

# MAGALLANES EN 1925

---

Obra Histórica, Geográfica  
Estadísticas e Industrial,  
desde el descubrimiento del  
Estrecho hasta nuestros  
días

por MANUEL ZORRILA C.

TOMO I

Punta Arenas, 1925

983.064  
Z88m  
1925  
v.1.c.1.

DE LA PATAGONIA  
BIBLIOTECA  
BIBLIOTECA CENTRAL Martinic B.

Instituto de la Patagonia  
BIBLIOTECA

úmero: [redacted]

# MAGALLANES EN 1925

---

Obra Histórica, Geográfica, Estadística,  
Comercial e Industrial, desde el des-  
cubrimiento del Estrecho hasta  
nuestros días.

Por MANUEL ZORRILLA C.

---

TOMO I.



Punta Arenas, 1925.

983.064  
Z 88 m  
1925  
V1. C. 1

3

## MAGALLANES EN 1925

---

### La razón de esta obra

---

La presente obra es el fruto de las observaciones que el autor ha podido acumular durante veinte años de residencia en Punta Arenas.

No le guía otro propósito que el de dar a conocer lo que Magallanes significa como factor de la riqueza nacional y la necesidad de prestarle una mayor atención, solucionando sus problemas y vinculándolo práctica y efectivamente con el resto del país.

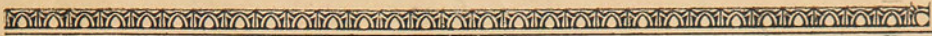
No obstante, no habría sido posible la impresión de este trabajo, al no mediar la generosa y eficaz ayuda económica del Ilmo. ex-Vicario Apostólico de Magallanes y actual Obispo de Ancud, monseñor don Abrahán Aguilera.

Como ex-alumno salesiano, el autor ha querido también, con esta publicación, asociarse a la conmemoración del cincuentenario de las Misiones Salesianas en América, que en Magallanes tuvieron un Apóstol de la talla de monseñor José Fagnano y otros tantos dignísimos operarios cuantos son los Salesianos e Hijas de María Auxiliadora que han trabajado y siguen trabajando aquí en la educación de la juventud y en la civilización católica del Territorio.

Si con este trabajo se consigue interesar a nuestros hombres de Gobierno por los asuntos de Magallanes, habrán quedado suficientemente recompensados los esfuerzos del autor.

**Manuel Zorrilla C.**

Punta Arenas, Abril de 1925.



# MAGALLANES EN 1925

## INDICE DEL I TOMO

### Descubrimiento del Estrecho de Magallanes:

Página

Antecedentes —. Hernando de Magallanes. — El viaje en busca del Estrecho. — El descubrimiento del Estrecho. — Trágico fin de Magallanes. — Regreso a Sanlúcar de la "Victoria".....	9— 16
---	-------

### Diversas expediciones a Magallanes:

García Jofré de Loaysa. — Simón de Alcazaba. — Alonso de Camargo. —Ulloa y Cortés Ojeda. — Juan Ladrillero. — Pedro Sarmiento de Gamboa. — Fundación de poblaciones españolas y su desgraciado fin. — Los corsarios ingleses. — Expediciones de los holandeses. —Los hermanos Nodales. — Francisco de Mandujano. — Sir John Narborough. — Las escuadras del comodoro inglés Anson y del general español José Pizarro. — Juan de Aguirre. — John Byron. —Wallis y Carteret. — Luis Bougainville. — Antonio de Córdoba. —Descripción de los habitantes del Estrecho. — Expedición de la Perouse. — Alejandro Malespina. — Parker King y Fitz Roy. — Dumont D'Urville. — Capitán Mayne. — Jorge Nares. — Expedición de la "Romanche". — Exploraciones de marinos chilenos....	17— 44
--	--------

### La Primera Colonia Chilena en el Estrecho:

Chile toda solemne posesión del Estrecho y funda la Colonia de Fuerte Bulnes. — Fundación y primeros años de la Colonia de Magallanes, a través de las memorias ministeriales. — El Gobierno da cuenta al Congreso de la toma de posesión del Estrecho. — Anhela establecer la navegación a vapor y se preocupa del proyecto de colonizar sus tierras. — El Gobierno estima que la Colonia de Fuerte Bulnes debe trasladarse a otro punto. — Centinela avanzada de la integridad de la República. — El Ministro de Marina da a conocer interesantes datos sobre la Colonia .....	45— 57
--	--------

**Los Gobernadores de Magallanes (años 1843-1925):**

Pedro Silva. — Justo de la Rivera. — José de los Santos Mardones. —  
Sobre el traslado de la Colonia a Punta Arenas. — Benjamín Mu-  
ñoz Gamero. — Bernardo E. Philippi. — J. Gabriel Salas. — Jorge  
Schythe. — Damián Riobó. — Oscar Viel. — Diego Dublé Almei-  
da. — Carlos Wood Arellano. — Francisco R. Sampaio. — Samuel  
Valdivieso. — Daniel Briceno. — Manuel Señoret. — Mariano Gue-  
rrero Baseuñán. — Carlos Bories. — Alberto Fuentes Manterola.  
— Fernando Chaigneau. — Fernando Edwards. — Luis Contre-  
ras Sotomayor. — Exequiel Fernández Hidalgo. — Alfonso Bulnes  
Calvo. — Samuel Ossa Borne. — Vicente Fernández Rocuant. —  
Arturo E. Swett. — Ismael Huerta Lira.

