dando el todo una elevacion de 3.7 metros sobre el nivel del mar.

La palabra STOP será escrita con letras blancas en las cuatro caras de los cofres, que serán pintados de negro i que deberán ser dejados a cosa de un cable por el lado de babor por los buques que entran en la bahía para dirigirse al puerto Carénage.

El cofre cuadrado de 4.3 metros de costado i de 1.1 metro de alto sobre el nivel de flotacion, colocado sobre el banco de Gros-Ilet i que habia sido suprimido (*Noticia hidrográfica* 13/66 de 1886) será nuevamente colocado con las modificaciones siguientes: estará coronado por una esfera de un metro de diámetro i por una placa jiratoria, el todo con 3.7 metros de alto sobre el nivel del mar.

Este cofre, colocado sobre un cabezo de 7 metros del banco, será pintado, así como la esfera, a fajas alternativamente rojas i negras, lo que indica que podrá dejarse indiferentemente por una u otra banda.

Cartas inglesas: 371, 762.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 203/1067, Paris, 1886).







# A U S T R A L I A.

## COSTA NORTE.

### Descubrimiento de un bajo en las inmediaciones de la isla Bathurst.

38-1887.—El capitan del buque mercante *Northern* comunica que a cerca de 4 millas al N 8° 42' O. del cabo Fourcroy, de la isla Bathurst, su buque tocó en un bajo no marcado en la carta.

Los buques deben tener cuidado con él i no acercar el cabo Fourcroy por el oeste a menos de 5 millas de distancia.

Posicion aproximada 11° 55' 02" S. i 129° 59' 15" E.

Arrumbamiento verdadero. Variacion: 2° 15' NE. en 1886.

Cartas inglesas: 613, 1044, 475, 942 b, 2759 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 49/630, Washington, 1886).

## COSTA ESTE.

### Cambio de la boya del canal de entrada. Canal Hinchinbrook.

39-1887.—El «Department of Ports and Harbours» de Brisbane comunica que la boya del canal de entrada, que estaba fondeada en la entrada sur del canal Hinchinbrook (o Rockingham) será pintada de *negro* i colocada en el lado sur de la entrada, en el lugar que ocupaba la otra boya negra.

Los buques, al entrar, deben por lo tanto dejar esta boya por el lado del puerto i a una distancia de 90 metros.

Cartas inglesas: 1948, 2349, 2763, 2759 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 50/638, Washington, 1886).

# NUEVA ZELANDA.

## ISLA DEL MEDIO.

### Colocacion de una boya de naufragio en la bahía de Timaru.

40-1887.—El «Marine Department» de Wellington comunica que se ha colocado una boya pintada de *verde* con la palabra WRECK en letras *blancas* en la posicion del casco del buque *Lyttelton*, en la bahía de Timaru, bajo los arrumbamientos siguientes: el faro una milla al S 27° 20' O.; la estremidad actual de la escollera  $\frac{3}{4}$  de milla al S 4° 50' O.

La luz que indicaba antes la posicion de este casco a pique ha sido removida (*Noticia hidrográfica* 47/276 de 1886).

Arrumbamientos verdaderos. Variacion: 16° 05' NE. en 1886.

Cartas inglesas: 2532, 1212.

(*Notice to Mariners*, núm. 49/634, Washington, 1886).

Francisco Vidal Gormaz,  
Director de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

N° 8

Santiago, febrero 21 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COSTAS DE CHILE.

#### Datos sobre la isla Purcell. Golfo de Penas. Canales occidentales de Patagonia

41-1887.—El capitan de fragata don Ramon Serrano M., ocupado en estudios hidrográficos en la rejion austral del pais, hace saber que la isla Purcell está formada por un grupo de islas pequeñas, en número de seis, separadas por canales que no ofrecen abrigo alguno.

Cartas inglesas: 24, 561, 786, 789.

#### Datos sobre la isla del Cirujano. Golfo de Penas. Canales occidentales de Patagonia.

42-1887.—El mismo jefe comunica tambien que la isla del Cirujano se encuentra unida a la península Forelius i que esta union o istmo se halla cubierta al presente por vejetacion (árboles pequeños). Esta union deja por el norte una bahía nítul a causa de su poco fondo.

Cartas inglesas: 24, 561, 786, 789.

#### Bajo en el canal Costa. Archipiélago de los Chonos. Canales occidentales de Patagonia.

43-1887.—El mismo jefe hace saber que existe un rodal de piedras, con 5.5 metros de agua en el extremo norte del canal Costa, por los 45° 25' S. i 73° 39' 30" O. Se encuentra avalizado por sargazos, i los buques que vengan del sur deben dejarlo por babor, acercando la isleta que se encuentra un poco al norte.

Cartas inglesas: 1325, 786, 789.

Carta chilena de 1873, pliego 2.º

#### Rodal en el canal del Huafo. Archipiélago de Chiloé.

44-1887.—El mismo jefe comunica finalmente, "que segun informaciones de los prácticos locales de Chiloé i de las islas Guaitecas, existe un rodal que denuncian las rompientes del mar entre la isla Huafo i Huapi Quilan, por los 43° 32' 30" S. i 74° 22' O., situacion aproximada.

Cartas inglesas: 1325, 786, 789.

Carta chilena de 1873, pliego 3º.







# NUEVA ZELANDA.

## ISLA DEL NORTE.

### Colocacion de una valiza en la bahía Poverty.

**45-1887.**—El «Marine Department» de Wellington comunica que se ha colocado una valiza pintada de *rojo* en la costa llamada de Waikanae, comprendida entre los rios Gisborne i Turanga-nui, entre el asta en que se exhibe una luz roja i la orilla del mar, enfilando la cual con la luz *roja* de puerto se quedará como a un cable claro de la roca cerca de la boya roja

Cartas inglesas: 2528, 2527, 1212.

(*Notice to Mariners*, núm. 49/631, Washington, 1886).

### Alteracion i cambio de posicion de las luces del muelle de la Reina en Wellington.

**46-1887.**—La misma oficina comunica que el 7 de noviembre de 1886 se ha encendido dos luces *rojas* en el extremo del muelle de la Reina, en lugar de las tres que existían antes. Las luces están colocadas en el centro de la T exterior del muelle, a 6 metros de distancia una de otra i a 11.5 metros sobre el nivel de la pleamar.

Cartas inglesas: 1423, 695, 2054, 1212.

(*Notice to Mariners*, núm. 49/633, Washington, 1886).

### Cambio de posicion en las valizas de la restinga norte. Puerto Greymouth.

**47-1887.**—La misma oficina comunica tambien que las valizas de direccion del puerto Greymouth han sido cambiadas a las siguientes distancias por el S 74° 35' E.: la posterior a cerca de 240 metros i la anterior a 90 metros. Los buques que entren al puerto deben evitar dar una vuelta demasiado larga sobre estas valizas despues de haber pasado el morro sur; pero conservándose a lo largo del malecon.

Arrumbamiento verdadero. Variacion: 15° 25' NE. en 1886.

Cartas inglesas: 2591, 1212.

(*Notice to Mariners*, núm. 49/632, Washington, 1886).

### Iluminacion de una luz en Westport, entrada del rio Buller.

**48-1887.**—La misma oficina comunica además que en la estremidad oeste de la escollera de la ribera sur del rio Buller, se ha encendido una luz fija *roja*.

Esta luz, que los buques deben dejar por el norte, a la entrada o salida, no sirve como marca i solo tiene por objeto señalar la estremidad de la escollera.

Cartas inglesas: 2616, 2591, 1212.

(*Nachrichten für Seefahrer*, núm. 42/1941, Berlin, 1886).

**Francisco Vidal Gormaz,**  
Director de la Oficina.

---

*Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.*

---



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 9

Santiago, febrero 28 de 1887.

### OCEANO PACIFICO.

#### ISLAS MARQUESAS.

##### Posicion probable del banco Clark.

49-1887.—El contra-almirante Marcq de Saint-Hilaire, jefe de la estacion naval francesa del Pacífico, comunica las noticias siguientes:

Segun una comunicacion del capitan Winchester, ex-segundo de la goleta francesa *Eugénie*, este buque, después de haber tomado un punto de partida a 2 millas al oeste de la punta occidental de la isla Huahuna i gobernando casi exactamente al N 35° E. reconoció, despues de recorrer 35 millas en esa direccion, un banco sobre el cual encontró 11 metros de agua.

La goleta andaba 3 a 4 millas, i durante media hora se sondó varias veces, encontrándose fondos de 14 a 22 metros, hasta que en la última escandallada no se cojió fondo con 40 metros.

La estima ha sido buena, pues virando poco despues de la última sonda, la *Eugénie* recaló exactamente sobre Hiva-oa.

NOTA.—Si se admite que la deriva haya sido de 5°, lo que es probable, estas noticias concuerdan con las indicaciones suministradas por las instrucciones sobre la posicion probable del banco Clark, 8° 18' S. i 139° 40' O.

Arrumbamiento verdadero.

##### Altitud del islote Motu-iti.

50-1887.—La altitud de 40 metros indicada para el islote Motu-iti, situado a 25 millas por el ONO. de la isla Nuku-hiva, es errónea.

Segun las observaciones practicadas por medio del sextante por el comandante Fournier, del buque de guerra francés *Duquesne*, a 15 millas por el sur del islote, su elevacion es de 220 metros.

##### Inexistencia de una marca en la bahía de Tai-o-haé. Isla Nuku-hiva.

51-1887.—El asta indicada en el plano del fondeadero de la bahía Tai-o-haé no existe en la actualidad.

##### Desaparicion de marcas en el fondeadero de Vaitahu. Isla Tahuata.

52-1887.—Los fuertes Halley i Duquesne se encuentran en completa ruina; la única construccion actualmente visible es el «blockhaus.»







**Desaparicion de una marca en el fondeadero de Taahuku. Bahía Traîtres.  
Isla Hiva-oo.**

53-1887.—La mision indicada en el plano i situada en la costa occidental de la bahía no existe.

Cartas inglesas: 1640, 783.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 201/1051, 1052, 1053, 1054, 1055, Paris, 1886).

**ISLAS TONGA.**

**Datos sobre la bahía Allier i el fondeadero Mua. Islas Wallis.**

54-1887.—El comandante Rook, del buque de guerra inglés *Miranda*, comunica que el plano de la bahía Allier, de las cartas francesas de 1877 i reproducido en la carta inglesa, es incorrecto. Muchos cabezos de coral no están marcados en ellas, i los fondos mayores entre los arrecifes del canal que conduce al fondeadero de Mua son de 4.6 metros, miéntras que un paso al oeste de la sonda de 5 metros, que se señala en la carta con fondos de 7 a 8 metros, está cerrado por un arrecife sobre el cual tocó el *Miranda*.

Por consiguiente es necesario tomar muchas precauciones para dirijirse al fondeadero interior de Mua. El auxilio de los naturales como prácticos puede ser útil, pero no se debe fiar enteramente en ellos.

Dos canalizos no marcados en las cartas e indicados al *Miranda* por los naturales fueron franqueados sin novedad.

Para entrar por el canalizo oeste, donde hai 4.3 a 4.6 metros en bajamar de sizijas (segun el *Miranda*) basta seguir las instrucciones hasta mas allá de la roca Voile; despues, desde allí, enfilando un grupo de árboles de la cima de la colina (?) con el extremo occidental de la isla Nuku-Fetau al N 27° E. i gobernando sobre este rumbo, se irá sobre el banco de arena por 4.3 a 4.6 metros de agua en bajamar. Se puede acercar a menos de un cable la isla Nuku-Fetau.

Para dejar el fondeadero por el canal del este, que es recomendado por los oficiales del *Miranda* por tener 45 metros de ancho i 6.4 metros como menor fondo gobernaron hacia el extremo izquierdo de la isla Faioa hasta arrumbar al S 35° O. el extremo izquierdo de la isla de Entrada (Fenua-Fu) enfilada con la roca Voile. Desde esta enfilacion se barajó de cerca el arrecife, cayendo en seguida sobre el centro de la isla Nuku-Atea, hasta que el grupo de árboles de la colina estuvo enfilado con el extremo izquierdo de Nuku-Fetau, al N 27° E.

NOTA.—El plano francés núm. 3830 solo se debe considerar como un simple croquis i el canal del este de Mua debe preferirse al del oeste.

Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 987, 780.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 187/981, Paris, 1886).

**Francisco Vidal Gormaz,**  
Director de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

N° 10

Santiago, marzo 7 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COSTAS DE CHILE.

De una memoria pasada a la Oficina Hidrográfica por el comandante de la cañonera nacional *Pilcomayo*, capitán de fragata don Luis Pomar, jefe de la comisión exploradora de las costas del norte, extractamos las noticias que siguen:

#### Coordenadas jeográficas del puerto de Antofagasta.

55-1887.—Varios cambios de horas efectuados por telégrafo entre Valparaíso (posición de la columna del cerro de la Artillería, en la Escuela Naval, dada por el teniente de la marina francesa de Bernardières), i Antofagasta (patio de la aduana), han dado los siguientes valores para ambos puntos:

|                              |                 |
|------------------------------|-----------------|
| Longitud de Valparaíso.....  | 4 h 46 m 30.000 |
| Longitud de Antofagasta..... | 4 h 41 m 36.108 |

En consecuencia, las coordenadas jeográficas de Antofagasta son, para el patio de la aduana:

|               |                  |
|---------------|------------------|
| Latitud.....  | 23° 38' 53.9" S. |
| Longitud..... | 70° 24' 1.62 O.  |

#### Dstruccion de peligros en la rada de Antofagasta.

56-1887.—Se ha destruido por medio de la dinamita varias rocas que existían en el canalizo que conduce al desembarcadero, i que, descubriendo solo en bajamar, eran un peligro constante para las embarcaciones menores, especialmente en épocas de bravesas, i otras que se hallaban cerca de los muelles i que dificultaban el atracadero de las lanchas.

Las embarcaciones menores pueden pasar ahora sobre dichas rocas con mar llena sin peligro de encallar, pues hai actualmente sobre ellas un metro de agua en las bajamares de sizijias.

Cartas inglesas: 1277, 786.

Carta chilena: núm. 23.

### OCEANO PACIFICO.

#### ISLAS CAROLINAS.

#### Datos sobre dichas islas.

57-1887.—El comandante del trasporte español *Manila* comunica las siguientes noticias sobre el archipiélago de las Carolinas:

1. Entre la isla Jaquinot, extremo SE. del atolón de Rucú-Hagolen, i la isla Givry, extremo norte del pequeño grupo de este nombre, existe un canal de unas 2 millas de ancho, completamente franco, limpio i bien avalizado por dichas islas.











2. En el grupo Pingelap no existe canal de entrada a la laguna interior, ni fondeadero fuera. En la ensenada del oeste i a 100 metros del cantil no se halló fondo con 150 metros.

3. La isla Falalep, correspondiente al grupo del oeste de las islas Uluti, está separada del resto por un canal al parecer limpio.

4. No existe la isla Elevi, que las cartas marcan a unas 60 millas al O N O de la isla Yap.

Cartas inglesas: 777, 779, 781.

(*Aviso a los Navegantes*, núm. 205, Madrid, 1886).

## ARCHIPIELAGO INDICO.

### NUEVA GUINEA. COSTA NORTE.

#### Fondeo de dos boyas en el puerto Finsch.

58-1887.—La direccion de la «Compañía de Nueva Guinea» en Berlin comunica que a principios de setiembre de 1886 se ha fondeado, en la parte interior de la entrada del puerto Finsch, dos boyas cilíndricas de fierro pintadas, mitad de blanco i mitad de negro, en 5 metros de agua i separadas una de otra por una distancia de 30 metros. Están colocadas respectivamente en los costados oriental i occidental del pequeño arrecife de coral que hai entre la isla Madang i la punta Kalibobo. Estas boyas pueden pasarse a un cumplido de buque por naves de cualquier calado.

Cartas inglesas: 2764, 2759 a, 780.

(*Nachrichten für Seefahrer*, núm. 46/2113, Berlin, 1886).

### ESTRECHO DE LA SONDA.

#### Alteracion en la colocacion del cable telegráfico.

59-1887.—La direccion del cable telegráfico comunica las siguientes alteraciones practicadas en él (*Noticia hidrográfica* 42/315 de 1884).

Desde la curva que hai delante de Varkenshoek, el cable corre a un punto que está al sur de Thowarway, por 6° 1' S. i 105° 49' 52" E.; de aquí sigue al SE 5° S hasta un punto en tierra que está cerca de 145 metros al este de la entrada del rio Bodjong.

No lejos de este sitio está la casa blanca del cable i delante una valiza tambien blanca, que están en la direccion SE 5° S. i NO 5° N una de otra.

Sobre el cable hai fondeadas dos boyas ordinarias con el letrero TELEGRAAF-KABEL en el costado, teniendo encima una veleta con los colores holandeses i la palabra TELEGRAAF.

La boya exterior está situada en 32 metros de agua, bajo los arrumbamientos siguientes: el asta de bandera enfilada con el faro al SSE.; la valiza enfilada con la casa del cable al SE 5° S.

La boya interior está a 12 metros de la exterior en la enfilacion de ésta con la casa del cable.

A consecuencia de estas alteraciones se han retirado las boyas telegráficas que habia al norte Merak.

Es prohibido fondear cerca del cable. Si en caso de necesidad se dejase caer el ancla, se deberá levantarla cuanto antes; i si se cobrase el cable a bordo, se desentredará i se fondeará con precaucion.

Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 2056, 941 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 27, Batavia, 1886.)

Francisco Vidal Gormaz,  
Director de la Oficina.



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 11

Santiago, marzo 14 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COSTAS DE CHILE.

De una memoria pasada a la Oficina Hidrográfica por el comandante de la cañonera nacional *Pilcomayo*, capitán de fragata don Luis Pomar, jefe de la comisión exploradora de las costas del norte, estractamos las noticias que siguen:

#### Datos sobre el islote Lagarto, al norte de la punta Tetás.

**60-1887.**—Lo que las cartas i las instrucciones designan con el nombre de bajo Lagarto es una pequeña isla de poco mas de 2 cables de largo de norte a sur por uno de ancho i de 5 a 6 metros de altitud. El islote es de roca i se halla cubierto de conchuela, lo que le da un aspecto blanquecino bastante notable, haciéndolo resaltar sobre la costa i permitiendo distinguirlo desde mas de 5 millas de distancia. Los extremos suroeste i sur despiden varias rocas ahogadas i descubiertas hasta unos 2 cables de distancia. Es notable entre ellas una piedra situada al N 40° O. que vela en todo tiempo i que dista 800 metros del extremo NO del islote. El redoso de ella es somero i entre ella i el islote la mar rompe constantemente. Por la medianía de esta restinga subsisten aun los restos del vapor *Lima*, consistentes en las calderas, que son siempre mui visibles encima del agua.

Arrumbamiento magnético.

#### Posicion errónea de la roca Esmeralda, al norte de la punta Tetás.

**61-1887.**—La roca Esmeralda, que las cartas señalan a 1.7 milla al oeste del islote Lagarto, al norte de la punta Tetás, pero sobre cuya existencia o posicion se tenía algunos dudas<sup>1</sup>, fué buscada con empeño pero infructuosamente, pues en un radio de mas de media milla de la posicion que se le asigna se halló constantemente aguas limpias i profundas, no cojiéndose fondo con 90 metros de sonda. Las sondas llegaron hasta mui cerca del islote Lagarto sin que se descubriera ningun peligro insidioso fuera de los que se hallan a la vista i los que destacan sus extremos noroeste i sur.

A unos 7 cables al sur del extremo sur del citado islote existe un gran rodal de rocas ahogadas cubiertas de sargazos i sobre el cual rompe la mar a intervalos mas o menos frecuentes, segun el estado del tiempo, principalmente con mares i vientos del sur; este fenómeno se observa sobre todo por su parte interior, pareciendo por esto que está unido al continente. El rodal, de forma circular, tiene unos 2 cables de diámetro i en su redoso exterior se ha encontrado fondos entre 7 i 15 metros, fondo de piedra.

1. *Anuario Hidrográfico*, tomo 7, páj. 161.









No obstante la diferencia entre ambas posiciones, se puede suponer que este bajo no es otro que la roca Esmeralda, cuyo nombre le será asignado en la carta en preparacion i que se ha cometido un error al marcar el peligro en las antiguas. Por ser un tanto mas saliente que el islote Lagarto, se hace algo insidioso cuando se quiere acercar. mucho la costa; pero se halla fuera de cuidado, adentro de la derrota seguida por los vapores i buques costaneros que vienen del sur i doblan la punta Tetas.

Arrumbamientos magnéticos.

Cartas inglesas: 1277, 786, 789.