Nómina cronológica de los Gobernadores ..... 58—125

**Reseña Geográfica del Territorio de Magallanes:**

Límites. — Superficie. — Secciones. — Islas. — Puntas y Cabos. —  
Bahías. — Puertos. — Senos. — Canales. — Lagos. — Ríos. —  
Montes.

Distancias marítimas de Punta Arenas a distintos puntos ..... 147—152

De Punta Arenas a: Ancud. — Última Esperanza. — Travesía del Estre-  
cho. — Canal Gerónimo, senos Otway y Skiring. — Canales fuegui-  
nos. — Otras distancias.

**Caminos del Territorio:**

Distintos caminos en Magallanes y kilometraje de distancias. — Camino en  
construcción de Morro Chico a Natales ..... 153—171

Comunicaciones marítimas de Magallanes ..... 172—173

Naves de la matrícula del puerto de Punta Arenas ..... 174—176

**Naufragios en Magallanes:**

Nómina de las naves que han naufragado o sufrido accidente en aguas del  
Estrecho, desde su descubrimiento hasta 1925 ..... 177—218

**Territorio de Magallanes:**

Superficie. — Población. — Densidad. — Natalidad, Nupcialidad, Mor-  
talidad y Crecimiento vegetativo desde 1885 a 1925 ..... 211—221

**El Censo oficial de 1920:**

**Resultados generales.** — Población de Magallanes desde 1843 a 1920. —  
Aumento anual de la población. — Población urbana y rural, con  
distinción del sexo. — Población de la ciudad de Punta Arenas.  
— Estado civil de la población. — Número de extranjeros regis-  
trados en Magallanes. — Grado de instrucción. — Número de ha-

bitantes con profesión. — Propietarios registrados en Magallanes, clasificados por sexo y nacionalidad. — Número de católicos, disidentes y sin religión .....	222—230
<b>Subdivisión Administrativa de Magallanes:</b>	
Subdelegaciones y Comisarías Rurales con sus respectivos límites.....	231—234
<b>Ciudad de Punta Arenas:</b>	
Población. — Latitud. — Longitud. — Clima a través de 30 años. — Totales anuales de lluvia y nieve desde 1888 a 1924. — Los grandes temporales, con una velocidad horaria superior a 50 kilómetros..	235—242
<b>El Periodismo en Magallanes:</b>	
Pasado y Presente (años 1888-1925). — Introducción. — Periódicos manuscritos. — Periódicos impresos que han dejado de publicarse. —La prensa de Magallanes al 1.º de Febrero de 1925. — Índice cronológico de la prensa en Magallanes. — Obras sobre Magallanes impresas en Punta Arenas .....	243—270
<b>Comisión de Alcaldes de Magallanes:</b>	
Creación de la Junta de Alcaldes. — Personas que han desempeñado el cargo de Alcalde desde 1898 a 1925.	
Presupuestos anuales desde 1898 a 1925. — Presupuesto de entradas y gastos correspondiente a 1925 .....	271—285
<b>Cuerpo de Bomberos de Magallanes:</b>	
Su fundación. — Compañías de que consta. — Incendios ocurridos en Punta Arenas desde 1892 a 1924 .....	286—297
<b>Cruz Roja Chilena:</b>	
Reseña desde su fundación .....	298
<b>Cuerpo Consular de Magallanes en 1925:</b>	
Nómina de los Cónsules .....	299—300

---

---

# Descubrimiento del Estrecho

---

## ANTECEDENTES

---

El 1.º de Noviembre de 1520 fué descubierto el Estrecho que la posteridad ha designado con el nombre de su descubridor, Hernando de Magallanes. La expedición de este glorioso marino es conceptuada con razón como una de las más importantes del ciclo de las empresas exploradoras que permitieron el conocimiento de las costas de Sud América sobre el Atlántico. Esta expedición cierra justamente ese ciclo, con los fecundos resultados que más adelante expondremos.

A raíz del primer viaje de Colón y del descubrimiento consiguiente, se originó, como es sabido, el conflicto diplomático entre España y Portugal acerca de los derechos respectivos sobre las tierras recién halladas. El Tratado de Tordesillas, acto transaccional que siguió a la Bula de Alejandro VI, resistida por los portugueses, no constituyó, ni mucho menos, una solución definitiva del asunto, cuyas derivaciones e incidencias se prolongaron hasta tiempos muy posteriores. Los Reyes Católicos se preocuparon entonces de la exploración de las nuevas tierras y aun de tentativas de colonización tendientes a afirmar con actos posesorios los derechos que alegaban. Sobreviene entonces lo que se considera primera época de las expediciones exploradoras con los viajes subsiguientes del mismo Colón y los de Hojeda, Yáñez Pinzón, Lepe, Niño y Guerra, Vélez de Mendoza, Bastidas.