## COLOMBIA. COSTA NORTE.

### Desaparicion de la boya del banco Culebra. Rada de Sabanilla.

62-1887.—El capitan del vapor francés *France*, de la Compañía trasatlántica, comunica que la boya roja que señalaba el extremo del banco Culebra (*Noticia hidrográfica* 42/241 de 1886), fué arrastrada por el mar en setiembre de 1886 sin haber sido aun repuesta en noviembre del mismo año.

Cartas inglesas: 2259, 396, 763.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 197/1033, Paris, 1886).

## GUAYANA HOLANDESA.

### Señal horaria en Paramaribo.

63-1887.—A consecuencia de la adopcion provisional de la longitud recientemente determinada para Paramaribo, se hará en lo sucesivo la señal horaria a 0 h. de tiempo medio del lugar o sea 3 h. 40 m. 35 s. tiempo medio de Greenwich.

Cartas inglesas: 2908, 1801, 1802.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 197/1030, Paris, 1886).

### Situacion del barco-faro Suriname.

64-1887.—A consecuencia de la causa anterior la posicion del barco-faro *Suriname* es ahora la siguiente: 6° 1' 12" N. i 55° 12' 53" E.

Cartas inglesas: 2908, 1801, 1802.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 197/1031, Paris, 1886).

## ARCHIPIELAGO INDICO.

### BORNEO. COSTA SE.

### Posicion de la isla Brothers (Hermanos) al sur de la isla Laut (Pulo-Laut).

65-1887.—Las cartas holandesas del estrecho de Macasar correspondientes al año 1883 dan la siguiente posicion para la isla Brothers, al sur de la isla Laut: 4° 25' S. i 116° 13' 48" O.

Cartas inglesas: 2637, 9416, 2759 a.

(*Nachrichten für Seefahrer*, núm. 46/2103, Berlin, 1886).

Francisco Vidal Gormaz,  
Director de la Oficina.

---

Qualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.

---



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 12

Santiago, marzo 21 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COSTAS DE CHILE.

De una memoria pasada a la Oficina Hidrográfica por el comandante de la cañonera nacional *Pilcomayo*, capitán de fragata don Luis Pomar, jefe de la comisión esploradora de las costas del norte, estractamos las noticias que siguen:

#### Posicion de la caleta Gualaguala i datos sobre ella.

66-1887.—La caleta Gualaguala no se halla, como lo indican las cartas, inmediata a la punta Chacaya, sino 12 millas mas al norte. Está situada al NE. de la punta de su nombre, i es abrigada, de regular concha, con tenedero de arena i fondo moderado de 18 metros a 100 de tierra.

Hai un regular muelle de madera para embarcar los metales de cobre de las minas de la comarca i un pequeño caserío. Los recursos son escasos i la aguada, poco abundante i de regular calidad, es producida por tres pozos situados al oriente de la punta i una vertiente situada a unas 3 millas al este de la caleta.

Cartas inglesas: 1277, 786, 789.

#### Inexistencia del faro del puerto de Cobija.

67-1887.—No existe ni ha existido anteriormente faro ni luz de puerto de ninguna especie en el puerto de Cobija, como lo han asegurado la *Notice to Mariners* de Londres, número 37 de 1885, i otros periódicos hidrográficos. Este dato erróneo ha sido tambien consignado en los últimos cuadernos de faros.

Cartas inglesas: 1301, 1277, 786, 789.

#### COSTAS DEL BRASIL.

#### Desaparicion de la boya sur del banco San Antonio. Entrada de Bahía.

68-1887.—El comandante de Arnim, del buque de guerra aleman *Nixe*, comunica que en setiembre de 1886 la boya que marca la carta al sur del banco San Antonio, en la entrada de Bahía, (*Noticia hidrográfica* 21/127 de 1886) ha sido quitada i que hasta esa época no habia sido reemplazada.

Cartas inglesas: 506, 540, 529.

(*Nachrichten für Seefahrer*, núm. 41/1882, Berlin, 1886).









# MAR DE LAS ANTILLAS.

## J A M A I C A .

### Estincion de la luz de la punta Folly. Puerto Antonio.

**69-1887.**—La construccion en que se encendía la luz de la punta Folly ha sido derribada por el viento de manera que actualmente no existe luz en esa punta. Cuando el vapor de la mala está a la vista se colocan luces en las valizas piramidales que están situadas en el lado oeste de la bahía West. Se tiene intencion de construir un faro en la punta Folly.

Cartas inglesas: 453, 446, 486, 761, 762, 763.

(*Notice to Mariners*, núm. 52/667, Washington, 1886).

## NUEVA ZELANDA.

### ISLA DEL NORTE.

#### Luces de direccion en la entrada del puerto de Manukau.

**70-1887.**—El «Marine Department» de Wellington comunica que el 15 de noviembre de 1886 se han encendido las luces siguientes en las valizas de la entrada del puerto Manukau:

En el cabezo sur, dos luces fijas *rojas*, sobre las valizas de direccion, visibles con tiempo claro desde una distancia de cerca de 8 millas. Los aparatos iluminatorios son dióptricos de 6° orden.

En la costa norte de la entrada del puerto, tres luces fijas *blancas*, sobre las valizas de direccion, visibles con tiempo claro desde una distancia de cerca de 8 millas. Los aparatos iluminatorios son dióptricos.

Las luces rojas del cabezo sur deben enfilarse al N 44° E. para conducir por la parte limpia del canal sur, entre la restinga Heron i las boyas Treachery i Tranmere. Se seguirá este rumbo hasta enfilear las luces blancas de las valizas de la costa norte al N 5° 20' E., cuyo rumbo llevará claro del banco Emma i de la restinga del cabezo sur. Cuando se haya pasado cerca de 0,5 milla por el interior del cabezo sur, la derrota hacia el puerto es limpia de peligros.

NOTA.—Estas luces de direccion serán cambiadas de tiempo en tiempo segun los cambios del canal.

A consecuencia de la gran altura de estas luces es posible que en tiempo claro se vean desde gran distancia; pero durante tiempos brumosos o tempestuosos las luces rojas se deben debilitar. Debe tenerse cuidado al aproximarse a la barra i aunque se tenga mucho conocimiento del puerto de Manukau, no se debe intentar atravesar la barra durante la noche.

Arrumbamientos verdaderos. Variacion: 13° 45' NE. en 1886.

Cartas inglesas: 2726, 2535, 2543, 1212.

(*Notice to Mariners*, núm. 308, Londres, 1886).

**Francisco Vidal Gormaz,**  
Director de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.

---



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 13

Santiago, marzo 28 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COSTAS DE CHILE.

De una memoria pasada a la Oficina Hidrográfica por el comandante de la cañonera nacional *Pilcomayo*, capitán de fragata don Luis Pomar, jefe de la comisión exploradora de las costas del norte, extractamos las noticias que siguen:

#### Posicion de la rada de Gatico i datos sobre ella.

**71-1887.**—La rada de Gatico se encuentra a 2 quilómetros mas al norte de lo que indica la carta inglesa núm. 1277 i se halla determinada por la punta del mismo nombre por el sur i por la punta Grande por el norte. El lugar en que actualmente la colocan las cartas, al SO. de la punta Guacache, dentro de la rada de Cobija, es solo una pequeña inflexion de la costa sin abrigo alguno i completamente deshabitada.

La rada de Gatico se abre al NE. de la punta de su nombre i mide 3 millas de boca por una de saco; no obstante su gran abertura, ofrece buen surjidero en 24 metros de agua, fondo de arena i conchuela, a 2.5 cables al ONO. del muelle. Cerca de éste o hacia el sur, el fondo se hace roqueño i peligroso para las anclas.

Los recursos son escasos, i ningun buque debe contar encontrarlos allí; el agua es toda destilada de la del mar. El comercio consiste casi únicamente en la esportacion de los minerales de cobre estraidos de los numerosos asientos mineros de las comarcas vecinas. Hai un buen muelle con pescante a vapor.

Cartas inglesas: 1277, 786.

#### Peligro en la caleta Guanillo del Sur.

**72-1887.**—En la caleta Guanillo del Sur, que se ha denominado así para distinguirla de la que lleva el mismo nombre en el litoral de Tarapacá i de varias otras de menor importancia, existe, a 400 metros al N 33° O. del cabezo del muelle, una roca ahogada que vela un poco en bajamar, en el sitio del surjidero. Por esto se recomienda fondear un poco afuera o hacia la costa sur de la ensenada.

La caleta Guanillo, de poca importancia, está situada inmediatamente al norte de la punta denominada tambien Guanillo por las cartas de navegacion, pero a la cual se da el nombre de Bandurria en el nuevo plano, por ser jeneralmente conocida con esa designacion en la comarca.

El tramo de costa que media entra la punta Chomache i la caleta Guanillo no es limpio como lo indican las cartas de navegacion, pues tiene algunos islotes i rompientes que avanzan en forma de restingas hasta mui afuera de la marina,









haciendo mui cuidadoso este paso. Por consiguiente, los buques que corran esta parte de la costa deberán darle un buen resguardo.

Arrumbamiento magnético.

Cartas inglesas: 1277, 786.

## AMERICA SETENTRIONAL.

### ESTADOS UNIDOS. COSTA SUR.

#### Extincion de la luz del arrecife Half-Moon. Bahía Matagorda. Golfo de Méjico.

73-1887.—La «Light-house Board» de Washington comunica que la luz del arrecife Half-Moon ha sido suprimida desde mediados de noviembre de 1886.

Cartas inglesas: 1639, 392 d.

(*Notice to Mariners*, núm. 44/580, Washington, 1886).

## A U S T R A L I A.

### COSTA SUR.

#### Cambio de color de la luz occidental del canal sur de Geelong.

74-1887.—El «Department of Ports and Harbours» de Melbourne comunica que la luz blanca de la entrada oeste del canal sur de Geelong (*Noticia hidrográfica* 3/13 de 1887) ha sido cambiada por una luz verde.

Cartas inglesas: 2731, 1063, 2759 b.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 212/1115, Paris, 1886).

## ARCHIPIELAGO INDICO.

### ISLAS FILIPINAS.

#### Colocacion de valizas cerca del faro de Samboangan i sobre el pequeño banco al ONO. de las islas Santa Cruz. Isla Mindanao.

75-1887.—El comandante Spetzler, del buque de guerra austriaco *Nautilus*, comunica que se han colocado tres valizas, formada cada una por un trípode con una bola encima; la primera, a 2 cables por el OSO.; la segunda, a 1 cable por el SSE. i la tercera, a 4 cuatro cables por el ESE. del faro de Samboangan, a 1 cable de la orilla i en profundidades de 3 a 3.7 metros.

Tambien se ha colocado una valiza semejante a las anteriores en el pequeño banco al OSO. de Samboangan. Posicion: 6° 53' 48" N. i 121° 60' 23" E.

Cartas inglesas: 957, 2576, 943.

(*Kundmachung für Seefahrer*, núm. 48/1165, Pola, 1886).

Francisco Vidal Gormaz,  
Director de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.

---



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 14

Santiago, abril 4 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COSTAS DE CHILE.

##### Nuevo banco frente al rio Maule.

**76-1887.**—El capitan de la barca nacional *Ansonia* hace saber, con fecha 31 de marzo, que en su viaje de California a Valparaiso encontró un banco no fijado en las cartas comunes de navegacion, por 35° 18' S. i 72° 48' O. mas o menos, por frente a la boca del rio Maule i a 17.5 millas de la costa. Sondó sobre él 22, 14, 27 i 48 metros, fondo de roca i arena.

La Comandancia jeneral de Marina ha ordenado el reconocimiento de este banco.

Cartas inglesas: 1312, 1286, 786, 789.

#### B R A S I L.

##### Iluminacion de una luz en Correnteza. Rio Amazonas.

**77-1887.**—La «Revista maritima brazileira» de Rio Janeiro comunica que a fines de julio de 1886 se encendió una luz fija *blanca* en el faro construido en una punta de la ribera izquierda del rio Amazonas, en un lugar denominado Correnteza, vecina a la entrada del lago Puraquequara.

La luz está elevada a 11 metros sobre el suelo i es visible desde 5 millas en todo el horizonte.

La columna i la base están pintadas de *rojo*.

Posicion asignada: 3° 2' 30" S. i 59° 43' 47" O.

Carta inglesa: 1803.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 207/1090, Paris, 1886).

### MAR DE LAS ANTILLAS.

#### ISLA MARTINICA.

##### Valizamiento del seno Marin.

**78-1887.**—El contra-almirante Vignes, comandante en jefe de la division naval francesa en el Atlántico del Norte, comunica que en setiembre de 1886 el valizamiento del seno Marin se componía de la manera siguiente:

1. De dos valizas establecidas en tierra, una sobre la punta Marin i otra en la punta Cailloux (valizas esféricas, de enjaretado) (*Noticia hidrográfica* 13/67 de 1886).







2. De la boya cónica de fierro en la estremidad sur del banco Singe (roja segun la noticia anterior).

3. De una valiza en forma de paralelipédo en el extremo este del banco Major del sur (probablemente del banco del Medio).

4. De una valiza de la misma forma en el extremo oeste del banco Major del norte.

5. De una boya cónica de fierro en el extremo norte del banco de la ensenada, a 1550 metros al S 62° O. de la punta Marin.

6. De una boya cónica de fierro en el extremo oeste del banco Trois Cailles, a 1100 metros al S 61° O. de la punta Marin.

7. De una valiza cónica de fierro en el extremo este del banco de la Aduana, al sur del extremo de la poblacion i a 250 metros de la orilla.

8. De una boya cónica de fierro en el extremo sur del banco de la Aduana, a 300 metros de tierra i al S 10° O del extremo de la poblacion.

NOTA.—Los documentos no hablan del banco denominado Grande Basse (*Noticia hidrográfica* 13/67 de 1886).

Cartas inglesas: 493, 371, 762.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 211/1109, Paris, 1886).

## ARCHIPIELAGO INDICO.

### SUMATRA. COSTA NORTE.

#### Iluminacion de una luz en la bahía Achem.

79-1887.—El comandante Spetzler, del buque de guerra austriaco *Nautilus*, comunica que se ha encendido una luz roja en el muelle mas occidental de la bahía Achem.

Cartas inglesas: 70 b, 219, 830, 2760, 768 b.

(*Hydrographische Nachricht*, núm. 48/329, Pola, 1886).

### MAR DE SULU.

#### Descubrimiento de un bajo en el estrecho de Basilan.

80-1887.—El capitan del buque norte-americano *P. N. Blanchard* comunica que en el estrecho de Basilan existe un bajo que no está marcado en las cartas.

Este buque se encontraba en calma i el oleaje lo llevó a cosa de 22 metros, donde ancló i obtuvo fondo con 15 i 24 metros. El bajo es algo estenso, con fondo de roca dura.

Los arrumbamientos tomados desde el punto en que estaba anclado son los siguientes: punta oeste de la isla Basilan al S 16° O.; punta Batalampon al N 14° E.; punta norte de la isla Basilan al S 72° E.

Posicion aproximada: 6° 49' 40" N. i 121° 49' 40" E.

Arrumbamientos verdaderos. Variacion: 1° 35' NE. en 1886.

Cartas inglesas: 928, 2576, 943, 961.

(*Notice to Mariners*, núm. 52/668, Washington, 1886).

**Francisco Vidal Gormaz,**  
Director de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 15

Santiago, abril 11 de 1887.

### OCEANO PACIFICO.

#### ISLAS TONGA.

##### Construccion de un muelle en el puerto de Nukalofa. Isla Tonga-tabu.

81-1887.—Segun comunicacion del capitan de navío de la marina francesa señor de Montesquiou-Fezensac, en 1886 se ha inaugurado en Nukalofa un gran muelle de 150 a 200 metros de largo que permitirá atracar a los buques de mayor porte.

NOTA.—La nueva mala alemana toca mensualmente en Nukalofa i pone en comunicacion a esa ciudad con Auckland.

Cartas inglesas: 2363, 2357, 2421, 780.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 6/35, Paris, 1887.

##### Inexistencia de un banco a 10 millas por el NNO. de la punta NO. de la isla Tonga-tabu.

82-1887.—El buque de guerra francés *Decrès* ha pasado en pleno dia sobre la posicion del arrecife señalado en 1875 a 10 millas por NNO. de Tonga-tabu, sin notar rompientes ni descoloramiento del agua.

NOTA.—Este banco había sido ya buscado sin éxito por el buque de guerra de los Estados Unidos *Mohican* (*Noticia hidrográfica* 51/300 de 1887).

Cartas inglesas: 2363, 2357, 2421, 780.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 6/36, Paris, 1887).

#### ISLAS CAROLINAS.

##### Inexistencia de la isla Elevi i del banco Paz.

83-1887.—El comandante del trasporte español *Manila* comunica que no existe la isla Elevi, que las cartas sitúan como a 60 millas al ONO. de la isla Yap. Tampoco existe en la situacion que le asignan las cartas, ni en sus inmediaciones, el banco Paz, al este de la isla Pulusuk.

Cartas inglesas: 779, 781.

(*Aviso a los Navegantes*, núm. 214, Madrid, 1886).

# OTICIAS HIDROGRAFICAS

N. 15

## OCEANO PACIFICO

### ISLAS TONGA

Investigación de un canal en el puerto de Nukunono, Isla Tonga, en 1887.

El 1887.—Se proyecta la construcción de un canal de navegación en el puerto de Nukunono, en la isla de Tonga, en el Océano Pacífico. El canal se proyecta que tenga una longitud de 150 a 200 metros, y que permita el paso de buques de 100 toneladas.

NOTA.—Se han hecho algunas obras de construcción en Nukunono, y se ha comenzado a construir un canal de 150 a 200 metros de longitud, que permita el paso de buques de 100 toneladas.

Cartas inglesas: 2302, 2357, 2421, 2487.  
Cartas francesas: 2302, 2357, 2421, 2487.

Investigación de un canal de 10 millas por el 170 de la punta 20 de la Isla Tonga, en 1887.

El 1887.—El puerto de Nukunono, en la isla de Tonga, en el Océano Pacífico, ha sido investigado en 1887. Se ha encontrado un canal de 10 millas de longitud, que permita el paso de buques de 100 toneladas.

NOTA.—Este canal ha sido ya investigado en 1887, y se ha encontrado un canal de 10 millas de longitud, que permita el paso de buques de 100 toneladas.

Cartas inglesas: 2302, 2357, 2421, 2487.  
Cartas francesas: 2302, 2357, 2421, 2487.

### ISLAS CAROLINAS

Investigación de la Isla Elise, en el grupo de las Islas Carolinas, en 1887.

El 1887.—El canal de navegación en el puerto de Nukunono, en la isla de Tonga, en el Océano Pacífico, ha sido investigado en 1887. Se ha encontrado un canal de 10 millas de longitud, que permita el paso de buques de 100 toneladas.

Cartas inglesas: 2302, 2357, 2421, 2487.  
Cartas francesas: 2302, 2357, 2421, 2487.







# NUEVA ZELANDA.

## ISLA DEL MEDIO.

**Fondeo de una boya de naufragio cerca de las rocas Piege, en el canal Current Basin. Estrecho de Cook.**

84-1887.—El «Marine Department» de Wellington comunica que se ha fondeado una boya de naufragio pintada de *verde*, por el sur del vapor a pique *Lyttelton*, cerca de las rocas Piege, en el canal Current Basin.

El buque náufrago que marca esta boya está situado en 12.8 metros de agua i a 5 cables por el S 62° 30' E. de las rocas Piege i su palo mayor queda sumerjido cerca de un metro en bajar. Los buques deben pasar por el sur de la boya de naufragio.

Arrumbamiento verdadero.

Cartas inglesas: 2616, 1096, 2054, 1212.

(*Nachrichten für Seefahrer*, núm. 52/2475, Berlin, 1886).

# A U S T R A L I A.

## COSTA ESTE.

**Iluminacion de una luz en el puerto de Kiama.**

85-1887.—La «Marine Board» de Sydney comunica que a principios de enero de este año se debe haber encendido en el puerto de Kiama una luz fija *verde* en la cima de la colina que se encuentra cerca de la roca Blow-hole. La luz es visible desde 8 a 10 millas. El aparato iluminatorio es de 4° orden.

La luz de puerto, verde, que se enciende en la estremidad de la escollera, conserva sus caracteres.

Cartas inglesas: 1020, 2759 b.

(*Nachrichten für Seefahrer*, núm. 52/2478, Berlin, 1886).

# ARCHIPIELAGO INDICO.

## JAVA. COSTA NORTE.

**Cambio del aparato iluminatorio del puerto de Banjuwangie. Estrecho de Bali.**

86-1887.—El candelabro de fierro de la luz de Banjuwangie ha sido reemplazado por una armazon de fierro pintada de *blanco* i colocada cerca del lugar que ocupaba el antiguo.