Después de estas expediciones, más o menos eficaces en el reconocimiento de las costas de la América del Sur, hubo un decaimiento en la actividad exploradora y durante algún tiempo no se realizaron más empresas, hasta que nuevos incentivos determinaron la iniciación de la segunda época de las exploraciones, en la cual se procedió ya en vista de objetivos concretos y con una organización más rigurosa y metódica.

Se halla ya perfectamente establecido que el propósito inspirador de esta nueva serie de viajes era el de encontrar un paso que condujera por Occidente hasta la "Especería", o sea, las islas Molucas, productoras de especias muy codiciadas.

La junta reunida en Burgos había anunciado fundadas suposiciones relativas a la existencia de un estrecho que, dividiendo en algún punto las tierras descubiertas, permitiera el paso por el Oeste hasta la meta anhelada. El encuentro de este paso fué, pues, el objetivo de las expediciones siguientes. A ello obedeció la empresa de Pinzón y Solís (1508), a quienes el Rey comisionó “para descubrir aquel canal o mar abierto que yo quiero que se busque”, como decía la disposición real.

Fracasada esta expedición y la coetánea de Nicuesa y Hojeda, y robustecida la creencia en el estrecho por el descubrimiento del Mar del Sur, debido a Balboa, se produjo el otro viaje de Juan Díaz Solís (1515), cuyo resultado, si bien importantísimo (hallazgo del Río de la Plata), fué nulo en cuanto al propósito que lo inspiraba.

Algunos historiadores sostienen que anteriormente a este viaje y posteriormente al efectuado por Pinzón, Juan Díaz de Solís realizó en 1513 otra expedición al Plata. Existen abundantes pruebas en pro y en contra de esta tesis y no puede formularse, por tanto, al respecto, una conclusión definitiva.

No habiendo sido, pues, afortunada la empresa de Solís en cuanto al encuentro del estrecho, se resolvió la preparación de otra flota que continuaría explorando con ese objeto las costas atlánticas de Sud América. Es entonces cuando se realiza la expedición de Hernando de Magallanes, la cual no sólo logró el fin deseado, sino que fué también fructuosa en otros sentidos.

---

## HERNANDO DE MAGALLANES.

---

Hernando de Magallanes era de origen portugués y había nacido en el año 1470, en Oporto. Dedicado desde muy joven a la ciencia náutica, era uno de los pilotos más autorizados de la época. Durante mucho tiempo había estado al servicio del reino de Portugal realizando expediciones importantes, al regreso de una; las cuales, hecha a la India, sufrió un naufragio en que demostró una serenidad y un valor extraordinarios. Con todos esos merecimientos, sus servicios no eran debidamente estimados por el Rey don Manuel el Navegante, que al parecer daba oídos a los rivales y enemigos que Magallanes se había creado por su superioridad y su carácter inflexible. Algunos de sus compatriotas, coetáneos o pósteros, no perdonándole tal vez arrojara sobre otro país la gloria que su descubrimiento debió granjear a su patria, han intentado disminuir su fama, presentándolo como un

espíritu duro y sanguinario y acusándolo de haber empleado en su célebre expedición una violencia innecesaria con sus subordinados. No obstante, el mismo Juan de Barros, uno de sus principales impugnadores, se ve obligado a reconocer algunos rasgos superiores de su carácter cuando historiando el naufragio a que hemos hecho alusión anteriormente, recuerda la abnegación con que en esa oportunidad procedió Magallanes, que en el momento de mayor peligro ordenó serenamente: “Embarquen los hidalgos y capitanes; yo me quedo con los marineros”.

El caso es que el ilustre piloto no era mirado con toda la consideración debida en la corte de don Manuel. Sus proyectos marítimos no encontraban acogida favorable en el ánimo del monarca, y habiendo solicitado infructuosamente una pequeña y justa “moradía” (aumento de haberes) se resolvió a abandonar Portugal, pidiendo permiso al Rey para ofrecer sus servicios a la corona de España.

Antes del éxito grandioso de su expedición, la autoridad de Magallanes venía abonada, aparte de su actuación por algunos importantes escritos en que había evidenciado su ciencia náutica y su experiencia de marino. Tales son la “Descripción de los reinos, costas, puertos e islas que hay en el mar de la India Oriental desde el Cabo de Buena Esperanza hasta la China, etc.”, el “Memorial presentado al Rey sobre el descubrimiento de la Isla del Maluco, etc.” y la “Carta escrita al Emperador (Carlos V) sobre asuntos relativos al apresto de la armada destinada al descubrimiento de la Especería”.

Merced a su conocimiento de las cartas de navegación, Magallanes estaba convencido de que no era necesario cruzar el Cabo de Buena Esperanza para llegar a las Molucas, si se emprendía una ruta por Occidente. Esta convicción fué la que le alentó en su azarosa expedición haciéndole afrontar más tarde con tanta entereza las sublevaciones de la tripulación promovidas por la desconfianza en el resultado y la creencia en el error de su capitán.

---

## EL VIAJE EN BUSCA DEL ESTRECHO.

---

Existen acerca del viaje de Magallanes dos documentos de insuperable valor: el Derrotero de Francisco Albo, insertado por Navarrete en su “Colección de Viajes” y el relato de Pigafetta titulado “Primo viaggio in torno al globo terracqueo sia Raguaglio della Navigazione alle Indie Orientali per la via d'Occidente fatta dal Cavaliere Antonio Pigafetta, patrizio fiorentino, sulla squadra del Capit. Maga-

glianes negli anni 1519 - 1522". Esta obra contiene los últimos datos respecto a este acontecimiento.

De acuerdo con éstos y otros elementos, ha llegado a reconstituirse cabalmente la historia de la expedición magallánica, que puede ser resumida en la siguiente forma:

Una armada española de cinco buques, puesta a las órdenes del marino portugués, se hizo a la vela el 20 de Setiembre de 1519 en el puerto de Sanlúcar de Barrameda. Se componía de las carabelas: "Trinidad", de 132 toneladas; "San Antonio", de 144 toneladas; "Concepción", de 108 toneladas; "Victoria", de 102 toneladas y "Santiago", de 90 toneladas.

Magallanes izaba su insignia en la "Trinidad", llevando por contraemaestre a Francisco Albo, el que escribiera más tarde el notable derrotero de la expedición.

La "San Antonio" iba capitaneada por Juan de Cartagena. La "Concepción", por Gaspar de Quesada, quien llevaba por maestre al célebre Juan Sebastián del Cano. El capitán Luis de Mendoza gobernaba la nao "Victoria". De la "Santiago" era capitán Juan Rodríguez Serrano.

En total, la expedición se componía de 265 individuos. El costo total de la armada ascendió a 8.334,335 maravedises.

Después de más de tres meses de navegación en dirección del Sud-Oeste, recalando en Tenerife y Río Janeiro, donde se refrescaron los víveres, llegó el 10 de Enero de 1520 al Cabo de Santa María, o sea, a lo que hoy es la Punta Este de Maldonado en la República Oriental del Uruguay. Desde ahí, sin perder de vista la costa, siguió Magallanes hasta el Mar Dulce (Mar del Plata), ya descubierto por Solís y cuya exploración emprendió penetrando diez leguas río adentro a partir del Cerro de Montevideo. Anelando en lo que es hoy Ensenada del Rosario (República Oriental) el capitán inició la exploración de las dos costas. Una expedición la realizó por el lado Este, llegando hasta la desembocadura del Uruguay; la otra llegó por la otra banda a la Ensenada de Barragán. Al no encontrar el paso buscado, la flota se hizo de nuevo a la mar, navegando hacia el Sur. Arribó a las islas de los Pingüinos y los Leones (Puerto Deseado). En el puerto de San Julián, a donde llegó el 31 de Marzo de 1520, decidió Magallanes hacer alto durante el Invierno. Este propósito provocó una sangrienta rebelión promovida por los tripulantes, que querían a toda costa regresar a España, y a cuyo frente se había puesto el capitán Mendoza. Entonces Magallanes dió muestras de su resolución y su valor dominando a los revoltosos con todo el rigor que era menester. El cuerpo de Mendoza, que había muerto a manos del alguacil Espinosa, fué descuartizado. Gaspar de Quesada, otro cabecilla, murió degollado. Juan Cartagena y el clérigo Sánchez Reina quedaron abandonados en tierra. Esto, que pudo entonces decirse excesiva crueldad de Magallanes, queda justificado ante la historia por el resultado trascendental

de su obstinación. Si así no hubiera procedido, la insurrección, logrando su objeto, habría determinado el fracaso de la expedición y la consiguiente pérdida del magno descubrimiento.

En San Julián, Magallanes entró en conocimiento con los indios que habitaban esa región, a quienes llamó **patagones** por la grande huella de sus pies.

El 24 de Agosto la escuadra continuó su viaje, fondeando días después en el Río de Santa Cruz, donde poco antes la nao "Santiago", efectuando un reconocimiento, había naufragado, salvándose su tripulación. Ahí aguardó a que mejorara el tiempo.

Por fin, dos meses más tarde, el 21 de Octubre, la expedición llegaba a un cabo que fué denominado de las Once mil Vírgenes, y desde el cual se divisaba el tan afanosamente buscado paso al Mar del Sur.

---

## EL DESCUBRIMIENTO DEL ESTRECHO.

---

El diario de Francisco de Albo describe así el portentoso descubrimiento de la nueva vía interoceánica:

“A los 21 del dicho, tomé el sol en 52º limpios a 5 leguas de tierra, y allí vimos una uberta como bahía, y tiene a la entrada, a mano derecha, una punta de arena muy larga, y el cabo que descubrimos antes de esta punta se llama el Cabo de las Vírgenes, y la punta de arena está en 52º de latitud, y de longitud está 52º y  $1\frac{1}{2}$ ; y de la punta de arena a la otra parte habrá obra de 5 leguas; y dentro de esta bahía hallamos un estrecho que tendrá una legua de ancho; y de esta boca a la punta de la arena se mide leste oeste, y de la parte izquierda de la bahía hace un gran aneón grande, en el cual hay muchos bajíos; mas, como embocais, teneos en la parte del Norte, y como, vos emboqueis el estrecho, iros al sudoeste por media canal; y cuando vos emboqueis, guardaos de unos bajos ante tres leguas de la boca, y después de ellos hallareis dos isletas de arena y entonces hallareis la canal abierta, irvos en ella a vuestro placer sin duda. Y pasando este estrecho hallamos otra bahía pequeña, y después hallamos otro estrecho de la misma manera del otro; y de una boca a la otra corre leste oeste, y lo angosto corre nordeste sudoeste; y después que desembocamos las dos bocas o angosturas, hallamos una bahía muy grande, y hallamos unas islas, y en una de ella surgimos y tomamos el sol y nos hallamos en 52º y  $1\frac{1}{3}$  y de allí venimos

al susueste, y hallamos una punta a mano izquierda, y de allí a la primera boca habrá obra de 30 leguas.