La luz es fija *blanca*, de 6° orden, elevada a 14.5 metros sobre el mar i visible desde 10 millas en tiempo claro.

La armazon tiene 14 metros de altura desde la base hasta la veleta.

Cartas inglesas: 934, 943, 941 b, 2759 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 29, Batavia, 1886.)

**Francisco Vidal Gormaz,**  
Director de la Oficina.

---

*Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.*

---



# OFICINA HIDROGRAFICA DE CHILE.

AJENTE EN VALPARAISO: SEÑOR AUGUSTO KIEL, AVENIDA ERRÁZURIZ, NÚM. 86,

*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

N° 16

Santiago, abril 18 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COSTAS DE CHILE.

##### Peligros cerca del surjidero de la rada de Arica.

87-1887.—El capitan del vapor mercante *Coquimbo*, señor William Taylor, comunica la existencia de una roca insidiosa próxima al fondeadero de la rada de Arica, que se halla en la continuacion del bajo de la isla del Alacran con la punta del Morro.

Los buques que fondeen allí deben quedar fuera de la línea que une la boya del cable submarino con la mas al norte de las que existen en la bahía, pues hai otro bajo en la línea del muelle i dentro de la zona de las dos boyas indicadas. Pronto serán avalizados estos peligros i se hará conocer su situacion.

Cartas inglesas: 578, 786.

### OCEANO PACIFICO.

#### ISLAS PALAOS.

##### Inexistencia de las islas Joanes.

88-1887.—El comandante del trasporte español *Manila* hace saber que pasando por el grupo de las islas Palaos no ha visto las islas Joanes, que las cartas sitúan a 100 millas al oeste de Angour (sur de Palaos).

Cartas inglesas: 777, 779, 781.

(Aviso a los Navegantes, núm. 205, Madrid, 1886).

### ARCHIPIELAGO INDICO.

#### ISLA SUMBAWA.

##### Roca en el estrecho Sapeh.

89-1887.—El capitan del vapor holandés *G. G's Jacob* comunica la existencia de una roca que asoma 0.6 metro sobre el agua en el estrecho Sapeh, bajo los arribamientos siguientes: Mata Setan al S 19° 40' E.; la punta Naroe al N 50° 30' O.; la roca Blackal al S 39° 30' O.







Además se encontró que los arrecifes «low rocks» no están cerca de la punta sur de Gilibanta, como se marcan en la carta titulada «Kleine Soenda-eilanden en aangrenz ende Vaawaters», sino en las direcciones siguientes: la punta NO. de Gilibanta al N 22° 20' E.; la punta Naroe al N 57° 40' O.; Mata Setan al S 14° 00' E. Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 935, 941 b, 2759 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 31, Batavia, 1886).

## JAVA. COSTA NORTE.

### Manchas de coral en la parte SO. del mar de Java.

**90-1887.**—El comandante del buque hidrógrafo holandés *Hydrograaf* comunica la existencia de las manchas de coral que mas abajo se mencionan, situadas en la parte SO. del mar de Java.

1. Karang Djana es una pequeña mancha de coral con 13.6 metros en su menor fondo, estando como a 6 millas al N 5° 30' O. de Dapur, bajo los arrumbamientos siguientes: S. Watcher al N 1° 00' O.; el faro de la isla Edam al S 44° 00' E.; Dapur al S 6° 00' E.; Sekatie (islas Thousand) al N 58° 30' O.

Cerca de esta mancha se han encontrado 23.6 i 34.5 metros, fondo de arena, a la distancia de 50 metros de su contorno.

2. Karang Babur es una mancha de coral con 12.7 metros de agua en su menor profundidad i que tiene como 50 metros de largo en la direccion norte-sur i que dista 5159 metros al O 12° 48' S. de la roca Nassau, demorando: el faro de la isla Edam al S 27° E.; Dapur al S 24° O.

Inmediato a su redoso se encuentran 29 i 32 metros de fondo, i 36 i 38 metros fango a 82 metros de distancia.

3. Karang Susuh es una pequeña mancha de coral de 16 metros de estension, con 23 metros de profundidad, la que aumenta suavemente de 29 a 31 metros. Está situada bajo los arrumbamientos siguientes: el faro de la isla Edam a 6943 metros al S 8° O.; Dapur al S 76° 45' O.

4. Karang Telewivi es tambien una pequeña mancha de coral con 20 i 23.6 metros a lo menos hacia el norte i con 59 metros hacia el sur.

En su vecindad se sondaron de 29 a 31 metros. Está situada bajo los arrumbamientos siguientes: el faro de Edam a 7444 metros al S 10° O.; Dapur al S 75° 45' O.

Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 2056, 2160, 2149, 941 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 32, Batavia, 1886)

**Francisco Vidal Gormaz,**  
Director de la Oficina.

---

*Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.*

---



# OFICINA HIDROGRAFICA DE CHILE

AJENTE EN VALPARAISO: SEÑOR AUGUSTO KIEL, AVENIDA ERRÁZURIZ, NÚM. 86.

*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

N.º 17

Santiago, abril 25 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### GUAYANA HOLANDESA.

##### Posicion jeográfica de los faros de la entrada del rio Maroni.

91-1887.—El «Bericht aan Zeevarenden» de La Haya comunica que la diferencia de longitud entre la escalera de piedra de Paramaribo i el faro de la punta Galibi, situado en la parte oeste de la desembocadura del rio Maroni, ha sido determinada en noviembre de 1886 por el comandante del buque de guerra holandés *Suriname*, por medio de dos cronómetros; el promedio de las observaciones dió como resultado la diferencia 0 h. 4 m. 33. 14 s.

La escalera de piedra de Paramaribo está a 3 h. 44 m. 35.16 s. al oeste de Greenwich, de donde resulta para el faro 3 h. 36 m. 2. 0.2 s. o sea en grados 54° 0' 30.3".

La latitud obtenida para el faro por observaciones de estrellas es de 5° 44' 50" N. Se ha reconocido, además, que el faro de la punta Hattes, en la parte este de la desembocadura del rio Maroni, se encuentra a 5360 metros al N 88° 48' E. del faro de la punta Galibi.

NOTA.—Efectuando los cálculos resultantes de esta última indicacion, resulta que la posicion del faro Hattes es la siguiente: 5° 44' 53.65" N. i 53° 57' 36.13" O. Conviene notar que en las cartas actuales la distancia entre los dos faros no es mas que de 4280 metros i que el faro Hattes está situado proxivamente al S 88° 30' E. del faro de la punta Galibi.

Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 1155, 1802, 2202 b.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 14/82, Paris, 1887).

### OCEANO PACIFICO.

#### ISLAS FIJÍ.

##### Iluminacion proyectada de una luz sobre el arrecife Astrolabe.

92-1887.—El comandante de Montesquiou-Fezensac, del buque de guerra francés *Decrès*, comunica que hai el propósito de establecer una luz de primer orden elevada a 30 metros, sobre el arrecife Astrolabe, a 30 millas al sur del puerto, de Suva.







## NOTICIAS

### Formación de la costa oeste de la Isla de la Jirafa.

El 15 de Mayo de 1887.—El capitán de la corbeta "Atrevida" don Juan de la Cruz, al mando de la corbeta "Atrevida", en un viaje de reconocimiento a la costa oeste de la Isla de la Jirafa, ha encontrado una gran cantidad de corales y de otros animales marinos, y ha observado que la costa oeste de la Isla de la Jirafa, que antes era una gran laguna, ahora es una gran playa, y que la laguna se ha rellenado con arena y con otros materiales que han sido traídos por el viento y por las olas. Este hecho demuestra que la costa oeste de la Isla de la Jirafa, que antes era una gran laguna, ahora es una gran playa, y que la laguna se ha rellenado con arena y con otros materiales que han sido traídos por el viento y por las olas.

Enviado a la imprenta el 15 de Mayo de 1887.  
En la imprenta de la "Gaceta de la Marina" en el número 1002.

### Formación del volcán de la Isla de la Jirafa.

El 15 de Mayo de 1887.—El capitán de la corbeta "Atrevida" don Juan de la Cruz, al mando de la corbeta "Atrevida", en un viaje de reconocimiento a la costa oeste de la Isla de la Jirafa, ha encontrado una gran cantidad de corales y de otros animales marinos, y ha observado que la costa oeste de la Isla de la Jirafa, que antes era una gran laguna, ahora es una gran playa, y que la laguna se ha rellenado con arena y con otros materiales que han sido traídos por el viento y por las olas. Este hecho demuestra que la costa oeste de la Isla de la Jirafa, que antes era una gran laguna, ahora es una gran playa, y que la laguna se ha rellenado con arena y con otros materiales que han sido traídos por el viento y por las olas.

Enviado a la imprenta el 15 de Mayo de 1887.  
En la imprenta de la "Gaceta de la Marina" en el número 1002.

## NOTICIAS HERIDAS

El 15 de Mayo de 1887.—El capitán de la corbeta "Atrevida" don Juan de la Cruz, al mando de la corbeta "Atrevida", en un viaje de reconocimiento a la costa oeste de la Isla de la Jirafa, ha encontrado una gran cantidad de corales y de otros animales marinos, y ha observado que la costa oeste de la Isla de la Jirafa, que antes era una gran laguna, ahora es una gran playa, y que la laguna se ha rellenado con arena y con otros materiales que han sido traídos por el viento y por las olas. Este hecho demuestra que la costa oeste de la Isla de la Jirafa, que antes era una gran laguna, ahora es una gran playa, y que la laguna se ha rellenado con arena y con otros materiales que han sido traídos por el viento y por las olas.

El 15 de Mayo de 1887.—El capitán de la corbeta "Atrevida" don Juan de la Cruz, al mando de la corbeta "Atrevida", en un viaje de reconocimiento a la costa oeste de la Isla de la Jirafa, ha encontrado una gran cantidad de corales y de otros animales marinos, y ha observado que la costa oeste de la Isla de la Jirafa, que antes era una gran laguna, ahora es una gran playa, y que la laguna se ha rellenado con arena y con otros materiales que han sido traídos por el viento y por las olas. Este hecho demuestra que la costa oeste de la Isla de la Jirafa, que antes era una gran laguna, ahora es una gran playa, y que la laguna se ha rellenado con arena y con otros materiales que han sido traídos por el viento y por las olas.

Enviado a la imprenta el 15 de Mayo de 1887.  
En la imprenta de la "Gaceta de la Marina" en el número 1002.

Francisco Vidal Gómez  
Director de la Oficina



Cartas inglesas: 1757, 167, 780.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 8/49, Paris, 1887)

## ISLAS TONGA.

### Fondeadero en la costa oeste de la isla Keppel.

93-1887.—Segun un croquis levantado bajo vapor por M. Le Blanc, oficial del buque de guerra francés *Decrès*, completado por medio de datos recibidos a bordo de este buque, existe un buen fondeadero en la costa oeste de la isla Keppel, por el NO. del islote situado a 0.5 milla mas o menos por el norte de la punta SO. de la isla, entre el arrecife que rodea este islote i las rompientes situadas mas afuera, por 12 a 13 metros de agua, arrumbando la altura central de la isla Keppel al S 73° 7' E.

En el borde occidental del arrecife próximo al islote se encuentra una roca que vela siempre i que sirve de marca.

Este fondeadero parece ser accesible solamente por el sur.

Cartas inglesas: 780, 2483, 2683.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 8/50, Paris, 1887).

### Erupeion del volcan de la isla Niu-Afu.

94-1887.—El comandante de Montesquiou-Fezensac, del mismo buque comunica que pasando entre 6 i 2 millas a sotavento de la isla Niu-Afu ha sido cubierto por una lluvia de agua i de ceniza. Llegado a barlovento de la misma isla vió columnas de vapor que se elevaban incesantemente a unos 300 metros de altura, formando sobre aquella un inmenso penacho nebuloso.

Cartas inglesas: 780, 2483, 2683.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 8/51, Paris, 1887).

## NUEVAS HÉBRIDES.

### Inexistencia de un banco por el este de la isla Mallicollo, cerca del fondeadero de Bannam (Sah-Sun).

95-1887.—El «Department of Ports and Harbours» de Melbourne comunica que el comandante Cross, de la goleta de guerra inglesa *Undine*, ha señalado la existencia de un banco de 460 metros de largo en la direccion NO. i SE. i de 180 metros de ancho, sobre el cual el fondo medio es de 1.8 a 7.3 metros en bajamar situado de 2.2 a 2.5 millas por el N 47° O. de la punta Paunomu. No hai rompientes i hai agua entre él i la tierra.

NOTA.—La descripcion del banco se refiere sin duda a los placeres de coral señalados en las instrucciones. La punta Paunomu debe ser la punta este del fondeadero de Bannam, del cual el almirantazgo inglés ha publicado un plano bajo el nombre de bahía de Sah-Sun.

Cartas inglesas: 856, 1508, 780.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 10/62, Paris, 1887).

Francisco Vidal Gormaz,  
Director de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.

---



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

N° 18

Santiago, mayo 2 de 1887.

### AMERICA SETENTRIONAL.

#### ESTADOS UNIDOS. COSTAS ESTE I SUR.

##### Concordancia de todas las señales horarias.

96-1887.—El Gobierno de los Estados Unidos acaba de trasmitir los siguientes informes:

Todas las señales horarias en las costas del Atlántico i del golfo de Méjico caen al medio dia tiempo medio del meridiano 75°, equivalente a las 5 h. 0 m. 0 s. P. M. tiempo medio de Greenwich.

Como el tiempo en Nueva Orleans es el del meridiano 90°, la bola de este lugar cae a las 11 h. A. M., que tambien equivalen a las 5 h. 0 m. 0 s. tiempo medio de Greenwich.

Las señales de las costas del Atlántico i del golfo de Méjico son hechas eléctricamente desde el observatorio de Washington, con escepcion de la de Boston, que se hace tambien eléctricamente, pero desde la Universidad de Harvard.

Cartas inglesas: 2871, 2755, 2491, 2680.

(*Notice to Mariners*, núm. 6, Londres, 1887).

### MAR DE LAS ANTILLAS.

#### ISLAS BAHAMAS.

##### Proyecto de iluminacion de una luz en la isla San Salvador (Watling).

97-1887.—La «Board of Trade» de Londres comunica que en abril de este año se debe haber encendido una luz en un faro construido en la cumbre que hai cerca de la punta NE. de la isla San Salvador.

La luz será blanca i de doble destello, durando ambos 30 segundos, del modo siguiente: un destello blanco de 3 segundos, un eclipse de 4 segundos, un destello de 3 segundos, seguido por un eclipse de 20 segundos.

La luz estará elevada a 50 metros sobre el nivel del mar i será visible con tiempo claro desde una distancia de 19 millas.

El aparato iluminatorio es dióptrico de 2° orden. El faro tiene 15.5 metros de altura sobre el suelo i es construido de piedra madreporica.

Posicion: 24° 6' 15" N. i 74° 26' O.

NOTA.—Desde el faro se arrumba el extremo exterior del arrecife de contorno a 5 millas al NNO. Debe tenerse cuidado al acercar el arrecife que rodea la isla de San Salvador.









Al aproximarse a las costas oeste i suroeste de la isla, la luz se ocultará en algunas direcciones. Luego se publicarán noticias detalladas a este respecto.

Cartas inglesas: 2077, 393, 761.

(*Notice to Mariners*, núm. 15, Londres, 1887).

## ARCHIPIELAGO INDICO.

### ISLA TIMOR LAUT.

#### Bajos por el este de la isla Jamdena.

98-1887.—El comandante del buque de guerra holandés *Java* comunica la existencia de los bajos siguientes al oeste de la isla Jamdena:

1. Un bajo sobre el cual el fondo mas pequeño que se ha encontrado ha sido de 10 metros i que crece gradualmente hasta 33 metros en una longitud de 1374 metros en el sentido NE. i SO., con un ancho como de 1092 metros en la parte correspondiente a los fondos de 33 metros. Está situado 200 metros al oeste de los arrumbamientos siguientes: la punta NO. de Ngoliu al N 5° 30' E.; la punta SO. de Jamdena al S 53° 30' E.; la punta norte de Anger Masa al S 46° 30' E.; la punta sur de la misma al S 40° 30' E.; la punta SO. de Selu al N 16° O.

2. Un angosto bajo con 8.3 metros como su menor fondo está situado a 91 metros al SO. de los arrumbamientos siguientes: la punta SE. de Nuswotar al N 47° E.; la punta este de Wariari al N 27° E.; la punta NE. de Wolas al S 46° E. Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 1460, 942 b, 2759 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 32, Batavia, 1886).

### SUMATRA. COSTA ESTE.

#### Proyecto de iluminacion de luces de puerto i de direccion.

99-1887.—Las luces que a continuacion se espresan deben haber sido puestas en servicio a principios de este año:

LUCES DE PUERTO.—Una luz fija *blanca* de 6° orden en la entrada del rio Deli.

Una luz fija *roja* de 6° orden en la entrada del rio Lankat.

LUCES DE DIRECCION.—Una luz *blanca* en la boca del rio Serdang.

Una luz *blanca* en la boca del rio Paguraman.

Una luz *blanca* en la boca del rio Bedagei.

Una luz *roja* en la boca del rio Si Pareh-Poreh.

Una luz *roja* en el poste de madera de la entrada del rio Batu-Bahra.

Una luz *roja* en la boca del rio Padang.

La luz de direccion *roja* de la boca del rio Batu-Bahra está encendida por vía de prueba, desde el 1° de julio de 1886.

Pronto se darán noticias de la fecha en que se enciendan estas luces, así como tambien de los detalles particulares sobre su visibilidad i posicion exacta.

Cartas inglesas: 2056, 2149, 2757, 1355, 1353, 219, 2760, 941 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 34, Batavia, 1886).

Francisco Vidal Gormaz,  
Director de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.



# OFICINA HIDROGRAFICA DE CHILE.

AJENTE EN VALPARAISO: SEÑOR AUGUSTO KIEL, AVENIDA ERRÁZURIZ, NÚM. 86.

*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

N° 19

Santiago, mayo 9 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### GUAYANAS.

**Diferencia de longitud entre Paramaribo, la punta Cocobany (Guayana inglesa) i el faro de Céperou (Guayana francesa).**

**100-1887.**—Segun el «Bericht aan Zeevarenden» de La Haya, el comandante del buque de guerra holandés *Suriname* ha determinado la diferencia de longitud (calculada por cronómetro) entre la escalera de piedra de Paramaribo i el faro de la punta Cocobany, i ha encontrado que es de 0 h. 12 m. 5.12 s. (3° 1' 16.8") i entre la misma escalera i el faro de Céperou, que es de 0 h. 11 m. 17.84 s. (2° 49' 27.6").

Cartas inglesas: 527, 534, 1801, 1802, 2202 b.  
(*Avis aux Navigateurs*, núm. 20/115, Paris, 1887).

#### REPÚBLICA ARGENTINA.

**Iluminacion de una luz sobre la punta Amarga. Rio de la Plata.**

**101-1887.**—A fines de diciembre de 1886 se ha encendido una luz fija *blanca* en la punta Amarga, entre San Isidro i Olivos, a 9 millas del muelle de pasajeros de Buenos Aires i a 2 kilómetros de San Isidro.

La luz está elevada a 9.8 metros sobre el nivel del rio i es visible con tiempo claro desde 5.5 millas.

Posicion asignada: 34° 29' 5" S. i 58° 27' 1" O.

Cartas inglesas: 1751, 1982, 2039, 2202 b.  
(*Avis aux Navigateurs*, núm. 20/120, Paris, 1887).

### MAR DE LAS ANTILLAS.

#### ISLA DE PUERTO RICO.

**Valizamiento del puerto San Juan.**

**102-1887.**—Segun un croquis levantado por el comandante Borel de Brétizel, del buque de guerra francés *Bouvet*, el valizamiento del puerto San Juan de Puerto Rico se componía, en noviembre de 1886, de la manera siguiente:









1. De cuatro boyas en forma de barril colocadas en el lado este de la pasa i en el veril de 5 metros i que al entrar deben ser dejadas a babor.
2. De tres boyas cónicas colocadas en el veril de 5 metros del banco Tablazo i que al entrar deben dejarse a estribor.
3. De una boya cónica sobre el banco Yufri.
4. De dos boyas cónicas sobre el cantil occidental del banco Punta Larga.
5. De una boya cónica en el cantil norte del mismo banco.
6. De una boya cónica sobre el banco Anegado.

Además existe una boya especial para los vapores, a 3 cables al sur del pié de la punta Puntilla, i una boya para el buque de estacion, a 1.3 cable al SE del ángulo oeste de la aduana.

NOTA.—El fondeadero delante las aduanas solo es accesible para los buques que calen menos de 6.7 metros. Los rios que desaguan en la rada acarrean una cantidad considerable de fango i hacen cambiar frecuentemente los fondos de la bahía.

Cartas inglesas: 478, 2600, 762.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 20/119, Paris, 1887).

## OCEANO PACIFICO.

### MAR DE CORAL.

#### Posicion del banco Diana i del arrecife Bougainville.

103-1887.—El comandante Hoskyn, del buque de guerra inglés *Myrmidon*, despues de una prolija esploracion del banco Diana i del arrecife Bougainville, comunica que el banco Owen (*Noticia hidrográfica* 2/15 de 1885) es evidentemente el banco de arena denominado Diana, que fué descubierto en 1768 por Bougainville, i que el arrecife Heath (colocado por primera vez en las cartas inglesas en 1884) (*Noticia hidrográfica* 2/15 i 24/133 de 1885) es el arrecife visto por el mismo navegante a cerca de 135 millas por el oeste del banco Diana.

En consecuencia, los nombres del islote Owen i del arrecife Heath deben ser reemplazados respectivamente por los de Diana i Bougainville.

EL BANCO DIANA es un pequeño cayo de arena de 3.10 metros de altura, situado al NO. de un arrecife ahogado que está entre los paralelos de 15° 42' i 16° 1' S. i entre los meridianos de 149° 35' i 149° 45' E. Sobre este arrecife ahogado se han encontrado fondos de 16.6 a 48.1 metros de profundidad; pero como en estas aguas pueden existir muchos otros bajos, esta situacion puede ser equivocada.

Posicion: 15° 43' S. i 149° 37' E.

EL ARRECIFE BOUGAINVILLE, que casi siempre está cubierto por el agua durante la pleamar i cuando hai calma, es difícil de reconocer; tiene 2.5 millas de largo en la direccion NO. i SE. por 1.5 milla de ancho.

Posicion de la punta oeste del arrecife: 15° 30' 30" S. i 147° 30' E.

El mismo buque no pudo encontrar un segundo peligro al NO. o SE. del arrecife citado mas arriba, que figura en la narracion orijinal de Bougainville. Se ha creido que como él lo vió a la caida de la tarde i a una distancia considerable, alguno efecto atmosférico le hizo dar cuenta de un arrecife que en realidad no existía.

Cartas inglesas: 2764, 2759 a, 780

(*Notice to Mariners*, núm. 11, Londres, 1887).

**Francisco Vidal Gormaz,**  
Director de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 20

Santiago, mayo 16 de 1887.

### MAR DE LAS ANTILLAS.

#### HAITÍ.

##### Iluminacion de una luz en el puerto Plata.

**104-1887.**—Segun anuncio del comandante Borel de Brétizel, del buque de guerra francés *Bouvet*, desde noviembre de 1886 se enciende, en un faro de arazon de fierro construido sobre la punta este del puerto Plata, al lado del fuerte, una luz de destellos de un alcance de 15 millas.

Posicion aproximada: 19° 49' 25" N. i 70° 41' 26" O.

Cartas inglesas: 472, 393, 761, 762.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 21/124, Paris, 1887).

##### Iluminacion del puerto de Santo Domingo.

**105-1887.**—El mismo comandante comunica que en diciembre de 1886 la única luz que había en Santo Domingo era la del fuerte San José (*Noticia hidrográfica* 50/293 de 1886).

Esta luz es fija, de un alcance de 6 a 7 millas i se enciende en una armazon de fierro bastante elevada.

Cartas inglesas: 2204, 761, 762.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 20/117, Paris, 1887).

#### ISLA ANTIGUA.

##### Desaparicion de la boya de la barra del puerto San Juan

**106-1887.**—El comandante del buque de guerra francés *Du Couedic* comunica que la boya que marcaba la barra de la entrada del puerto San Juan ha desaparecido i que, segun parece, no será reemplazada.

En el fuerte Barrington se ha establecido un semáforo que usa señales distintas de las del código internacional.

Cartas inglesas: 2065, 2066, 299, 2600, 762.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 20/118, Paris, 1887).

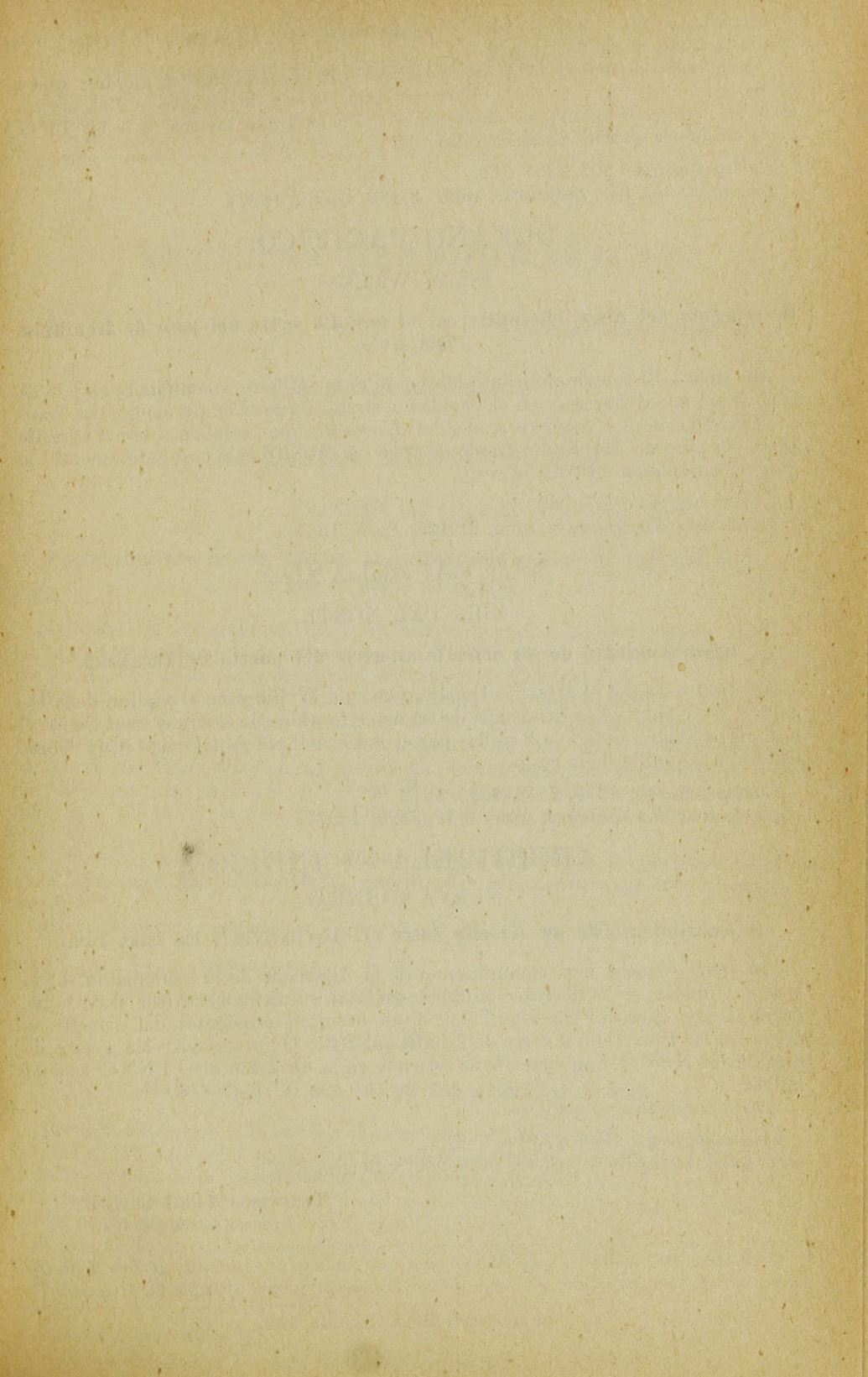
#### ISLA BARBADA.

##### Fondeo de tres boyas de barril en la rada de Bridgetown. Bahía Carlisle.

**107-1887.**—Segun comunicacion del comandante von Arnim, del buque de







guerra aleman *Nice*, existen tres boyas de barril *rojas* en la rada de Bridgetown donde la carta solo muestra una.

Las boyas están colocadas a las distancias i arrumbamientos siguientes: una a 453 metros al S 73° 7' O. de la chimenea chica de la refinería; otra a 730 metros al N 70° 20' O. de la misma chimenea i la última a 912 metros al N 89° 18' O. de la chimenea grande de dicha refinería.

Cartas inglesas: 502, 2485, 762.

(*Nachrichten für Seefahrer*, núm. 3/163, Berlin, 1887).

## OCEANO PACIFICO.

### ISLAS WALLIS.

**Destruccion del casco *Lhermitte*, en el arrecife oeste del paso de Honikulu, Isla Uvea.**

**108-1887.**—El contra-almirante Marq de Saint-Hilaire, comandante en jefe de la division naval francesa en el Pacifico, comunica que el buque de guerra francés *Deçrès* ha hecho volar los restos del *Lhermitte*, que estaban sobre el arrecife oeste del paso de Honikulu. Como el casco ha desaparecido casi enteramente, la mar no tardará en destruir el resto.

Cartas inglesas: 987, 780.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 21/125, Paris, 1887).

## NUEVA ZELANDA.

### ISLA DEL NORTE.

**Descubrimiento de un arrecife al norte del puerto de Tutukaka.**

**109-1887.**—Segun el «Marine Department» de Wellington, el capitan de la balandra *Leo* comunica la existencia de un arrecife ahogado, sobre el cual rompió el mar en bajamar, situado a 3 millas por el norte del piñon del norte (Cap Three Gables) a 0.5 milla de la costa.

Cartas inglesas: 1275, 2543, 2525, 1212.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 9/55, Paris, 1887).

## ARCHIPIELAGO INDICO.

### NUEVA GUINEA.

**Descubrimiento de un arrecife entre el cabo Kretin i las islas Tami.**

**110-1887.**—Segun una comunicacion de la direccion de la «Compañía de la Nueva Guinea», se ha descubierto un arrecife de coral, cubierto por poca agua, entre el cabo Kretin i las islas Tami; desde la mitad occidental del arrecife se arrumba: las islas Tami a cerca de 2 millas al S 35° O.; el cabo Kretin a cerca de 6 millas al N 65° O. Este arrecife se estiende en la direccion SSO i NNE. 1½ a 1¾ millas.

Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 2766, 2759 a, 780.

(*Nachrichten für Seefahrer*, núm. 2/118, Berlin, 1887).

**Francisco Vidal Gormaz,**  
Director de la Oficina.

---

*Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.*



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 21

Santiago, mayo 23 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COSTAS DE CHILE.

#### Descubrimiento de un bajo en la entrada del puerto de Carrizal Bajo, por el norte de la isla.

111-1887.—El comandante Oxley, del buque de guerra inglés *Conquest*, denuncia la existencia de un bajo, situado a unos 9 cables por el norte de la isla i cerca del fondeadero, en la parte occidental del puerto de Carrizal Bajo.

Este bajo (bajo *Conquest*), sobre el cual tocó el *Conquest* estando a la jira sobre su ancla, es de pequeña estension i tiene 4.8 metros de agua en bajamar de sizijas; se halla rodeado por fondos de 8.3 metros en su lado sur i de 16 metros en su lado norte. Está situado a las distancias i arrumbamientos siguientes: la roca del lado este del puerto al S 55° 45' E.; el extremo exterior del desembarcadero al S 10° 45' E.; la roca mas al norte por el norte de la isla a 109 metros al S 42° O.

NOTA.—No se debe confiar en las sondas que indican las cartas por el norte de la isla, pues las profundidades encontradas son mayores que las marcadas en ellas.

Arrumbamientos verdaderos. Variacion: 13° 15' NE. en 1887.

Cartas inglesas: 1276, 786, 789.

(*Notice to Mariners*, núm. 18, Londres, 1887).

### B R A S I L.

#### Iluminacion de una luz en San Francisco do Sul.

112-1887.—Segun el «Aviso aos Navegantes» de Rio Janeiro, a mediados de febrero de este año debe haber sido encendida una luz en el cabo Joao Diaz, en la orilla derecha de la desembocadura del rio San Francisco do Sul. Esta luz, que está elevada a 95 metros sobre el nivel medio del mar i que es visible desde 12 millas, podrá ser arrumbada desde NO. al NE. pasando por el sur.

El faro es de fierro con casa adjunta, ambos pintados de blanco. Aparato dióptrico de 6° órden.

Posicion: 26° 10' 15" S. 48° 33' 16" O.

Cartas inglesas: 550, 530.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 28/164, Paris, 1887).









# A U S T R A L I A .

## COSTA NORTE.

### Bajos por el sur i SE. del cabo Fourcroy. Isla Bathurst.

113-1887.—El comandante Maclear, del buque hidrógrafo inglés *Flying Fish*, comunica la existencia de varios bajos al sur i al SE. del cabo Fourcroy (*Noticia hidrográfica* 7/38 de 1887).

1. En el bajo de 16.7 metros marcado en la carta a  $5\frac{3}{4}$  millas al S  $53^{\circ} 45'$  E. del cabo Fourcroy se han visto grandes rompientes.

2. El vapor inglés *Afghan* pasó sobre un placer que está situado bajo los arrumbamientos siguientes: el morro de cumbre arenosa al N  $22^{\circ} 30'$  E.; la colina situada al este del cabo al N  $0^{\circ} 30'$  E.; el cabo Fourcroy al N  $38^{\circ} 30'$  O.

Como además de estos peligros pueden existir otros, se recomienda a los buques que no se aproximen al cabo Fourcroy a menos de 8 millas, mientras no lo arrumben al E del N  $\frac{1}{4}$  E.

Arrumbamientos verdaderos. Variacion:  $2^{\circ} 30'$  NE. en 1887.

Cartas inglesas: 613, 1044, 475, 2759 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 19/3, Londres, 1887).

## COSTA ESTE.

### Rompientes por el NNO del arrecife del Norte. Islas Capricornio.

114-1887.—El capitán del buque *Guthrie* comunica haber visto grandes rompientes a 8.5 millas al N  $17^{\circ}$  O. del faro del arrecife del Norte. Unas rachas de viento del SE. soplaban en ese momento; las rompientes del banco de coral de 11 metros habian sido pasadas i vistas perfectamente.

Arrumbamiento verdadero. Variacion:  $8^{\circ} 15'$  NE. en 1887.

Cartas inglesas: 346, 2763, 780, 2759 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 1/9, Washington, 1887).

## ARCHIPIELAGO INDICO.

### SUMATRA. COSTA OESTE.

#### Arrecifes del norte de la isla Nias.

115-1887.—Las noticias siguientes, referentes a los arrecifes mencionados al norte de la isla Nias, han sido dadas por el comandante del buque de guerra holandés *De Ruijter*:

1. El arrecife marcado en la carta al oeste de la punta Udjung Tanah Nasi está situado a 1.5 milla al NNO. de dicha punta. Este bajo, que tiene probablemente de 1.8 a 3.7 metros de agua, es de 591 a 691 metros de largo en la direccion NNO. i SSE. i de 100 metros de ancho. El mar rompía en él.

2. Cerca del arrecife situado al oeste de la isla Pandjang, algunas rocas que velan están ahora cubiertas de arbustos.

Por el lado este i NE. de dichos islotes, se notan apariencias de rompientes que se estienden en una distancia de 490 a 590 metros.

3. El arrecife de contorno de la isla Babi se separa a lo mas 1583 metros de la isla por el NO. i el ONO., 490 por el sur i 300 metros por el norte.

Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 2760, 2759 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 2, Batavia, 1887).

Francisco Vidal Gormaz,  
Director de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 22

Santiago, mayo 30 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### GUAYANA INGLESA.

##### Luz verde en el rio Demerara.

**116-1887**—El teniente Lyon, comandante de la estacion de la Guayana francesa, comunica que todas las noches se enciende una luz *verde* en la estremidad del muelle de madera de la ribera izquierda del rio Demerara. Esta luz está situada  $1\frac{1}{2}$  milla por el SSO. de la luz jiratoria de la entrada i su alcance es de mas de 4 millas.

Cartas inglesas: 533, 527, 1801.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 30/172, Paris, 1887).

#### GUAYANA FRANCESA.

##### Datos sobre las luces de las islas Salut.

**117-1887**—El mismo comandante anuncia que la luz *roja* de la isla Royale es visible desde 21 millas.

Una pequeña luz fija se coloca todas las noches en un poste situado cerca del acueducto, en la punta SO. de la isla San José.

Cartas inglesas: 99, 1802.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 30/170, Paris, 1887).

##### Entrada de la barra de Cayena.

**118-1887**—El mismo comandante comunica que, segun sondajes efectuados por la direccion del puerto de Cayena, el estado de la barra de ese puerto ha sido sensiblemente modificado por el ras de marea del mes de diciembre de 1886.

Estas sondas indican que en el límite del paso para los buques de vela (enfiliacion del islote Malingre con los islotes Dupont i del semáforo con el ángulo NO. del cuartel) queda en bajamar de 0.7 a 0.8 metro i en pleamar de 3.7 a 3.8 metros en la época de las sizijias.

Cartas inglesas: 534, 1802.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 30/171, Paris, 1887).

##### Iluminacion actual del puerto de Cayena

**119-1887**—El mismo comandante comunica tambien las noticias siguientes:







Las reparaciones de faro del Cépérou (*Noticia hidrográfica* 22/132 de 1886) están terminadas i permanece ahora encendido todas las noches.

La luz *roja* del muelle se enciende igualmente todas las noches.

La luz *verde* del ángulo NO. del cuartel no se encenderá mas.

La luz del islote Niño Perdido es visible en todo el horizonte.

Cartas inglesas: 534, 1802.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 30/169, Paris, 1887).

## MAR DE LAS ANTILLAS.

### ISLA BARBADA.

#### Señal horaria en la bahía Carlisle.

120-1887.—El mismo comandante dice tambien que se ha colocado un palo de señal, con vijía, en la punta Needham, entre el fuerte Charles i la batería situada por el N 23° E.; una bola horaria negra se iza todos los dias a las 11 h. 45 m. i cae a medio dia tiempo medio del lugar.

Esta señal es repetida en un palo situado a 2700 metros por el N 68° E. del fuerte Charles, cerca de *Highgate-house*; esta última bola es izada a las 11 h. 45 m. i cae a las 12 h. 1 m. tiempo medio del lugar.

Cartas inglesas: 502, 2485, 762. Lista de señales horarias (*Anuario hidrográfico*, tomo 10, 1885).

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 30/173, Paris, 1887).

## ARCHIPIELAGO INDICO.

### JAVA. COSTA NORTE.

#### Descubrimiento de un bajo al norte de la punta Piring.

121-1887.—El comandante del buque hidrógrafo holandés *Melvill van Carnbee* comunica la existencia de un bajo llamado Ombo (Karang Ombo) situado a 1.5 milla de la punta Piring, bajo los arrumbamientos siguientes: Udjong Djati al N 65° E.; Genug (la cima mas alta de los montes Tjilering) al N 84° 30' E.; Suturenggo (la cima mas alta de los montes Djapara) al S 57° 30' E.; la punta occidental de la isla Pandjang al S 22° O.

Este bajo, que tiene una profundidad de 8 a 12.9 metros, es compuesto de arena, piedra pequeña i arcilla dura. Tiene 637 metros de largo en la direccion NE. i SO. i 182 a 273 metros de ancho.

En su redoso se encuentran profundidades de 14.8 a 16.8 metros, fondo de fango. Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 934, 9416, 2759 b.

(*Notice to Mariners*, núm. 1, Batavia, 1887).

**Francisco Vidal Gormaz,**  
Director de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 23

Santiago, junio 6 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COLOMBIA. COSTA NORTE.

##### Descubrimiento de un bajo por el norte del rio Magdalena.

122-1887.—El capitan Hughes, del buque mercante inglés *Historian*, denuncia la existencia de un bajo situado a cosa de 5 millas por el norte de la boca llamada Ceniza, del rio Magdalena.

Este bajo es de fango i el *Historian*, con 5 metros de calado, tocó en él en diciembre de 1885, hallándose a la distancia i arrumbamientos siguientes: la colina Alligator a  $5\frac{1}{4}$  millas al S  $5^{\circ}$  37' E.; el mas oriental de los árboles de la isla Verde al S  $50^{\circ}$  37' O.

Posicion aproximada:  $11^{\circ}$  10' 30" N. i  $74^{\circ}$  48' O.

Por sondas efectuadas en él se ha encontrado que su profundidad es de 3 a 8 metros i parece que su estension en la direccion NE.-SO. es como de 1.5 milla.

NOTA.—La entrada al rio Magdalena debe efectuarse con mucha precaucion.

Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 2259, 396, 763.