“Después fuimos al sudoeste obra de 20 leguas y allí tomamos el sol y estábamos en 53 grados y dos tercios, y de allí volvimos al noroeste obra de 15 leguas, y allí surgimos en altura de 53 grados; y en este estrecho, hay muchos ancones y las sierras son muy altas y nevadas y con mucho arbolado; y después fuimos al noroeste cuarta del oeste, y en este camino hay muchas islas; y desembocando de este estrecho vuelve la costa al norte, y a la mano izquierda vimos un cabo con una isla y le pusimos Cabo Feroso y Cabo Deseado, y está en altura del mismo Cabo de las Vírgenes que es el primero del embocamiento”.

Pigafetta, que formaba parte en la expedición, atribuye la convicción que Magallanes mostraba respecto a la existencia del estrecho, entre otras cosas, a su conocimiento de la célebre carta de Martín de Bohemia, que el capitán había tenido ocasión de estudiar minuciosamente por existir en la Tesorería del Rey de Portugal. Y loando la competencia del ilustre descubridor, añade:

“Si no hubiera sido por el saber y entereza del capitán general, no habría sido posible atravesar la nueva vía que atemorizaba a los más valientes”.

Los historiadores portugueses y brasileños sostienen que si Magallanes se empeñaba tan firmemente en proseguir aquella exploración, era porque conocía los escritos y el globo del geógrafo Schoner (1515), quien, en su dibujo del Continente, lo había presentado dividido por un paso que unía ambos océanos, guiándose en eso por los rumores que tripulantes portugueses compañeros de Colón habían esparcido respecto al encuentro de un estrecho.

Magallanes, antes de avanzar en el estrecho, envió la nao “San Antonio” para que efectuase un reconocimiento, la que navegó 50 leguas sin hallarle fin.

Aquí cabe consignar que los dos primeros que saltaron a tierra en playas del estrecho, fueron Oeacio Alonso y Hernando de Bustamante.

Magallanes tuvo después el contratiempo de perder la nao “San Antonio”, que capitaneaba su sobrino Alvaro de la Mezquita, la que, enviada a un nuevo reconocimiento por el lado de Oriente, emprendió viaje de regreso a Sevilla, después de haber sido prendido su capitán por los otros oficiales del bareo, que se negaban a continuar adelante.

Magallanes recorrió el estrecho en toda su extensión, navegando dificultosamente, y llegó un mes más tarde, el 27 de Noviembre, a desembocar en el mar del Sur, con sólo las naves la “Trinidad”, la “Victoria” y la “Concepción”. Dirigióse luego al Norte, descubriendo en la travesía las islas de “Los Ladrones”— actualmente llamadas Marianas — y las islas de San Lázaro. Entretanto, el viaje iba siendo cada vez más cruel e insoportable. Las vituallas eran exiguas y se halla-

ban en mal estado. Los hombres, atacados por esa terrible enfermedad de a bordo, el escorbuto, perecían unos tras otros. Magallanes no desfallecía; su temple genial parecía fortalecerse ante la adversidad. Tras haber sometido a varios reyezuelos indígenas del archipiélago filipino, del cual tomó solemne posesión a nombre del Rey de España, fué a morir en la isla de Maectan, el 27 de Abril de 1521.

---

### TRAGICO FIN DE MAGALLANES.

---

Pretendiendo dominar a los naturales de esa isla, que se negaban a prestar acatamiento al rey de Zebú, a quien él quería conferir mayor autoridad por haberle convertido ya al cristianismo, desembarcó con un escaso número de soldados. Los aborígenes, en número de unos dos mil, le rodearon matándole a flechazos, junto con dos de sus oficiales y varios de los marineros. Ante este desastre, los sobrevivientes se hicieron rápidamente a la vela, llegando hasta la Especería (Molucas), y realizando así plenamente el propósito de tan penoso y accidentado viaje de cerca de 14,500 leguas.

---

### REGRESO A SANLUCAR, DE LA "VICTORIA".

---

Pero la expedición había de tener aun otros felices resultados. Después de extraer de las islas referidas un copioso cargamento de sus preciados productos, los navegantes se dispusieron a tornar a España. La "Victoria" y la "Trinidad", únicas naves que restaban en buen estado, emprendieron la ruta de regreso. La "Trinidad" se orientó por el lado de Panamá, atravesando íntegramente el Pacífico. En cuanto a la "Victoria", se dirigió por el Océano Indico, siendo la única que arribó a puerto español después de doblar el Cabo de Buena Esperanza. A las órdenes de Juan Sebastián del Cano, que había asumido el mando desde el primer momento, y tripulada tan sólo por 18 hombres, la mayor parte enfermos, entró en

el puerto de Sevilla el 7 de Setiembre de 1522. Había realizado el primer viaje de circunnavegación del mundo, probando definitivamente la esferoidad de la tierra.

---

La expedición de Hernando de Magallanes fué, pues, la más provechosa de cuantas se habían realizado con fines de exploración, después del hallazgo del Nuevo Mundo. Con ella se considera terminado ese período tan importante en la historia del descubrimiento y la conquista de América. Logró plenamente su objetivo inmediato, encontrando el ansiado camino a las islas de las Especias y todavía, merced a su valeroso continuador, Juan Sebastián del Cano, aportó a la ciencia geográfica una comprobación tan trascendental y de tan inmensas consecuencias para la civilización.

Hernando de Magallanes y los que le secundaron en su magnífica empresa, son colocados por ello, a justo título, entre los grandes benefactores que la humanidad reconoce y venera.

Un modesto monumento se levanta en la isla Mactan, en el lugar en que sucumbió el insigne descubridor, en recuerdo del célebre marino, que logró, el primero, unir los dos hemisferios por la vía interoceánica del estrecho que lleva su nombre.

---

## Diversas expediciones a Magallanes

---

### EXPEDICION DE GARCIA JOFRE DE LOAYSA.

---

En cuanto el Emperador Carlos V tuvo conocimiento del feliz éxito de la expedición de Hernando de Magallanes, quiso afianzar dicho descubrimiento organizando otros viajes a las islas Molucas por la nueva vía recientemente descubierta.

La primera de dichas expediciones la confió a Frey García Jofré de Loaysa, quien llevaba de piloto mayor y guía de la navegación a Juan Sebastián del Cano, quien habría de sucederle en el mando más tarde.

La armada, compuesta de siete naves y con una dotación de 450 hombres, zarzó del puerto de Coruña el 24 de Julio de 1525.

Después de recorrer las costas del Brasil y del Plata, la escuadra arribaba a Río Santa Cruz.

El 14 de Enero de 1526, las naves de Loaysa doblaban el Cabo Vírgenes y fondeaban en Punta Dungeness. En la noche, un violento temporal arrojó a la costa a la nao "Sancti Spiritus", de 240 toneladas, que mandaba Juan Sebastián del Cano, quedando completamente detrozada. Este siniestro costó la vida a nueve hombres.

Días más tarde se perdieron, con sus tripulaciones, dos de las otras naves, la "Anunciada" y la "San Gabriel", de 204 y 156 toneladas, respectivamente.

De las cuatro naves restantes, la "San Lesmes", comandada por Francisco de Hocés, llegó hasta el Cabo de Hornos, siendo la primera que llegara al extremo austral de América, aunque sin reconocerlo.

Después de muchos contratiempos, sólo las naves "Victoria", "Santa María" y "San Lesmes" llegaron al Pacífico a fines de Mayo de ese año.

Durante la travesía en el Pacífico murió Loaysa, el 30 de Julio; el 4 de Agosto dejaba de existir Juan Sebastián del Cano, que le había sucedido en el mando, y poco después varios otros de los principales oficiales de la expedición.

Los restos de esta desgraciada expedición, que alcanzaron a llegar a las Molucas, hubieron de sostener una lucha desfavorable con los portugueses, que alegaban derechos a esas posesiones.

## EXPEDICION DE SIMON DE ALCAZABA.

---

En 1535, los Reyes de España comisionaron a Simón de Alcazaba para que hiciera nuevos descubrimientos en el mar del Sur e intentara levantar algunas poblaciones más allá del estrecho.

Alcazaba entró al estrecho el 17 de Enero de 1536, recorriéndolo hasta la altura de Punta Arenas; pero la inclemencia del tiempo le obligó a volver al Atlántico, pereciendo asesinado en un motín durante el viaje, sin haber logrado ninguno de los propósitos que perseguía.

---

## EXPEDICION DE ALONSO DE CAMARGO.

---

Previo la autorización real, el Obispo de Placencia, don Gutierre de Carvajal, equipó tres naves y le entregó el mando de ellas a su hermano Alonso de Camargo.

El nuevo expedicionario estaba autorizado, por cédula real, para conquistar y poblar la costa del mar del Sur, nombrándosele Gobernador de las tierras que caen hacia el Estrecho de Magallanes.

Muy escasas informaciones se conservan de esta expedición, que fué tan desgraciada como las dos anteriores.

Salidas las naves de Sevilla en Agosto de 1539, entraron al Estrecho el 20 de Enero del año siguiente. La nave "Capitana" se estrelló en la costa de la Primera Angostura, pereciendo parte de la tripulación. Camargo, con una sola de las naos, pudo desembarcar al mar del Sur y arribar a las costas del Perú. La tercera se vió obligada a regresar a España por no haber podido vencer la fuerza de las corrientes.

El naufragio de la nao "Capitana" dió origen a la suposición de que parte de sus tripulantes hubieran alcanzado tierra firme en el Estrecho y que internándose en el Continente hubieran fundado más tarde la ciudad de los Césares, de cuya fabulosa existencia se escribieron muchas leyendas que sólo lograron ser destruídas a principios del siglo XIX.