(Notice to Mariners, número 30, Londres, 1887).

#### URUGUAI.

##### Bajos al S. i SO. de la isla Lobos. Rio de la Plata.

123-1887.—Varios buques de guerra ingleses han buscado sin éxito el bajo denunciado por el buque de guerra inglés *Caroline* (Noticia hidrográfica 44/259 de 1886); pero en el curso de sus trabajos encontraron los dos bajos siguientes:

1. Un pequeño rodal con 11 metros de agua encima i 18 a 20 en su redoso, fué encontrado por el *Stork* bajo los arrumbamientos siguientes: el centro de la isla Lobos al N  $57^{\circ}$  15' E.; el faro de la punta del Este al N  $7^{\circ}$  15' E. Posicion:  $35^{\circ}$  4' S. i  $54^{\circ}$  58' O.

Cuando el *Stork* volvió sobre esta posicion para hacer un nuevo reconocimiento, le fué imposible encontrar este lugar, probablemente por su pequeña estension i por la dificultad que hai en esta localidad de fijar una posicion, a causa de la distancia de la costa i de la carencia de puntos notables.

2. Un bajo con 11 metros de agua encima i 27 en su redoso fué encontrado por el *Ready* en el sitio donde las cartas marcan solo 16.6 metros; está situado a







7 millas al N 85° 15' E. de la isla Lobos. Este bajo parece perfectamente circular, teniendo un diámetro de 2 cables.

Posicion: 35° 2' S. i 55° 2' O.

NOTA.—Como parece probable que existen algunos otros pequeños cabezos en la entrada del rio de la Plata se debe tener mucho cuidado al navegar por estos parajes.

El bajo denunciado por el *Caroline* será conservado en las cartas inglesas.

Arrumbamientos verdaderos. Variacion: 7° 15' NE. en 1887.

Cartas inglesas: 2544, 2039, 2522.

(*Notice to Mariners*, núm. 32, Londres, 1887).

## OCEANO PACIFICO.

### ISLAS FIJÍ.

#### Descubrimiento de un arrecife en el paso Mbengha. Isla Viti Levu.

124-1887.—Segun la «*Notice to Mariners*» de Suva, el capitan de puerto de esa ciudad comunica que en el lado norte del paso Mbengha (Bengha), entre los arrecifes Lake i Combe, se encuentra un arrecife de coral que en su fondo menor tiene 3.6 metros i en el resto 5.5 metros. En la direccion este-oeste tiene unos 275 metros i una anchura de cerca de 180 metros.

Este arrecife está situado en la enfilacion de los dos montes Sharks Fin i Mbengha Peak (N 48° O.—S 48° E.) i desde él se arrumba el cayo Sand, del arrecife Sharks, al S 75° E.

Cartas inglesas: 167, 2691, 780.

(*Nachrichten für Seefahrer*, núm. 6/292, Berlin, 1887).

### MAR DE FLORES.

#### Agua descolorida en la costa oeste de la isla Flores.

125-1887.—El comandante del buque de guerra holandés *Madura* comunica que en la costa occidental de la isla Flores el agua está descolorida en una estension como de 245 metros en la direccion SO S. i SO O. i bajo los arrumbamientos siguientes: la punta oeste de Seraja-besaar al N 7° E.; la punta SE. de Seraja besaar al N 43° 30' E.; la punta SO. de Toko-toko al N 33° O.

Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 941 b, 2759 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 1, Batavia, 1887).

**Ramon Serrano M.,**

Director interino de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS.

Nº 24

Santiago, junio 13 de 1887.

---

### AMERICA MERIDIONAL.

#### COSTAS DE CHILE.

De una comunicacion pasada a la Oficina Hidrográfica por el capitan graduado de fragata don Ramon Serrano M., jefe de una comision esploradora de la rejion austral de la República, sacamos las noticias siguientes:

#### **Surjidero en el canal Errázuriz. Archipiélago de Chonos. Canales de Patagonia.**

**126-1887.**—El práctico de los canales de las Guaitecas, don Carlos Burns, hace saber que al sur de la isleta de Raimapu i a 3 cables de ella puede largarse el ancla, en caso necesario, en 27 metros de agua con fondo de piedra.

#### **Surjidero en el estuario Elefantes. Archipiélago de Chonos. Canales de Patagonia.**

**127-1887.**—El mismo práctico hace saber que desde el estero Iclai hasta la punta Garrao todo buque podrá largar el ancla hasta una milla de tierra, en fondo de 8 a 18 metros.

#### **Puerto Traiguen, en el canal Tuahuencayec. Archipiélago de Chonos. Canales de Patagonia.**

**128-1887.**—El mismo práctico comunica tambien que la boca oriental del canal Tuahuencayec (Aldunate de la carta inglesa), constituye un buen puerto, abrigado i bastante espacioso, para buques de cualquier porte, con fondo de 15 metros i lecho de arena.

El mejor fondeadero se encuentra, viniendo del sur, una vez que se haya pasado una cascada (traiguen) notable que se halla en la península de Sisquelan, en la entrada oriental del espesado canal, frente a una playa de arena.

Cartas inglesas: 1325, 786, 789.

Carta chilena de 1873, hoja número 1.

#### COLOMBIA. COSTA NORTE.

#### **Proyecto de iluminacion de luces en la bahía Limon i cambio proyectado de la luz del puerto Colon (Aspinsvall). Bahía Colon.**

**129-1887.**—El comandante Green, del buque de guerra de los Estados Unidos *Yantic*, comunica que la compañía del ferrocarril de Panamá tiene el propósito









de establecer una luz fija *blanca*, de un alcance de cerca de 16 millas, sobre el islote Farallon Sucio, situado como a 22 millas al NE. del puerto Colon (Aspinsvall), i, otra, tambien fija *blanca* i del mismo alcance, en la punta Toro, en la costa occidental de la bahía Limon.

Cuando estas luces sean encendidas, la luz fija *blanca* que existe actualmente en el puerto Colon (Aspinsvall) será cambiada por una luz fija *roja*, visible desde 10 millas.

Estas luces se encenderán en el presente año, tan pronto como sea posible.

Cartas inglesas: 657, 1579, 763.

(*Notice to Mariners*, núm. 6/50, Washington, 1887).

## A U S T R A L I A.

### COSTA NORTE.

#### Descubrimiento de un bajo al este de la isla Este. Islas Vernon. Estrecho Clarence.

**130-1887.**—El comandante Maclear, del buque hidrografo inglés *Flying Fish*, comunica la existencia de un bajo en el canal oriental de la isla Este.

Este bajo es compuesto de coral i tiene como un cuarto de milla en la direccion NNE. i SSO. por un cable de ancho, con fondos jenerales de 9 a 11 metros encima i de 15 metros en su rededor, siendo mui acantilado por su lado SE.

El menor fondo encontrado fué de 3.9 metros i se cojió en un picacho de roca en el lado sur del bajo, i desde éste se demarcó el extremo norte de la isla Este al N 80° O.

Posicion asignada: 12° 4' 15" S. i 131° 10' 45" E.

Arrumbamiento verdadero. Variacion: 3° 30' NE. en 1887.

Cartas inglesas: 613, 1704, 1044, 942 b.

(*Notice to Mariners*, núm. 33, Londres, 1887).

## OCEANO ATLANTICO.

### ISLAS DEL CABO VERDE.

#### Datos sobre Porto Grande. Isla San Vicente.

**131-1887.**—El comandante Heize, del buque de guerra austriaco *Saida*, comunica los datos siguientes sobre Porto Grande:

1. El faro de la cima de la isla Pájaro en noche clara i de luna es visible desde 17 millas (*Noticia hidrográfica* 22/136 de 1886).

2. De las dos luces *blancas* que marcan la posicion del casco a pique *Denderah* (*Noticia hidrográfica* 22 137 de 1886), la mas brillante está en el palo mayor i la menos brillante en el palo trinquete,

3. La segunda de las dos boyas del cable está al presente pintada con pintura luminosa a fajas verticales *negras* i *blancas* (*Noticia hidrográfica* 28/168 de 1886).

Cartas inglesas: 370, 369, 366, 1226.

(*Kundmachung für Seefahrer*, núm. 4/75, Pola, 1887).

Ramon Serrano M.,  
Director interino de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS

Nº 25

Santiago, junio 20 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL

#### COSTAS DE CHILE

De una comunicacion pasada a la Oficina Hidrográfica por el capitan graduado de fragata don Ramon Serrano M., jefe de una comision esploradora de la rejion austral de la República, tomamos la noticia siguiente:

#### Datos sobre la caleta Small, de la isla Guafo. Archipiélago de Chiloé

132-1887.—Segun datos de los cazadores de focas, el pequeño puerto marcado en la carta inglesa con el nombre de Small cove (caleta pequeña), en la costa oriental de la isla Guafo, no tiene en el dia fondo suficiente para ninguna clase de embarcacion; las chalupas solo pueden atracar con marea llena. Sin embargo, este es el mejor desembarcadero de la isla.

Cartas inglesas: 1304, 1289, 786, 789.

Carta chilena de 1873, hoja 3ª.

### MAR DE LAS ANTILLAS

#### ISLA BARBADA

#### Boyas en la bahía Carlisle

133-1887.—El comandante Lyon, de la estacion naval de la Guayana Francesa, comunica que en la bahía Carlisle existen, además de la boya de los vapores, otras dos boyas rojas: una cilíndrica horizontal, como a 400 metros por el SO. de la boya de los vapores, i la otra cilíndrica vertical, a 700 metros por el oeste de la misma.

Cartas inglesas: 502, 2485, 762.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 30/174, Paris, 1887).

#### ISLA GRANADA

#### Boyas en el puerto San Jorje

134-1887.—Segun comunicacion del comandante Boutet, del buque de guerra francés *Ducouëdic*, se ha fondeado una boya con un armazon en forma de pirámide i con la cúspide pintada de blanco en el cantil norte del banco Annas, en la enfilacion dada por la torre cuadrada de la iglesia escocesa con la flecha de la catedral al N 65° E. (*Noticia hidrográfica* 37/221 de 1883).

La boya chata con palo i veleta, fondeada al este i cerca del cabezo de 4.8 metros, no fué vista; esta boya debe haber sido suprimida,





# OCEANO PACIFICO

## ISLAS WALLIS

### Paso para el fondeadero de Mar Uahia Alier

1854-1857.—El atrezo de marío La Hlane del buque de guerra francés *Albatros* comunicó que el paso que parece deber ser preferido para tomar el fondeadero de Mar Uahia a partir del punto de cruceamiento de los canales situados al oeste y al este del arrecife de la roca Vahie es el que está al punto de guerra inglés *Wharfedale* (Verdadero Anclaje) 0.5 de 1857, cambiando al S. 35. O. la roca / oile con la roca oriental de L'Anse / oile pasando entre el arrecife de 0.5 metros y el de 2 metros que indica el plano francés canalizo de cora de 50 metros de anchura que no contiene fragmentos con una cantidad favorable / cambiando el arrecife del oeste, que es accidentado.

Nota.—Mientras la hidrografía de estos canales no sea rectificada conviene tomar grandes precauciones para tomar el fondeadero de Mar Uahia.

Cartera inglesa: 087. 780.  
(Charte aux Voyages, núm. 30. 175. París 1857.)

# ARCHIPIELAGO INDICO

## ISLAS FILIPINAS

### Descripción de un bajo cerca de la punta Nangud, Isla Luzon

1854-1857.—El comandante Jernett del acorazado de la Flota Británica durante de la existencia de un bajo cerca de la punta Nangud, en la costa oriental de la Isla Luzon.

El bajo es de piedra, de un cable de extensión en la dirección N 55. E. 18. 55. O. cambiando un cuarto de cable en la dirección de norte a sur en menor fondo de 1.5 metros en la extremidad este, aumentando rápidamente en la misma dirección hasta 15 metros. En la dirección opuesta el fondo aumenta hasta 5 metros, cayendo después rápidamente hasta 35 metros.

Desde su mayor fondo se elevan hacia el N 85. O. la Isla Anilul al N 12. O. la punta Talin al S. 7. O. la punta Pongal al N 30. O. hallándose en la extensión de la punta Nangud con la Isla Anilul a 4 cables de la primera.

Cartera inglesa: 257. 045.  
(Charte aux Voyages, núm. 42. 104. Madrid 1857.)

Manoq Setiano 3.  
Dirección interior de la Oficina.



Segun otro anuncio dado por el comandante Ménard, esta última boya ha sido suprimida, i la boya del banco Annas, pintada de rojo, parece estar junto al fondo de 5.8 metros de la parte NO. del banco, a 390 metros por el N 53° O. de la antigua boya chata.

Dos boyas en vez de una están fondeadas en el «Carenaje» para amarra de los vapores de la mala. Cuando estos últimos no son esperados, se puede fondear cerca de la boya interior i llevar una amarra sobre la exterior.

Cartas inglesas: 504, 2821, 394, 762.  
(*Avis aux Navigateurs*, núm. 43/243, Paris, 1887).

## OCEANO PACIFICO

### ISLAS WALLIS

#### Paso para el fondeadero de Mua. Bahía Allier

**135—1887.**—El alférez de navío Le Blanc, del buque de guerra francés *Decrès*, comunica que el paso que parece deber ser preferido para tomar el fondeadero de Mua, a partir del punto de cruzamiento de los canales situados al oeste i al este del arrecife de la roca Voile, es el que señaló el buque de guerra inglés *Miranda* (*Noticia hidrográfica* 9/54 de 1887), enfilando al S 35° O. la roca Voile con la costa oriental de Fénua Fu i pasando entre el arrecife de 0.5 metro i el de 2 metros que indica el plano francés, canalizo de cerca de 50 metros de anchura, que no conviene franquear sino con una claridad favorable i barajando el arrecife del oeste, que es acantilado.

NOTA.—Mientras la hidrografía de estos canales no sea rectificada, conviene tener grandes precauciones para tomar el fondeadero de Mua.

Cartas inglesas: 987, 780.  
(*Avis aux Navigateurs*, núm. 30/176, Paris, 1887).

## ARCHIPIELAGO INDICO

### ISLAS FILIPINAS

#### Descubrimiento de un bajo cerca de la punta Nasugbú. Isla Luzon

**136—1887.**—El comandante jeneral del apostadero de las Filipinas da cuenta de la existencia de un bajo cerca de la punta Nasugbú, en la costa oriental de la isla Luzon.

El bajo es de piedra, de un cable de estension en la direccion N 85° E. i S 85° O., teniendo un cuarto de cable en la direccion de norte a sur; su menor fondo es de 1.4 metro en la estremidad este, aumentando rápidamente en la misma direccion hasta 15 metros. En la direccion opuesta el fondo aumenta hasta 5 metros, cayendo despues rápidamente hasta 25 metros.

Desde su menor fondo se arrumba: la isla Fortun al N 87° O.; la isla Ambil al S 52° O.; la punta Talim al S 5° O.; la punta Fuegos al N 30° O., hallándose en la enfilacion de la punta Nasugbú con la isla Ambil, a 4 cables de la primera.

Cartas inglesas: 2577, 943.  
(*Aviso a los Navegantes*, núm. 42/104, Madrid, 1887).

**Ramon Serrano M.,**  
Director interino de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.

---



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS

Nº 26

Santiago, junio 27 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL

#### COSTAS DE CHILE

De una comunicacion pasada a la Oficina Hidrográfica por el capitan graduado de fragata don Ramon Serrano M., jefe de una comision esploradora de la rejion austral de la República, tomamos las noticias siguientes:

#### **Surjidero en la bahia San Andrés. Península de Taitao. Archipiélago de las Guaitecas**

**137-1887.**—Segun datos comunicados por cazadores de focas, entre la caleta Pascua (*Christmas cove* de la carta inglesa) i el estero Cono, situado al este de aquel, i frente a la isleta sin nombre que aparece entre esos dos lugares, se encuentra un fondeadero perfectamente abrigado i conveniente para buques menores de 300 toneladas, con fondos de 9 metros, lecho de fango.

Cartas inglesas: 1297, 1325, 786, 789. Carta chilena de 1873, hoja núm. 1.

#### **Datos sobre la caleta Barranco. Península de Taitao. Archipiélago de las Guaitecas**

**138-1887.**—La caleta Barranco (*Cliff cove* de la carta inglesa) constituye un excelente puerto, capaz de dar abrigo a una veintena de buques de todos tamaños; su fondo varía entre 9 i 37 metros, siendo jeneralmente el lecho de fango.

La isleta que aparece en la punta sur de la boca destaca a un cable hacia fuera, una roca que casi siempre es acusada por las rompientes.

Cartas inglesas: 1325, 786, 789. Carta chilena de 1873, hoja núm. 1.

### AMERICA SETENTRIONAL

#### ESTADOS UNIDOS. COSTA SUR

#### **Fondeo de una boya de campana en la bahía Mobile**

**139-1887.**—La «Light-house Board» de Washington comunica que a mediados de este año se ha fondeado una boya de campana, pintada a fajas verticales blancas i negras, en 14 metros de agua, en la entrada de la bahía Mobile, en lugar de la antigua boya conocida con el nombre de exterior.

El faro de la isla Arena (Sand island) enfilado con la casa del guardian marca la direccion del canal.

Cartas inglesas: 2344, 2853, 392 d.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 36/203, Paris, 1887).



Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrija o modifique, i pedida en el lugar correspondiente del departamento.

# NOTICIAS HIDROGRAFICAS

N. 36

Santiago, junio 27 de 1887.

## AMERICA MERIDIONAL

### COSTAS DE CHILE

De una comunicacion pasada a la Oficina Hidrografica por el capitán graduado de fragata don Ramon Serrano M. jefe de una comision esploradora de la rejion austral de la Republica, tomamos las noticias siguientes:

#### Surfido en la bahia San Andres, Peninsula de Taitao, Archipiélago de las Guanas

187-1887.—Segun datos comunicados por cazadores de focas, entre la caleta Pasqua (Chiriquitos) con de la carta inglesa) i el estero Cono, situado al este de aquel, i frente a la isleta sin nombre que aparece entre esos dos lugares, se encuentran un fondeadero perfectamente abrigado i conveniente para buques menores de 300 toneladas, con fondos de 9 metros, hecho de fango.

Cartas inglesas: 1307, 1325, 786, 789. Carta chilena de 1873, hoja núm. 1.

#### Datos sobre la caleta Baranco, Peninsula de Taitao, Archipiélago de las Guanas

188-1887.—La caleta Baranco (Cliff) con de la carta inglesa) constituye un excelente puerto, capaz de dar abrigo a una veintena de buques de todos tamaños; su fondo varia entre 9 i 37 metros, siendo jeneralmente el fondo de fango. La isleta que aparece en la punta sur de la boca destaca a un cable hacia tierra una roca que casi siempre es acusada por las rompientes.

Cartas inglesas: 1325, 786, 789. Carta chilena de 1873, hoja núm. 1.

## AMERICA SETENTRIONAL

### ESTADOS UNIDOS. COSTA SUR

#### Fondos de una boya de campana en la bahia Mobile

130-1887.—La «Light house Board» de Washington comunica que a mediados de este año se ha fondeado una boya de campana, pintada a tajos verticales blancos i negros, en 14 metros de agua, en la entrada de la bahia Mobile, en lugar de la antigua boya conocida con el nombre de exterior. El faro de la isla Arena (Sand island) situado con la casa del guardián marca la direccion del canal.

Cartas inglesas: 2344, 2853, 302 de (avisos aux. Navegacion núm. 36) 203, Paris, 1887).



Qualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.

Ramon Serrano M.  
Director interno de la Oficina.

(Avis avec Newplewss, núm. 42/236, Paris, 1887).  
Cartas inglesas: 371, 762.

143-1887.—El mismo comandante comunicó también que el aparato iluminato-rio del fuerte San Luis consiste en un farol de tres vitrios, uno rojo i dos blan-cos, i que la luz es poco visible, aun en tiempo claro. Dicha luz se ve roja cuando entre el N 2° E i el N 3° O, es apenas visible.  
Atribuciones verdaderas.

Sector de iluminación de la luz del puerto San Luis. Bahía Fort-de-France

## ISLA MARTINICA

(Avis avec Newplewss, núm. 42/232, Paris, 1887).  
Cartas inglesas: 472, 761, 762.

142-1887.—El comandante Méraud, del crucero francés Minerve, comunicó que la luz del puerto Plata (Notice hydrographique 20/104 de 1887) es, según pudo ver-se desde alisar, de destellos de 10 segundos separados por intervalos de 40 segundos.

Caracteres de la luz del puerto Plata

## ISLA HAITI

(Notice to Mariners, número 46, Londres, 1887).  
Cartas inglesas: 2077, 303, 761.

Atribuciones verdaderas. Variación: 0° 15' NE en 1887.

N 74° 15', E i el S 87° 15', E.  
el N 0° 45', E i el N 6° 15', E, entre el N 8° 15', E i el N 66° 15', E i entre el Dixon; la luz quedará oculta por las alturas del sur i del oeste de la isla entre la sido construido en la punta NE, de ella, en una altura denominada colina de Londres, el faro de la isla San Salvador (Notice hydrographique 18/97 de 1887) i 141-1887.—Según noticias últimamente comunicadas por la «Board of Trade»

Datos sobre la luz del faro de la isla San Salvador (Watling)

## ISLAS BAHAMA

## MAR DE LAS ANTILLAS

(Avis avec Newplewss, núm. 26/151, Paris, 1887).  
Cartas inglesas: 1630, 302, 4.

140-1887.—La misma oficina comunicó también que a mediados de febrero de este año se debe haber instalado en la torre nuevamente construida en la estación del faro del río Tchefuncte una campana de neblinas que despidirá en tiempos cerrados i brumosos un tañido cada 7 segundos.

Establecimiento de una señal de brumas en el faro del río Tchefuncte.  
Golfo de México



## Establecimiento de una señal de brumas en el faro del rio Tchefuncte. Golfo de Méjico

**140-1887.**—La misma oficina comunica tambien que a mediados de febrero de este año se debe haber instalado en la torre nuevamente construida en la estacion del faro del rio Tchefuncte una campana de neblinas que despedirá en tiempos cerrados i brumosos un tañido cada 7 segundos.

Cartas inglesas: 1639, 392 d.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 26/151, Paris, 1887).

## MAR DE LAS ANTILLAS

### ISLAS BAHAMA

#### Datos sobre la luz del faro de la isla San Salvador (Watling)

**141-1887.**—Segun noticias últimamente comunicadas por la «Board of Trade» de Londres, el faro de la isla San Salvador (*Noticia hidrográfica* 18/97 de 1887) ha sido construido en la punta NE. de ella, en una altura denominada colina Dixon; la luz quedará oculta por las alturas del sur i del oeste de la isla entre el N 0° 45' E. i el N 6° 15' E., entre el N 8° 15' E. i el N 66° 15' E. i entre el N 74° 15' E. i el S 87° 15' E.

Arrumbamientos verdaderos. Variacion: 0° 15' NE. en 1887.

Cartas inglesas: 2077, 393, 761.

(*Notice to Mariners*, número 46, Londres, 1887).

### ISLA HAITÍ

#### Caracteres de la luz del puerto Plata

**142-1887.**—El comandante Ménard, del crucero francés *Minerve*, comunica que la luz del puerto Plata (*Noticia hidrográfica* 20/104 de 1887) es, segun pudo verse desde afuera, de destellos de 10 segundos separados por intervalos de 40 segundos.

Cartas inglesas: 472, 761, 762.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 42/235, Paris, 1887).

### ISLA MARTINICA

#### Sector de iluminacion de la luz del puerto San Luis. Bahía Fort-de-France

**143-1887.**—El mismo comandante comunica tambien que el aparato iluminatorio del fuerte San Luis consiste en un farol de tres vidrios, uno rojo i dos blancos, i que la luz es poco visible, aun en tiempo claro. Dicha luz se ve roja cuando se arrumba entre el S 88° E. i el N 9° O. (101°) i blanca en el resto del horizonte. Entre el N 2° E. i el N 9° O. es apenas visible.

Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 371, 762.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 42/236, Paris, 1887).

**Ramon Serrano M.,**  
Director interino de la Oficina.

---

Qualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## **NOTICIAS HIDROGRAFICAS**

**N° 27**

*Santiago, julio 4 de 1887.*

### **AMERICA MERIDIONAL**

#### **COSTAS DE CHILE**

De una comunicacion pasada a la Oficina Hidrográfica por el capitán graduado de fragata don Ramon Serrano M., jefe de una comision esploradora de la rejion austral de la República, tomamos las noticias siguientes:

#### **Datos sobre la caleta Gato. Península de Taitao. Archipiélago de las Guaitecas**

**144-1887.**—Segun datos comunicados por cazadores de focas de la comarca, la caleta del Gato (*Cut cove* de la carta inglesa) tiene un saco mayor que el que aparece en las cartas i constituye un buen puerto, para tomar el cual es necesario rodear por el sur todas las islas que se encuentran en su boca.

#### **Surjidero en las islas Usborne. Península de Taitao. Archipiélago de las Guaitecas**

**145-1887.**—Al oriente de las islas Usborne i frente a la costa de la del NE. se encuentra un fondeadero bastante abrigado, en 9 a 11 metros, fondo de arena de buen tenedero.

Cartas inglesas: 1325, 786, 789. Carta chilena de 1873, hoja núm. 1.

### **AMERICA SETENTRIONAL**

#### **ESTADOS UNIDOS. COSTA OESTE**

#### **Sirena en el faro de la punta West. Seno Puget. Estuario Admiralty**

**146-1887.**—La «Light-house Board» de Washington informa que a principios de febrero de este año se debe haber establecido una sirena de vapor en el faro de la punta West, banda oriental del seno Puget, situado en la parte sur del estuario Admiralty.

Esta sirena, destinada a reemplazar la campana usada hasta ahora en ese punto, despide, cuando el tiempo está cerrado o brumoso, sonidos de 5 segundos de duracion separados por intervalos de 25 segundos. Está colocada debajo de un galpon de dos pisos pintado de blanco con techo gris i situado entre el faro i la casa de los guardianes.







La torre de la campana será demolida.

Cartas inglesas: 1947, 2531, 787.

(*Notice to Mariners*, núm. 3/24, Washington, 1887).

## NUEVA ZELANDA

### ISLA DEL NORTE

**Fondeo de una boya de naufragio en el puerto Nicholson. Estrecho de Cook**

**147-1887.**—El «Marine Department» de Wellington comunica que se ha fondeado una boya de barril pintada de *verde*, con la palabra «WRECK», a 45 metros al SE. del casco a pique *Tui*, que está situado en el centro de la entrada norte del paso Chaffers, en 13 metros de agua.

Los buques que entren o salgan del puerto Nicholson deben pasar por el lado sur de la boya.

Cartas inglesas: 1423, 695, 2054, 1212.

(*Notice to Mariners*, núm. 1/12, Washington, 1887).

## A U S T R A L I A

### COSTA SUR

**Iluminacion de una luz en el muelle de la bahía Apolo**

**148-1887.**—El «Department of Ports and Harbours» de Melbourne comunica que en enero de este año debe haberse encendido una luz en la estremidad del muelle de la punta Bunbury, en la bahía Apolo.

La luz es fija *roja* i será visible con tiempo claro desde una distancia de cerca de 3 millas.

Posicion aproximada: 38° 45' 50" S. i 143° 40' 50" E.

Cartas inglesas: 1694, 1063, 1695 b, 2759 b.

(*Notice to Mariners*, núm. 76, Londres, 1887).

## ARCHIPIELAGO INDICO

### ISLAS CÉLEBES

**Cambio en la altura i en la visibilidad de la luz de Kampong Mariso. Puerto de Macasar**

**149-1887.**—La luz fija blanca i roja de Kampong Mariso, que estaba colocada en un poste, se encuentra ahora encima de una armazon de fierro, pintada de blanco i erijida mas o menos en el mismo sitio que el antiguo poste. La luz blanca es visible ahora desde 10 millas i la luz roja desde 5 millas. El aparato iluminatorio es de 6° órden.

La altura de la luz es de 14 metros sobre el nivel del mar i encima del terreno.

Cartas inglesas: 2637, 2662.

(*Notice to Mariners*, núm. 33, Batavia, 1887).

**Ramon Serrano M.,**

Director interino de la Oficina.

---

*Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.*

---



---

*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

---

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS

Nº 28

Santiago, julio 8 de 1887.

---

### AMERICA MERIDIONAL

#### COSTAS DE CHILE

##### Desaparición de la boya del bajo del Buei. Puerto de Valparaiso

150-1887.—El Gobernador Marítimo de Valparaiso comunica, con fecha 7 del presente, que la boya de silbato que avalizaba el bajo del Buei ha abandonado su puesto. Mientras se repone se ha fondeado en el mismo sitio una boya comun,

Cartas inglesas: 1314, 786, 789. Carta chilena: 11.

### OCEANO PACIFICO

#### NUEVA CALEDONIA

##### Arrecife entre el arrecife María i el islote Ndie. Isla de los Pinos

151-1887.—El buque de guerra francés *Duchaffaut*, al dirijirse del arrecife María al paso Sarcelle, se varó en un arrecife situado al NNO. de aquella i cuyo menor fondo resultó ser de 2.5 metros.

Desde él demoran: la isla Ameré al N 37° O.; el islote Ndie al N 5° E.; el islote Dii Anna al S 62° E.; el islote Dii Ami al S 53° E.

Estos arrumbamientos sitúan este peligro a una milla próximamente al NNO. del arrecife María.

Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 2906, 1380, 780.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 19/114, Paris, 1887).

**Ramon Serrano M.,**  
Director interino de la Oficina.

---

*Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.*

---

# NOTICIAS HIDROGRÁFICAS

Sancti Spiritus, Julio 8 de 1887.

Nº 28

## AMÉRICA MERIDIONAL

### GOBIERNO DE CHILE

Investigación de la zona del lago del Norte, Puerto de Valparaíso.

1887-1888.—El Gobierno de Chile, a través de la Comisión de Oceanografía, ha emprendido una investigación de la zona del lago del Norte, Puerto de Valparaíso, con fecha 1.º de Julio. La investigación se ha dividido en dos partes: la primera, que se refiere a la zona del lago del Norte, y la segunda, que se refiere a la zona del lago del Sur.

Cartas nauticas: 1887, 1888, 1889. Carta chilena: 1887.

## OCEANO PACÍFICO

### NUOVA CALIFORNIA

Atención contra el ataque de la zona del lago del Norte, Puerto de Valparaíso.

1887-1888.—El Gobierno de Chile, a través de la Comisión de Oceanografía, ha emprendido una investigación de la zona del lago del Norte, Puerto de Valparaíso, con fecha 1.º de Julio. La investigación se ha dividido en dos partes: la primera, que se refiere a la zona del lago del Norte, y la segunda, que se refiere a la zona del lago del Sur.

1887-1888.—El Gobierno de Chile, a través de la Comisión de Oceanografía, ha emprendido una investigación de la zona del lago del Norte, Puerto de Valparaíso, con fecha 1.º de Julio. La investigación se ha dividido en dos partes: la primera, que se refiere a la zona del lago del Norte, y la segunda, que se refiere a la zona del lago del Sur.

1887-1888.—El Gobierno de Chile, a través de la Comisión de Oceanografía, ha emprendido una investigación de la zona del lago del Norte, Puerto de Valparaíso, con fecha 1.º de Julio. La investigación se ha dividido en dos partes: la primera, que se refiere a la zona del lago del Norte, y la segunda, que se refiere a la zona del lago del Sur.

Cartas nauticas: 1887, 1888, 1889. Carta chilena: 1887.

Cartas nauticas: 1887, 1888, 1889. Carta chilena: 1887.

Director interino de la Oficina.  
Hermano Espinoza E.

Cartas nauticas: 1887, 1888, 1889. Carta chilena: 1887.

Cartas nauticas: 1887, 1888, 1889. Carta chilena: 1887.



*Recíbala esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS

Nº 29

Santiago, julio 18 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL

#### COSTAS DE CHILE

De una comunicacion pasada a la Oficina Hidrográfica por el capitán graduado de fragata don Ramón Serrano M., jefe de una comision esploradora de la rejion austral de la República, tomamos las noticias siguientes:

#### Datos sobre la entrada Cornish. Archipiélago de las Guaitecas

152-1887.—Segun datos comunicados por cazadores de focas de la comarca, la entrada Cornish está formada por dos esteros, uno de los cuales, de poco saco i peligroso por sus islotes i bajos, se dirige al sur i al SE. por unas 6 millas; el otro se dirige al norte i rodea la península Duendes por el este. Ninguno de los dos es de utilidad para la navegacion.

#### Datos sobre la entrada Burns. Archipiélago de las Guaitecas

153-1887.—La entrada Burns está formada por un estero que tiene 4 millas de largo en la direccion del este i del SE. En su estremidad tiene fondeadero bastante abrigado, con fondo de 15 metros de agua.

Cartas inglesas: 1325, 786, 789. Carta chilena de 1873, hoja núm. 1.

### AMERICA SETENTRIONAL

#### ESTADOS UNIDOS. COSTA OESTE

#### Valizamiento del canal Bonita. Puerto de San Francisco

154-1887.—El inspector del «12º Light-house District» de los Estados Unidos hace saber que el canal Bonita o canal del norte de la entrada del puerto de San Francisco ha sido señalado de la manera siguiente:

Una boya roja, núm. 2, en el lado norte del banco de Cuatro Brazas, al oeste de la entrada del canalizo, en 14 metros de agua.

Una boya negra, núm. 3, en el lado este del canalizo, para marcar una restinga situada casi al frente de la laguna Rodeo.

Una boya pintada a fajas horizontales negras i rojas en la estremidad oriental del banco de Cuatro Brazas, a 0.5 milla próximamente al S 48º O. del faro de la punta Bonita, en 13 metros de agua.

La antigua boya negra núm. 3 de la estremidad oriental del banco de Cuatro Brazas ha sido retirada, i la boya núm. 1, que marcaba la estremidad occidental del mismo banco, ha sido trasladada al límite exterior de la barra, en 14 metros de agua.









Desde esta última boya, la de fajas horizontales rojas i negras i las luces de la punta Bonita i de la isla Alcatraz están justamente abiertas una de otra. Arrumbamiento verdadero.

Cartas inglesas: 591, 229, 2530, 782.

(*Notice to Mariners*, número 3/25, Washington, 1887).

## A U S T R A L I A

### COSTA ESTE

#### Inexistencia del arrecife Pioneer. Derrota interior

155-1887.—El capitán de puerto de Brisbane hace saber que ha pasado cerca de la posición asignada al arrecife Pioneer, que se decía situado en la derrota interior del estrecho de Torres, al SO. de la isla Halfway i al NE. del arrecife Pearn (*Noticia hidrográfica* 31/243 de 1884), i que no obstante el soplar un viento fresco i estar muy ajitada la mar en ese momento, no ha podido ver indicio alguno de peligro a flor de agua.

En consecuencia el arrecife Pioneer ha sido borrado de las cartas inglesas.

Cartas inglesas: 2354, 2763, 2764, 2759 a, 780.

(*Notice to Mariners*, núm. 19, Londres, 1887).

## A R C H I P I E L A G O I N D I C O

### ESTRECHO DE CARIMATA

#### Peligro en la parte sur de dicho estrecho

156-1887.—Según el «Bericht aan Zeevarenden» de la Haya, el director de la Oficina meteorológica de Amsterdam informa que el vapor mercante *Smit* ha tocado, en febrero de este año, en la parte sur del estrecho de Carimata, sobre un obstáculo que puede ser un casco a pique. Ese peligro se halla por 3° 22' S. i 109° 47' 24" E.

Cartas inglesas: 2160, 941 a.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 28/165, París, 1887).

### JAVA. COSTA NORTE.

#### Iluminación de una luz en la isla Mandelike

157-1887.—Según el mismo periódico, el gobernador jeneral de las Indias Holandesas comunica que una luz fija *blanca*, elevada 85.5 metros sobre el nivel de la pleamar i visible desde 16 millas en todo el horizonte hasta la costa de Japara, ha sido encendida a fines de febrero de este año en la isla Mandelike. El aparato iluminatorio es de 4° orden i está colocado en una armazón pintada de blanco i de 15.5 metros de altura.

Carta inglesa: 941 a.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 32/182, París, 1887).

**Ramon Serrano M.,**  
Director interino de la Oficina.

---

*Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.*

---



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella correje o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS

N° 30

Santiago, julio 25 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL

#### COSTAS DE CHILE

De una comunicacion pasada a la Oficina Hidrográfica por el capitán graduado de fragata don Ramon Serrano M., jefe de una comision esploradora de la rejion austral de la República, tomamos las noticias siguientes:

#### Datos sobre la bahía Ana Pink. Archipiélago de las Guaitecas

158-1887.—Segun comunicacion de cazadores de focas de la comarca, la costa sur de la bahía Ana Pink no ofrece ningun fondeadero recomendable; el mejor de los que hai en esa parte se encuentra al occidente de la isla Inchemó, en 9 metros de agua, al abrigo de los vientos del 3° i del 4° cuadrantes.

Cartas inglesas: 1298, 1325, 786, 789. Carta chilena de 1873, hoja núm. 1.

### OCEANO PACIFICO

#### ISLAS TAHITÍ

El contra-almirante Marcq de Saint-Hilaire, jefe de la estacion naval francesa del Pacífico, embarcado en el *Duquesne*, comunica las noticias que siguen:

#### Inexistencia de valizas en el puerto Faeton. Isla Tahiti

159-1887.—La valiza del arrecife que se estiende frente a la ensenada Vahipahu i que debe verse por el lado de estribor después de haber doblado la punta Teana, no existe al presente.

El citado arrecife se estiende mucho mas afuera que lo que indican las cartas. Para pasar claro de él hai que gobernar, después de haber doblado la punta Teana, sobre la punta Onetea hasta que se haya rebasado la boca de la ensenada Vahipahu.

Tampoco existe en la actualidad la valiza de la estremidad de los arrecifes del paso de Teputo. Para franquear a este es necesario seguir la entilacion de dos pirámides blancas que se mencionan mas adelante.

#### Pasos para el puerto Faeton

160-1887.—De las entradas al puerto Faeton las mas inmediatas son los pasos de Teputo i de Matu, que comunican con un paso exterior comun a ambos. El de Teputo es mui estrecho, lo que lo hace peligroso cuando hai marejada algo fuerte, sobre todo para un buque de mucha eslora i de gran círculo de rota-









cion. En efecto, los ejes del paso exterior i del Teputo no se corresponden, siendo indispensable efectuar un cambio de rumbo para pasar de uno a otro.

Para tomar i seguir el paso de Teputo hai que enfilar dos pirámides blancas situadas, una a orillas del mar i la otra en la parte inferior de la falda norte del monte Farei. Segun observaciones hechas a bordo del *Duquesne*, será cómodo, para tomar posicion, reconocer la ensenada Mitirapa, fácil de distinguir por un puente pintado de negro i situado abajo de una quebrada cuyo color oscuro resalta sobre el fondo uniforme de la costa. Se arrunbará dicha quebrada al N 37° E. i se gobernará en esa direccion, para mantener la valiza del arrecife Teipe (reicientemente colocada) hacia la izquierda i un poco abierta con aquella. Una peña negra siempre visible, situada encima del arrecife Matuhu i que se encuentra en el arrumbamiento espresado indica, por su enfilacion con el lado oriental del puente de la ensenada Mitirapa, la direccion que conviene seguir. Se gobernará en seguida evolucionando progresivamente hasta alcanzar en el medio del paso exterior la enfilacion de las dos pirámides del paso de Teputo, que se conservarán cerradas hasta haber franqueado este último.

La salida con un buque de gran porte es tambien difícil, pues el restringido espacio de que se puede disponer para jirar solo permite llegar a la enfilacion cuando se está a mui corta distancia del arrecife. Se comenzará a jirar desde un principio, lenta i gradualmente; se pasará tan cerca como sea posible de la valiza del arrecife Teipe, i se comenzará desde entonces a caer paulatinamente sobre estribor. Cuando se haya llegado a la enfilacion de las pirámides, habrá que mantenerse en ella hasta que se haya rebasado la punta del arrecife Tohautu; se caerá en seguida sobre babor para dejar perfectamente por la popa el puente de la ensenada Mitirapa, lo que hará pasar claro del bajo de 4 metros del arrecife exterior.

El paso de Matu es angosto como el de Teputo, pero mas sinuoso i por consiguiente mas dificultoso para un buque de mucha eslora. No estaba avalizado a fines de 1886.

### Datos sobre el paso de Tapueraha o Vairao

161-1887.—Cuando la marejada viene del oeste, este paso es preferible a los dos anteriores; es mas ancho i mas fácil de franquear, aunque es mucho mas largo. La enfilacion, al N 67° E., es dada por una pirámide colocada a orillas del mar i por la mediania de un teton de forma trapeziodal que sobresale de la cresta de las montañas que se juntan con el monte Farei. Esta enfilacion es fácil de reconocer desde afuera; pero no es mui precisa cuando se ha embocado el paso. Además, el teton se halla a una grande altura i puede por consiguiente ser tapado por las nubes, i, cuando se está cerca de tierra, por un contrafuerte de los cerros. Por estos motivos sería de desear que se construyese otra pirámide en dicho contrafuerte.