Sobre la referida leyenda de la "Ciudad de los Césares", citaremos la siguiente relación que Pedro de Oviedo y Antonio de Cobos, que venían en los navíos

de Camargo, entregaron años después a Julián Gutiérrez Altamirano, teniente general en Chile:

“Que yendo los susodichos desembocando por el Estrecho de Magallanes, en los dos navíos dichos, estando sobre las anclas en tres amarras, en una rigurosa corriente que va del mar del Sur a la del Norte, esperando marea para levarse, se rompieron las amarras una a una, y sin poder remediarse dió a la costa el navío sobre la tierra firme, salvándose toda la gente menos tres personas; y el capitán, llamado Sebastián de Argüello, sacó en tierra ciento cincuenta soldados, treinta aventureros, cuarenta y ocho marineros, artilleros y grumetes y trece mujeres casadas, y todas las armas, municiones, bastimentos y sustento; que luego se puso tasa para el buen gobierno y duración. El otro navío que era la capitana, se sustentó bordeando y le vieron cómo se enmaró a la vela, que fué el que embocó en el mar del Sur, en que venía Riveros, uno de los conquistadores de esta tierra. Luego se metió dicho capitán Argüello tierra adentro con su gente, inclinándose al Norte desde aquel sitio, que estaba en 52 grados 13 minutos, adonde estuvieron cuarenta días, y después de haber dejado allí diez piezas de artillería de todos calibres y jarcias y lo que no pudieron llevar, habiendo caminado siete jornadas, descubrieron gente que les venía a reconocer, aunque se les alejaron; y desde allí en adelante fueron en orden más estrecha y con más cuidado, echando emboscadas de día y de noche, hasta otras jornadas tomaron lengua de un indio corpulento y blanco, con quien no se entendieron más que por señas y virajes: éste les guió a una población donde antes de llegar a ella, como dos leguas, les acometieron una junta de más de tres mil indios que a las primeras rociadas de las mangas de la arcabucería huyeron, con muerte de unos cuarenta de ellos, y entre algunos heridos cogieron doce, y por no entenderlos se resolvieron de seguirlos a los que huían por su rastro y rumbo, y dieron en una población a orillas de un lago largo, siguiendo la gente que de ella salía con golpe de mujeres y gente menuda. Hallaron mucho sustento de géneros de la tierra, como cecenas de carne de animales volátiles, pescado seco y otros mariscos.

“El capitán se alojó y fortificó, y ordenó con un bando público para que nadie se osase de hacer daño ni desorden en cosa alguna, y se recogió en un cuerpo a todas las mujeres y criaturas, haciéndoles demostraciones de halagos y paz, y a los tres días fué soltando algunas para que llamasen a sus maridos, dándoles algunas cosillas de las que llevaban, y al fin, en menos de cincuenta días, sin haber podido pelear más, fueron viniendo recaudos más entendidos, hasta que, por abreviar, vinieron los caciques y demás gente y se alojaron en sus casas y nuestra gente acuartelada con bastante defensa, a quien acudían con lo necesario, hasta que fueron entendidos; de modo que se dió principio a bautizarlos e inducirlos a las cosas de nuestra santa fé católica y les fueron entregados para sus mujeres los

hijos de los caciques y gente más principal. Junto de este paraje hay otras seis poblaciones, y advirtiéndole el dicho capitán y tres sacerdotes que llevaban, mandaron que las mujeres que se recibiesen fuesen legítimas, donde el capitán ejempló a los demás, conque entablado la amistad y parentezco, dicen que había un año que estaba en esto cuando viendo el capitán Argüello y nuestra gente por los naturales las diferencias que tenían con otros indios advenedizos que les eran superiores en fuerza, conque habiéndole venido a buscar le trajeron algunos prisioneros y heridos por los suyos, y enterándose el dicho capitán de las discordias que tenían, se resolvió de hacer justicia y de inquietarlos con algunas entradas y correrías, hasta que vino a las manos con ellos y rompió a la gente del Inga, de modo que hizo lo que pareció bastaba para conservarles quietos, él y su gente y parcialidades, y a sus parientes hizo que les tuviesen respeto y temor para lo en adelante y se hicieron treguas de no venir a las manos ni hacer daño de una ni de otra parte y se correspondían, con estar tan lejos, y por estar afirmado el pie, arraigados y emparentados, jamás pretendieron pasar adelante, y así se han quedado unidos con aquellas parcialidades de indios sus parientes.

“Este Oviedo y su camarada, habiendo estado en aquella parte en el año 1567, mataron a uno de los más queridos soldados que tenía el capitán Argüello, y se partieron y llegaron con gran trabajo, y por saber la mayor parte del camino, hasta 41 grados, a la población de un inga del Perú y su gente, que están poblados de esta parte de la cordillera de Chile, el cual inga le traían sus indios en hombros sobre una silla y nombraban Topa-Inga; y esta población por donde se metieron, dicen, era prolongada de alguna por donde entraban y salían desaguaderos. La tierra era muy fértil y por la otra parte más principal que los fueron llevando, caminaron dos días poco a poco y vieron multitud de oficiales plateros con obras de vasijas de plata gruesas y sutiles y algunas piedras azules y verdes, toseas, que las engastaban. La gente era lucida y arguileña y al fin de la del Perú, sin mezcla de otras. Dicen que les convidaban con plata, y ellos se excusaban pidiendo sólo de comer y pasaje, el cual se lo dieron, y para el camino veinte indios que los pusieron en lo alto de la cordillera en derecho de Villa Rica, y entregados con rehenes a los puelches, pasaron y vinieron a la ciudad de Concepción, donde estuvieron por huéspedes del maestro de campo general Julián Gutiérrez de Altamirano; e hicieron esta relación”.