Franqueado el paso de que se trata i a la altura de la punta Ririi, el canal interior entre la costa i el arrecife Temaino está dividido en dos por un banco de coral. Ambos son dificultosos, tanto por un bajo de 5 metros que se encuentra a 3 cables al norte de la estremidad oriental del arrecife Temaino como por su reducida anchura. El del oeste, cuando esté bien avalizado, será mas cómodo que el del este para buques de gran porte.

Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 1382, 783.

(Estractado de la *Notice hydrographique* núm. 3, Paris, 1887).

Ramon Serrano M.,  
Director interino de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS

Nº 31

Santiago, agosto 1.º de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL

#### COSTAS DE CHILE

De una comunicacion pasada a la Oficina Hidrográfica por el capitan graduado de fragata don Ramon Serrano M., jefe de una comision esploradora de la rejion austral de la República, tomamos las noticias siguientes:

#### Bajo al NE. de la isla Tranque. Archipiélago de Chiloé

**162-1887.**—Segun datos comunicados por los prácticos de la comarca, existe al NE. de la isla Tranque un bajo de arena que descubre a bajamar. Se encuentra situado en la interseccion de las dos enfilaciones siguientes: el monte Vileun o Pan de Azúcar con la punta Quelan i la roca Numancia con la roca Solitaria. Posicion asignada: 42° 51' 30" S. i 73° 14' 30" O.

#### Datos sobre el arrecife Apabon. Archipiélago de Chiloé

**163-1887.**—El arrecife Apabon, conocido con el nombre de roca Inche por los prácticos de la comarca, se estiende como 4 millas desde la posicion que le asigna la carta hacia la punta Lelbun, estrechando mucho la entrada oriental del canal de Lemui. Este banco es de arena i piedra i está en partes avalizado por sargazos; su profundidad es mui variable, i alcanza a veces, principalmente en su extremo sur, a 2.8 metros en bajamar.

Cartas inglesas: 1289, 786, 789.

### REPÚBLICA ARJENTINA

#### Estacion de refujio i de salvamento en la bahía de Ushuuaia. Canal Beagle. Costa austral de la Tierra del Fuego

**164-1887.**—La Prefectura Marítima de Buenos Aires hace saber, en un «Aviso a los Navegantes» publicado en abril de este año, que en la bahía Ushuuaia existe una sub-prefectura marítima arjentina que cuenta con personal i elementos suficientes para ausiliar a los buques que por cualquiera causa lo necesiten i asistir a los naufragos que el mar arroje a las costas. Esta sub-prefectura está situada a unos 800 metros de la mision evangélica inglesa establecida en Ushuuaia desde 18 años atrás.







Los indíjenas de la comarca, pertenecientes a la tribu de los indios fueguinos llamados yahaganes, son casi en su totalidad civilizados, su carácter es sumiso i hablan algo el inglés. Los navegantes no deben en consecuencia tener temor alguno a esta jente i pueden hacer señales o acercarse i desembarcar en la costa, seguros de ser bien recibidos por los indios i aun auxiliados i tratados humanamente, sea proporcionándoles los elementos de que disponen, sea indicándoles la mejor i mas segura ruta para encontrar la sub-prefectura o la mision inglesa.

En la *Noticia hidrográfica* 9/52 de 1883 i en el *Anuario hidrográfico*, tomo 9, página 214, se ha publicado instrucciones relativas a la manera mas segura i rápida para llegar con embarcaciones menores a la mision inglesa desde la alta mar, segun el buque naufrague en la parte oriental o en la occidental del cabo de Hornos.

Cartas inglesas: 1373, 554, 786, 789.

## OCEANO PACIFICO

### ISLAS TAHITI

#### Valizamiento i marcas de la bahía Tautira. Isla Tahiti

**165-1887.**—El contra-almirante Marcq de Saint-Hilaire, jefe de la estacion naval francesa del Pacífico, embarcado en el *Duquesne*, comunica, relativamente al valizamiento de la bahía Tautira, las noticias que siguen: .

El rodal de un metro que se encuentra en la prolongacion de la ensenada Vainofa, así como la piedra Crabe, situada a una milla al N 42° O. de este rodal, estaban avalizados a fines de 1886

Para franquear sin peligro el paso de Vainofa, que tienen que tomar los buques que se dirijen al surjidero de Tautira, hai que seguir la enfilacion de la cumbre mas elevada del valle de Vaitoto con el pié del monte Vainofa (vista de la carta francesa 3825). Pero esta enfilacion, fuera de ser mui indeterminada, es a veces imposible de tomar, pues la cumbre está amenudo tapada por las nubes. Sería mui ventajoso cambiarla por otra constituida por puntos mas cercanos, para cuyo efecto se podría sacar partido de la valiza colocada sobre el rodal de un metro citado mas arriba.

Cartas inglesas: 1382, 783.

(*Notice hydrographique*, núm. 3, Paris, 1887).

**Ramon Serrano M.,**  
Director interino de la Oficina.

---

*Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.*

---

Imprenta Nacional, Moneda, 112,



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS

N° 32

Santiago, agosto 8 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL

#### COSTAS DE CHILE

De una comunicacion pasada a la Oficina Hidrográfica por el capitan graduado de fragata don Ramon Serrano M., jefe de una comision esploradora de la rejion austral de la República, tomamos las noticias siguientes:

#### Surjidero al SE. de la isla Tac. Archipiélago de Chiloé

166-1887.—Segun datos comunicados por los prácticos de la comarca, hai un buen surjidero para buques de cualquier porte al SE. de la isla Tac, en 14.8 a 16.6 metros de agua.

#### Estension del bajo Dugoab. Archipiélago de Chiloé

167-1887.—El bajo Dugoab se estiende hacia el Este mas de lo que demuestran las cartas de navegacion i no deja paso entre él i la isla Tac.

Cartas inglesas: 1289, 786, 789.

### AMERICA SETENTRIONAL

#### ESTADOS UNIDOS. COSTA OESTE

#### Establecimiento de una boya de silbato cerca de la punta Arguilla (Arguello)

168-1887.—Segun aviso del Gobierno de los Estados Unidos, se ha fondeado una boya de silbato automática delante de la punta Arguilla, a unas 11 millas al Sur de la punta Purísima.

Posicion aproximada: 34° 32' 30" N. i 120° 40' O.

#### Inexistencia de la boya de silbato de la punta Purísima

169-1887.—Segun aviso del mismo Gobierno, una boya de silbato automática que segun se ha publicado señala un arrecife que se estiende a 2.5 cables por el SSO. de la punta Purísima, no existe.

Cartas inglesas: 2530, 787.

(Notice to Mariners, núm. 24, Londres, 1887).







# A U S T R A L I A

## T A S M A N I A

### Inexistencia de la roca Waihora, al ESE. de la punta Eddystone

**170-1887.**—De un prolijo reconocimiento efectuado con circunstancias favorables de tiempo i de mar por el comandante Hoskyn, del buque hidrógrafo inglés *Myrmidon*, en el paraje en que se suponía situada la roca en la cual ha tocado en 1886 el buque *Waihora* (*Noticia hidrográfica* 43/254 de 1886), resulta que no existe ningun peligro en la localidad, pues el menor fondo encontrado en la posicion misma asignada a la roca i en sus contornos ha sido de 22 metros.

A consecuencia de esta infructuosa esploracion, así como de la que ya había efectuado el mismo *Myrmidon* en 1886 i de los datos suministrados al comandante Hoskyn por los habitantes del lugar, que creen mui probable el hecho de que el *Waihora* haya tocado en la roca Norgate, la roca Waihora ha sido borrada de las cartas del admirantazgo inglés.

Cartas inglesas: 1706, 1079, 1695 a, 2759 a.  
(*Notice to Mariners*, núm. 63, Londres, 1887).

## ARCHIPIELAGO INDICO

### S U M A T R A

#### Situacion de la luz i de los dos muelles de Telok-Betong

**171-1887.**—A las indicaciones contenidas en la *Noticia hidrográfica* 37/188 de 1885 hai que agregar que la luz de Telok-Betong se encuentra a 400 metros de la costa. El nuevo muelle se halla a unos 300 metros al Este del antiguo, tal como lo indican las cartas actuales.

Cartas inglesas: 940, 2056, 941 a.  
(*Notice to Mariners*, núm. 3, Batavia, 1887).

#### Posicion de arrecife Suffolk, cerca de la isla Tapak

**172-1887.**—El capitan del vapor holandés *Japara* informa que el arrecife *Suffolk*, situado al Este de la isla Tapak, se encuentra situado precisamente bajo los arrumbamientos siguientes:

La costa mas norte de la isla Tapak al O  $\frac{1}{4}$  SO.; la punta oriental al SSO.; la abertura entre dicha isla i otra inmediata al SO  $\frac{1}{4}$  O.

Cartas inglesas: 2761, 941 a.  
(*Notice to Mariners*, núm. 6, Batavia, 1887).

**Ramon Serrano M.,**  
Director interino de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.

---



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS

Nº 33

Santiago, agosto 16 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL

#### COLOMBIA. COSTA NORTE

##### Estension de la punta Belillo, de la isla Verde. Puerto de Sabanilla

**173-1887.**—El jefe de la division naval italiana de la América meridional informa que la punta Belillo, de la isla Verde, se ha prolongado como 1260 metros en la direccion del SO., por efecto de los aluviones acarreados por el rio Magdalena. Este avance ya habia sido comprobado desde tiempo atrás (*Noticia hidrográfica* 19/127 de 1881).

El estremo de la citada punta se encuentra actualmente situado bajo los arrumbamientos siguientes: el morro Hermoso al S 9° 30' O.; el faro 3 millas al S 48° 30' E.; la aduana, en la punta San Antonio, al S 78° 30' E.

Entre el bajo que prolonga a la punta Belillo i el fondo de 7 metros indicado en la carta inglesa 2259 existe una pequeña ensenada con fondos de 9 a 17 metros.

Arrumbamientos verdaderos. Variacion: 3° 30' NE. en 1887.

Cartas inglesas: 2259, 396, 762, 763.

(*Aviso ai Naviganti*, núm. 42, Jénova, 1887).

### MAR DE LAS ANTILLAS

#### ISLAS VÍRJENES

##### Iluminacion de una luz en la isla Culebrita

**174-1887.**—El mismo jefe comunica tambien que en la isla Culebrita, del archipiélago de las Vírjenes, situada al Este de la de Puerto Rico, se ha encendido una luz fija blanca elevada 82 metros sobre el nivel del mar i visible desde la distancia de 12 millas con tiempo claro.

Posicion: 18° 19' N. i 65° 14' O.

Cartas inglesas: 2677, 130, 2600, 762.

(*Aviso ai Naviganti*, núm. 42, Jénova, 1887).





# ARCHIPIELAGO INDICO

JAVA. COSTA NORTE.

Datos sobre el fero del eclipse Anwanjy o Koko. Estrecho de Madura

175-1887.—El comandante Maclean, del buque hidrográfico inglés Flying Fish, informa que la luz del eclipse Anwanjy o Koko es fija de destellos; después las planas durante 80 segundos, i en seguida, durante los 20 segundos que duran el destello de 7 segundos, precedido i seguido por un eclipse que dura

(Londres, 1887).

Observación de la señal horaria de Batavia

1887.—El mismo comandante Maclean, con fecha 1° de enero de 1887, informa que la señal horaria de Batavia ha dejado de funcionar.

Observación de la señal horaria de Batavia

Observación de la señal horaria de Batavia

1887.—El mismo comandante Maclean, con fecha 1° de enero de 1887, informa que la señal horaria de Batavia ha dejado de funcionar.

(Londres, 1887).

BATAVIA

Observación de la señal horaria de Batavia

1887.—El mismo comandante Maclean, con fecha 1° de enero de 1887, informa que la señal horaria de Batavia ha dejado de funcionar.

Observación de la señal horaria de Batavia

Observación de la señal horaria de Batavia

(Londres, 1887).

# ARCHIPIELAGO INDICO

JAVA. COSTA NORTE.

## Datos sobre el faro del arrecife Zwaantyes o Koko. Estrecho de Madura

**175-1887.**—El comandante Maclear, del buque hidrógrafo inglés *Flying Fish*, informa que la luz del arrecife Zwaantyes o Koko es fija de destellos; despide una luz blanca durante 80 segundos, i en seguida, durante los 26 segundos que siguen, un destello de 7 segundos, precedido i seguido por un eclipse que dura casi 10 segundos.

Carta inglesa: 941 b.

(*Notice to Mariners*, núm. 65, Londres, 1887).

## Cesacion de la señal horaria de Batavia

**176-1887.**—El mismo comandante comunica tambien, con fecha 1° de enero de 1887, que la señal horaria de Batavia ha dejado de funcionar.

Cartas inglesas: 933, 2056, 941 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 60, Londres, 1887).

## Datos complementarios sobre la señal horaria de Tanjong-Priok

**177-1887.**—El mismo comandante comunica tambien que la señal horaria que se hace en el puerto Tanjong-Priok (nuevo puerto de Batavia) a las 12 del día se repite a la 1 h 7 m 32.5 s, tiempo medio del lugar, hora que corresponde a 18 h 0 m 0 s del tiempo medio de Greenwich.

Cartas inglesas: 933, 2056, 941 a.

(*Notice to Mariners*, núm. 60, Londres, 1887).

## ERRATAS

En la *Noticia hidrográfica* 13/72 de 1887 debe agregarse, entre el segundo i el tercer párrafo, el título: **Peligros al Norte de la caleta Guanillo del Norte**

En la carta hidrográfica núm. 30, de la caleta Guanillo, anexa al tomo 11 del *Anuario hidrográfico*, debe leerse, en vez de la latitud de 20° 11' 19.8" S., la de 21° 11' 19.8" S. Aunque este error se ha corregido a mano en la carta citada, puede ser útil esta prevencion, para el caso de haberse omitido la enmienda en algun ejemplar.

**Ramon Serrano M.,**  
Director interino de la Oficina.

---

*Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.*

---



# OFICINA HIDROGRAFICA DE CHILE

AJENTE EN VALPARAISO: SEÑOR AUGUSTO KIEL, AVENIDA ERRÁZURIZ, NÚM. 86.

*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS

N° 34

Santiago, agosto 22 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL

#### COSTAS DE CHILE

##### Bajo en el puerto de Los Vilos

178-1887.—El comandante de la corbeta nacional *Abtao*, capitan de corbeta don Arturo Fernandez Vial, comunica que ha reconocido un bajo denunciado por el capitan del vapor *Arica* en el puerto de Los Vilos, i que se estiende desde la isla de los Huevos  $\frac{3}{4}$  de milla hacia el Norte. Este reconocimiento ha hecho ver que existe efectivamente en el lugar indicado un bajo de rocas de mas de 11 metros de agua, en el cual rompe la mar gruesa del 4° cuadrante.

Próximamente se publicarán datos mas precisos sobre este peligro.

Cartas inglesas: 1282, 786, 789.

##### Inexistencia de una roca frente a la isla de Chañaral

179-1887.—El mismo comandante comunica haber reconocido el lugar en que chocó la barca *Jeneral Baquedano* (Noticia hidrográfica 3/13 de 1886) i no haber encontrado ningun indicio de bajo en 2 millas a la redonda, a pesar de haber voltejeado en ese lugar durante casi todo un dia, sin encontrar fondo en 148 metros de agua.

Cartas inglesas: 1287, 786, 789.

## OCEANO PACIFICO

### MAR DE CORAL

#### Noticias sobre diversos arrecifes e islotes del mar de Coral

180-1887.—El comandante Hoskyn, del buque hidrógrafo inglés *Myrmidon*, comunica las noticias siguientes, relativas a diversos arrecifes e islas situados en el mar de Coral, cerca de la derrota exterior del estrecho de Torres:

1. ARRECIFES FLINDERS.—Su punta sur está en 17° 54' 30" S. i 148° 30' 30" E., i su punta oriental en 17° 38' 30" S. i 148° 35' 30" E.









En la parte occidental hai puntos a flor de agua en 17° 27' S. i 148° 20' E., 17° 32' S. i 148° 17' E., i 17° 43' S. i 148° 20' 30" E.

La parte norte de estos arrecifes, en la que hai una profundidad de 47 metros, está a unas 4 millas al sur del arrecife Heralds Surprise. En malos tiempos se puede encontrar un abrigo por dentro de los arrecifes Flinders; pero teniendo en cuenta el gran número de piedras i pequeños cabezos, es necesario tener gran cuidado.

2. ARRECIFE HERALDS SURPRISE.—Tiene unas 2 millas de diámetro i su centro está en 17° 20' S. i 148° 27' E.

3. ARRECIFE DART.—(*Noticia hidrográfica* 14/74 de 1886). De unas 2 millas de diámetro, queda completamente cubierto en pleamar i no es siempre visible en tiempo de calma; su centro está en 17° 24' 30" S. i 148° 12' E.

4. ARRECIFE FLORA.—(*Noticia hidrográfica* 33/194 de 1886). Se halla a unas 10 millas al Sur del arrecife Holmes; tiene 3.5 millas de estension de Este a Oeste i 2 millas de ancho; su punta occidental se encuentra en 16° 45' 30" S. i 147° 42' 30" E.

5. ARRECIFES HOLMES.—Este grupo parece ser acantilado en todo su alrededor, i está entre 16° 23' i 16° 33' S., i entre 147° 49' i 148° 5' E.

6. ARRECIFE BOUGAINVILLE.—(*Noticia hidrográfica* 19/103 de 1887). Está casi enteramente cubierto en pleamar i es difícil de reconocer en tiempo de calma; tiene 2.5 millas de NO. a SE. i 1.5 de ancho. Su punta occidental está en 15° 30' 30" S. i 147° 5' E.

7. ARRECIFES MOORE.—(*Noticia hidrográfica* 24/132 de 1885). El del Sur tiene  $\frac{3}{4}$  de milla de diámetro i su centro está en 16° 1' 30" S. i 149° 9' 30" E. El del Norte tiene 2 millas de estension de NE. a SO. i su punta norte se encuentra en 15° 55' 30" S. i 149° 9' E.

8. BANCO DIANA.—(*Noticia hidrográfica* 19/103 de 1887). Es un pequeño cayo de arena de 3 metros de elevacion, situado en el extremo NO. de un arrecife sumerjido que está entre los paralelos de 15° 42' i 16° 1' S. i entre los meridianos de 149° 35' i 149° 45' E. En este arrecife se han obtenido sondas de 16 a 47 metros; pero como pueden existir fondos menores, deberá evitarse su paso.

Situación del cayo de arena: 15° 43' S. i 149° 37' E.

9. ISLOTES CORINGA.—De corta estension i cubiertos de vejétation, están rodeados de arrecifes que avanzan por su parte norte a una milla. El del NE., islote Chilcott, tiene 8 metros de alto i está en 16° 56' 30" S. i 150° 0' 15" E.; el del SO., de 13 metros de elevacion, está en 16° 57' 45" S. i 149° 55' 30" E.

CORRIENRES I MAREAS.—Las corrientes, en las proximidades de estos arrecifes, parecen estar mui influenciadas por los vientos. No se ha podido hallar ninguna regularidad en las mareas. En tiempo de calma, en la proximidad del banco Diana, la corriente de la creciente parece tener tendencia a establecerse del SO. i la de la vaciante del NE.

Cartas inglesas: 2350, 2763, 2764, 2759 a, 780.  
(*Notice to Mariners*, núm. 71, Londres, 1887).

**Ramon Serrano M.,**  
Director interino de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.

---



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS

N° 35

Santiago, agosto 29 de 1887.

### OCEANO ATLANTICO DEL SUR

#### Escollo al ENE. del cabo Virjenes

181-1887.—El teniente 1° don Ricardo Beaugency, segundo comandante del crucero *Angamos*, comunica desde Punta Arenas que el capitán Jordan, de la goleta norte-americana *W. L. Reech*, en un viaje al estrecho de Magallanes, encontró en el Atlántico, como a 24 millas al ENE del cabo Virjenes, una roca no señalada en las cartas i que solo vela 1.2 a 1.5 metro, en una estension de 60 a 80 metros, por cuyo motivo no pudo verla sino cuando estaba mui inmediato a ella. Esta noticia parece ser confirmada por algunos capitanes de las goletas que trafican por ese paraje.

Segun el capitán Jordan, la mencionada roca se encuentra aproximadamente en 51° 49' S. i 67° 44' O.

Aunque su latitud es mui diferente, esta roca parece ser la roca *Gipsy*, denunciada en 1863 i que ha sido borrada posteriormente de las cartas de navegacion.

Cartas inglesas: 1284, 786, 789.

### AMERICA SETENTRIONAL

#### MÉJICO. COSTA ESTE

##### Bajo en el rio Coatzacoalcos. Golfo de Campeche

182-1887.—El «Branch Hydrographic Office» de Nueva York informa que se ha formado un banco en el medio del canal de entrada del rio Coatzacoalcos, por dentro de la barra. Este banco, formado por los aluviones del rio i compuesto de arcilla dura i de arena, tiene una estension equivalente a un cumplido de buque i ocupa mas o menos la anchura del canal.

Los fondos sobre la barra varían entre 3.5 i 3.8 metros en las mareas de cuadraturas i alcanzan a 4 metros en las de sizijias.

Cartas inglesas: 373, 392, 587, 786.

(*Notice to Mariners*, núm. 12/103, Washington, 1887).

### A U S T R A L I A

#### COSTA ESTE

##### Describeion del paso Flora, en los arrecifes de la Gran Barrera

183-1887.—El paso Flora, que está al través de la Gran Barrera, al NE. de







las islas Frankland, ha sido examinado recientemente por el buque hidrógrafo inglés *Myrmidon*, comandante Hoskyn, i tiene todas las apariencias de una buena abertura. Sin embargo, se necesita gran cuidado para atravesarlo viniendo de fuera, porque la tierra próxima, aunque es alta, está jeneralmente tapada por la niebla, i no deberá intentarse el paso sin tener una situacion determinada con exactitud.

1. EL ARRECIFE DEL CANAL.—Está situado en la entrada exterior del paso Flora, en el cantil exterior del arrecife de la Gran Barrera; tiene una milla próximamente de diámetro i está en 16° 57' S. i 146° 29' E.; la mar rompe siempre en él.

NOTA.—No se ha visto ningun arrecife que vele o a flor de agua hasta 9 millas al Sur i al Este del arrecife del Canal; pero esta parte debe evitarse, porque se encuentran en ella numerosos arrecifes ahogados sobre los que hai de 3 a 5 metros de agua i quizás menos.

2. EL ARRECIFE DEL NO., a 4.5 millas al NO. del canal, es un placer de fondos pequeños que no siempre se distinguen. A 2.5 millas al NO. del arrecife del NO. hai otro que rompe siempre, i parece no debe haber paso limpio entre los dos.

3. La entrada del paso Flora entre el arrecife del Canal i el del NO. tiene un ancho de 3¼ millas i los fondos tienen en él un promedio de mas de 50 metros. Desde el centro del espacio entre esos arrecifes, haciendo rumbo al S 40° O. se va por fondos grandes i limpios hasta 2 millas al SE. de la isla Frankland del Sur. Por dentro de los arrecifes del Canal i del NO. se ensancha el paso, que tiene cerca de 6 millas en su parte mas estrecha.

NOTA.—En las proximidades de Townsville, la mayor parte de los arrecifes de la Gran Barrera quedan en seco o poco menos en bajamar, i son accesibles en buen tiempo por sotavento.

Arrumbamientos verdaderos.

Cartas inglesas: 2350, 2763, 2764, 2759 a, 780.  
(*Notice to Mariners*, núm. 71, Londres, 1887).

## ARCHIPIELAGO INDICO

### JAVA. COSTA NORTE.

#### Señales distintivas de los buques-pilotos del puerto Tanjong-Priok

184-1887.—Segun el «Bericht aan Zeevarenden» de la Haya, el comandante de marina de las Indias Holandesas informa que los buques-pilotos del puerto Tanjong-Priok ostentarán en lo sucesivo las marcas distintivas siguientes:

De dia, una bandera azul con las letras T. P. en grandes caracteres blancos.

De noche, una luz roja sobre una luz blanca en el tope de la embarcacion de vapor i una luz roja en la goleta.

Cartas inglesas: 933, 2056, 941 a.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 36/206, Paris, 1887).

**Ramon Serrano M.,**  
Director interino de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.

---



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS

N° 36

Santiago, setiembre 5 de 1887.

### OCEANO PACIFICO

#### ISLAS PAUMOTU O TUAMOTU

##### Fondos altos en el grupo Mangareva

185-1887.—El comandante de Saint-Julien, del aviso-trasporte francés *Scorff*, informa que, pasando a 4.5 millas por el Sur de la isla Kamaka, del grupo Mangareva, cojió sondas de 22, 20 i 17 metros afuera de las sondas marcadas en las cartas.

En las inmediaciones de la isla Makapu, por el SE., el *Scorff* encontró fondos de 10 i 11 metros en los puntos donde las cartas indican 21 i 29 metros i aun 54 metros, con la mencion de no haberse encontrado fondo a esa profundidad.

Esta disminucion de fondos parece encontrarse sobre la prolongacion del arrecife exterior de las islas Mangareva, prolongacion que se dirige hacia la isla Kamaka.

Cartas inglesas: 767, 783.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 53/299, Paris, 1887).

#### ISLAS TUBUAI

##### Reposicion de boyas en la rada de Ahurei. Isla Rapa u Oparo

186-1887.—El mismo comandante hace saber que ha restablecido las dos boyas de la rada de Ahurei, que habían desaparecido i que estaban fondeadas: una, de color rojo, en un rodal de 2 metros que los buques deben dejar por estribor al entrar, i otra, de color negro, en un rodal de 4 metros que se deja por babor. Estas dos boyas consisten simplemente en toneles.

Cartas inglesas: 29, 767, 783, 788.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 53/300, Paris, 1887).

## NUEVA ZELANDA

#### ISLA DEL MEDIO

##### Supresion de una boya de naufragio en el canal Current Basin. Estrecho de Cook

187-1887.—El «Marine Department» de Wellington informa que el casco a







## AUSTRIA

COSTA ESTE

AINAMZAT

Example de la born de la roca Xalibool. Canal d'Intercanvi

Director intencional de la Oficina

pique *Lyttelton*, situado cerca de las rocas *Piege*, en el canal *Current Basin* (*Noticia hidrográfica* 15/84 de 1887), ha dejado de ser peligroso para la navegacion, por habersele suprimido la arboladura. En consecuencia, la boya verde que lo avalizaba ha sido retirada.

Cartas inglesas: 2616, 1096, 2054, 1212.

(*Nachrichten für Seefahrer*, núm. 13/557, Berlin, 1887).

## A U S T R A L I A

### COSTA ESTE

#### Marcas de dirección del canal del Norte u Howe. Bahía Moreton

188-1887.—Segun noticias publicadas por el «Department of Ports and Harbours» de Melbourne, los bancos del Este de la bahía Moreton han avanzado hacia el Oeste, i, en consecuencia, las marcas de dirección para tomar el canal del Norte o canal Howe (*Noticias hidrográficas* 33/169 i 44/229-230 de 1885) son ahora las siguientes:

De noche, la luz de Tangeluma deberá ser mantenida por el Oeste de la de Cowan-cowan, con una abertura igual a los  $\frac{2}{3}$  de la diferencia entre sus alturas respectivas.

De dia, el faro de Cowan-cowan será enfilado con el corte de Tangeluma, por el Este del rodal Ship.

La valiza flotante no ha sido aun reemplazada. Hasta que sea repuesta, su posicion será señalada por una boya con un botalon.

La boya de la restinga de los bancos del Este no llevará botalon en lo sucesivo.

Cartas inglesas: 1670, 1674, 1029, 2759 b, 780, 788.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 46/264, Paris, 1887).

## T A S M A N I A

#### Cambio de la boya de la roca Zuidpool. Canal D'Entrecasteaux

189-1887 — La «Marine Board» de Hobartown informa que la boya tronco-cónica negra de la roca Zuidpool (*Noticia hidrográfica* 49/292 de 1886) ha sido cambiada por una boya cónica ajedrezada a cuadros negros i blancos..

Cartas inglesas: 1079, 2759 b, 788.

(*Nachrichten für Seefahrer*, núm. 13/558, Berlin, 1887).

**Ramon Serrano M.,**  
Director interino de la Oficina.

---

Qualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.

---



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS

Nº 37

Santiago, setiembre 12 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL

#### COSTAS DE CHILE

##### Reposicion de la boya del bajo del Buei. Puerto de Valparaiso.

**190-1887.**—La boya del bajo del Buei, que había desaparecido de su sitio (*Noticia hidrográfica* 28/150 de 1887), ha sido repuesta en el mismo punto que antes ocupaba.

Cartas inglesas: 1314, 786, 789. Carta chilena: 11.

### MAR DE LAS ANTILLAS

#### ISLA HAITÍ

Banco de coral cerca de la punta Hernandez. Rada de las Cañitas (Sanchez).  
Bahía Samaná

**19-1887.**—El comandante Oldekop, del buque de guerra aleman *Prinz Adalbert*, comunica la existencia de un banco de coral con 3 a 5 metros de agua, situado a unos 6 cables al S 25° 18' E. de la punta Hernandez, en la rada de las Cañitas o de Sanchez, bahía de Samaná.

Arrumbamiento magnético.

Cartas inglesas: 2343, 393, 761.

(*Nachrichten für Seefahrer*, núm. 13/547, Berlin, 1887).

### A U S T R A L I A

#### COSTA SUR

##### Ereccion de una valiza sobre el bajo Pope's Eye. Puerto Phillip

**192-1887.**—El «Department of Ports and Harbours» de Melbourne comunica que se ha colocado una valiza formada de una percha blanca con una mira circular en 3 metros de agua en bajamar ordinaria i a cerca de 4.5 cables por el NE  $\frac{1}{4}$  N. de la boya del bajo Pope's Eye.

Cartas inglesas: 2747 a, 1063, 1695 b, 780, 788, 2750 b.

(*Leis aus Navigations*, núm. 69/346, Paris, 1887).







## Existencia de un bajo en la entrada del canal del Oeste. Entrada del puerto Phillip

193-1887.—La misma oficina anuncia tambien que en una estension de cerca de 2 cables por el Este de la boya de Swashway (entre la estremidad oriental del bajo Royal George i la boya número 4 del canal del Oeste) se ha formado una serie de placeres de arena en los cuales la menor profundidad es de 4.6 metros.

Mientras no se haga un nuevo reconocimiento no se deberá confiar en las profundidades del canal que señalan las cartas actuales i no se debe pasar por el Este del bajo Royal George.

Cartas inglesas: 2747 b, 1063, 1695 b, 780, 788, 2759 b.  
(*Avis aux Navigateurs*, núm. 60/347, Paris, 1887).

## OCEANO ATLANTICO

### ISLAS CANARIAS

#### Nuevo naufragio en el bajo Gando i nuevos datos sobre éste. Isla Gran Canaria

194-1887.—El comandante de marina de las Canarias i el cónsul de Francia en Tenerife informan que el vapor inglés *Spider* ha encallado i se ha perdido, el 2 de abril de este año, en la roca Gando, por el Este de la punta de su nombre, que es la estremidad oriental de la isla Gran Canaria. El *Spider* ha quedado con la popa en 8 metros de agua i con la proa afuera hasta el palo de trinquete.

Se recordará que este peligro ha ocasionado muchos siniestros en estos últimos años: el vapor italiano *Flora*, el vapor inglés *Senegal*, el vapor francés *Ville de Pará* i por último el vapor español *Alfonso XII* se han perdido en el mismo punto, todos en pleno día i con buen tiempo.

Sin embargo, este bajo está bien situado en las cartas de navegacion, i un reconocimiento efectuado en 1885 por la goleta española *Ceres*, con posterioridad a la pérdida del *Alfonso XII*, no ha hecho descubrir en ese paraje ningun otro peligro que el bajo de que se trata (*Noticias hidrográficas* 4/36, 19/110 i 39/200 de 1885). Dicho bajo consiste en una piedra de 41 metros de largo por 5 de ancho que vela en las mayores mareas equinocciales, i se encuentra en la enfilacion de la piedra situada encima del bajo Melenara con el faro de la isleta.

Para evitar este peligro los buques procedentes del Sur deberán llevar descubierta toda la isleta, la cual, por su gran elevacion, se distingue desde mucha distancia. En todo caso será prudente, hasta que se haga un nuevo reconocimiento de este punto, dar a la punta Gando un resguardo de 2 millas cuando menos.

Cartas inglesas: 1869, 1229, 1894, 1226.

(*Aviso a los Navegantes* núm. 55/264, Madrid, 1887, i *Avis aux Navigateurs*, núm. 56/316, Paris, 1887).

**Ramon Serrano M.,**  
Director interino de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.

---



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrige o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS

Nº 38

Santiago, setiembre 19 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL

#### COSTAS DEL BRASIL

##### Datos sobre los bancos, boyas i luz de la entrada del rio Pará

195-1887.—El capitán Jellard, del vapor inglés *Clearence*, comunica que el banco Coroa Nova, en la entrada del rio Pará, se ha prolongado alguna distancia hacia el Oeste i el banco Coroa Secca hacia el Este; de manera que sus límites actuales no concuerdan con los marcados en las cartas. El banco Foul Ground tambien se ha estendido mas hacia el Este.

De las tres boyas que hai al Este del barco-faro solo se pudo ver una, la *blanca*, que está fondeada al Norte del banco Braganza i que se encuentra en las rompientes, al Sur de la posicion que le asignan las cartas.

El faro de la isla Gaivotas no existe.

Cartas inglesas: 2186, 1803.

(*Notice to Mariners*, núm. 19/174, Washington, 1887).

### MAR DE LAS ANTILLAS

#### ISLA DE CUBA

##### Valizaje i trabajos de dragaje en el puerto de la Habana

196-1887.—El comandante Borel de Brétizel, del buque de guerra francés *Bouvet*, comunica las noticias siguientes:

El banco Feliciano está indicado por una valiza.

El banco Regla está señalado hacia el Este, por una valiza; hacia el NE., por una boya; hacia el Oeste, por una valiza.

Cerca del cayo Cruz existe igualmente una valiza. Todas estas valizas tienen una forma triangular, son de madera i están pintadas de *blanco*.

Al Oeste del banco Regla existe un gran número de boyas de amarras para los buques de guerra i al Este para los vapores de comercio. Los buques de vela se sitúan jeneralmente en la parte sur del puerto.

En el interior del puerto se han ejecutado importantes trabajos de escavaciones; así, el banco de Luz no existe ya; los fondos por el NO. del cayo Cruz, cerca de los malecones de la aduana, son mayores; pero en cambio la parte







norte del banco San Telmo, que queda a estribor entrando, no tiene mas que 7 metros de agua en lugar de 9; delante de la playa llamada Baños de los Campos Eliseos, los fondos son menores.

Cartas inglesas: 414, 2579, 1217, 761, 392.  
(*Avis aux Navigateurs*, núm. 65/374, Paris, 1887).

### Valizaje de la entrada del puerto Santiago de Cuba

197-1887.—El mismo comandante comunica las noticias siguientes sobre el valizaje de la entrada del puerto Santiago de Cuba:

No se debe confiar en la boya que se deja a babor, entrando, i que en el plano inglés núm. 443 está marcada con una R.

La estremidad del banco de la punta Gorda está marcada por una boya cónica, roja con punta blanca.

El banco Colorado está indicado por un poste de madera pintado de blanco.

La valiza blanca de la piedra de los Compadres no existe.

El banco Duan está señalado por una valiza blanca.

Cartas inglesas: 443, 2580, 486, 393, 761.  
(*Avis aux Navigateurs*, núm. 63/361, Paris, 1887).

## A U S T R A L I A

### COSTA NORTE

#### Cambio en la posicion de la luz de la isla Goode. Estrecho de Torres. Canal del Principe de Gales

194-1887.—El «Department of Ports and Harbours» de Brisbane comunica que la luz temporal que se encendía en la estacion de señales de la isla Goode (*Noticia hidrográfica* 11/63 de 1883) fué suprimida i que una nueva luz fija blanca se ha encendido en una torre construida en la colina occidental de la isla, cuya elevacion segun las cartas es de 100 metros.

La luz es visible desde el N 64° E. al S 55° O. por el Sur; desde este último arribamiento está tapada por las tierras altas de la isla Hammond. Mientras la luz sea visible por el lado occidental el buque pasará claro de los bancos Gerard.

La luz está elevada a 105 metros sobre el mar i es visible desde 24 millas. El aparato iluminatorio es dióptrico de 4° orden.

La estacion de señales se ha mudado a la misma colina del nuevo faro.

Arribamientos verdaderos. Variacion: 4° 35' NE. en 1887.

Cartas inglesas: 691, 2764, 2759 a.  
(*Notice to Mariners*, núm. 17/155, Washington, 1887).

Ramon Serrano M.,  
Director interino de la Oficina.

---

Cualquiera noticia nueva o de interés puede ser enviada directamente al Jefe de la Oficina Hidrográfica, Santiago, sin necesidad de franquear la correspondencia.

---



*Recibida esta noticia, se deberá marcar con tinta roja en los planos usados a bordo los puntos que ella corrije o modifica, i pegarla en el lugar correspondiente del derrotero.*

## NOTICIAS HIDROGRAFICAS

N.º 39

Santiago, setiembre 26 de 1887.

### AMERICA MERIDIONAL

#### COSTAS DEL PERÚ

##### Inexistencia del arrecife Confluentia, frente a la bahía Independencia

**190-1887.**—El comandante B. F. Day, del buque de guerra de los Estados Unidos *Mohican*, comunica que a mediados de marzo de este año ha pasado por la posición asignada al arrecife denunciado por el capitán del buque alemán *Confluentia* (*Noticia hidrográfica* 36/192 de 1882) en 14° 30' S. i 77° 17' O., cuya existencia fué considerada mas tarde como dudosa (*Noticia hidrográfica* 11/64 de 1884), i que no ha podido ver indicios de él.

Cartas inglesas: 1295, 1323, 786.

(*Notice to Mariners*, núm. 16/149, Washington, 1887).

### MAR DE LAS ANTILLAS

#### ISLA DE CUBA

##### Desaparicion de la valiza del banco Gorda. Puerto Cienfuegos

**200-1887.**—El comandante Borel de Brétizel, del buque de guerra francés *Bouvet*, comunica que a fines de enero de este año la valiza que estaba colocada sobre el banco Gorda en 5.5 metros de agua (*Noticia hidrográfica* 39/199 de 1885) había desaparecido.

Cartas inglesas: 444, 2579, 761.

(*Avis aux Navigateurs*, núm. 63/362, Paris, 1887).

### A U S T R A L I A

#### COSTA ESTE

##### Cambio de carácter de la señal de bruma de la isla Cliffy. Estrecho de Bass

**201-1887.**—El «Department of Ports and Harbours» de Melbourne comunica que desde mediados de febrero de este año hasta nueva orden se dispara un cañonazo cada 5 minutos en el faro de la isla Cliffy, durante los tiempos oscuros i

Reservados todos los derechos. No se permite la explotación económica ni la transformación de esta obra. Queda permitida la impresión en su totalidad.

# NOTICIAS HIDROGRAFICAS

Quinta edición, setiembre 20 de 1887.

N.º 39

## AMERICA MERIDIONAL

### COASTAS DEL PERU

Investigación de la costa del Perú, desde la bahía Independencia

1887-1888.—El comandante J. F. Day, del buque de guerra de los Estados Unidos, *Albatross*, comunicó que a mediados de marzo de este año ha pasado por la bahía de Pisco, al mando del capitán del buque alemán *Corona* (Véase *Noticias Hidrográficas* 38/192 de 1887) en 14. 30' S. 77. 17' O., cuya existencia fue considerada más tarde como dudosa (Véase *Noticias Hidrográficas* 41/24 de 1887) i que no ha podido ser indicada de él.

Cartas inglesas 1202, 1323, 786.  
(Véase *Noticias Hidrográficas* núm. 16/149, Washington, 1887).

## MAR DE LAS ANTILLAS

### ISLA DE CUBA

Investigación de la costa del Puerto de la Habana.

1887-1888.—El comandante J. F. Day, del buque de guerra de los Estados Unidos, *Albatross*, comunicó que a fines de marzo de este año ha pasado por la bahía de Pinar del Río, al mando del capitán del buque alemán *Corona* (Véase *Noticias Hidrográficas* 38/192 de 1887) en 22. 30' S. 82. 17' O., cuya existencia fue considerada más tarde como dudosa (Véase *Noticias Hidrográficas* 41/24 de 1887) i que no ha podido ser indicada de él.

Cartas inglesas 444, 3279, 701.  
(Véase *Noticias Hidrográficas* núm. 63/362, París, 1887).

## AUSTRALIA

### COSTA ESTE

Investigación de la costa del Puerto de la Habana.

1887-1888.—El *Département de la Marine* de París, al mando del capitán del buque alemán *Corona* (Véase *Noticias Hidrográficas* 38/192 de 1887) en 22. 30' S. 82. 17' O., cuya existencia fue considerada más tarde como dudosa (Véase *Noticias Hidrográficas* 41/24 de 1887) i que no ha podido ser indicada de él.