## **EXPEDICION DE ULLOA Y CORTES OJEA.**

---

Pedro de Valdivia, conquistador de Chile, deseoso de extender los dominios del nuevo Reino hasta las tierras magallánicas, equipó dos naves y se las confió a Francisco de Ulloa y al piloto Francisco Cortés Ojea.

Ambos expedicionarios recorrieron parte del Estrecho, en 1554, en sentido inverso del que como se había hecho hasta entonces; pero hubieron de regresar pronto al Norte, combatidos por muchos contratiempos.

---

## **EXPEDICION DE JUAN LADRILLERO.**

---

El Gobernador de Chile, don García Hurtado de Mendoza, en cumplimiento de una real cédula, organizó una expedición para que efectuara un prolijo reconocimiento del Estrecho, tomara solemne posesión de él, entrando por el Pacífico y desembocando en el Atlántico.

La armada la componían dos navíos y un bergantín, yendo al mando de ella Juan Ladrillero, comandando los otros el capitán Francisco Cortés Ojeda y el piloto Diego Gallegos.

El 17 de Noviembre de 1557 salía la escuadrilla del puerto de Corral (Valdivia) en demanda del Estrecho.

Ladrillero, en la nao "San Luis", recorrió parte del Estrecho y canales adyacentes, tomando muy útiles observaciones; en varios puntos bajó a tierra y trabó conocimiento con los indios, cuyas costumbres estudió. Después de haber tomado posesión de estas tierras, en bahía Posesión, emprendió viaje de regreso a Valdivia el 9 de Agosto de 1558.

Francisco Cortés, con la nave "San Sebastián", a quien un violentísimo temporal separó definitivamente de la nave capitana antes de la entrada al Estrecho, recorrió la costa occidental de la Patagonia, haciendo diversos reconocimientos; pero combatido por los temporales y después de sufrir grandes penalidades, estando muchas veces a punto de perecer todos, regresó al puerto de partida el 1.º de Octubre de 1558.

## EXPEDICION DE PEDRO SARMIENTO DE GAMBOA.

---

El 3 de Diciembre de 1577, el audaz marino inglés Francisco Drake, partió de Plymouth, al mando de cinco naves, con el propósito de hostilizar a los españoles en sus colonias de la América y, aprovechándose del nuevo paso descubierto por Magallanes, recorrer con igual objeto la costa del Pacífico.

Reduceida a tres naves, la escuadrilla de Drake entraba al Estrecho, por Cabo Vírgenes, el 20 de Agosto de 1578; cuatro días más tarde fondeaba en una isla a la que llamó Isabel.

El 6 de Setiembre salía al mar Pacífico, donde un fuerte temporal separó las naves.

Drake, a pesar de este contratiempo, y no contando más que con un pequeño barco de cien toneladas, el "Golden-Hind", continuó con audacia en sus correrías e hizo muchos daños a las naves y poblaciones españolas del Pacífico. En Setiembre de 1580 estaba de regreso en Plymouth, habiendo sido el segundo que diera la vuelta al mundo.

Justamente alarmadas las autoridades de Chile y Perú por las depredaciones del corsario inglés, buscaron los medios de evitar la repetición de estos hechos.

El Virrey del Perú, don Francisco de Toledo, hizo equipar dos naves y le dió el mando de ellas al famoso marino gallego Pedro Sarmiento de Gamboa.

En Octubre de 1579 partió del Cállao la expedición en demanda del Estrecho, el que embocó el 23 de Enero del año siguiente. Fondeó en un puerto que denominó San Juan, donde tomó posesión del Estrecho y tierras adyacentes en nombre del Rey de España, levantándose, al efecto, el acta que sigue, documento que fué encontrado en 1843, cuando se fundó en ese mismo lugar la primera colonia chilena:

"Juan de Esquivel, notario de la armada que capitaneaba Sarmiento, dice en el acta que se levantó: "que sea notorio a todos los vivientes, Gentes y Naciones de todo el Mundo, así fieles como infieles, como hoy Jueves 12 de Febrero de 1580, estando surtos en esta aguada o río de San Juan de la Posesión, Pedro Sarmiento, el cual tomó posesión en este río llamado San Juan, questá en cincuenta y dos grados hoy trece de Febrero. Y ayer doce del dicho tomó la posesión de la Punta Santa Ana, lo cual avisa en este Escripto e Instrumento para que sea notorio a todos y ninguna persona de ninguna nación bárbara ni política, católico o no católico, fiel o infiel, pueda pretender o pretenda tener excusa por ignorancia ahora ni en algún tiempo, ni se atreva temerariamente sin particular ni expresa licencia del Muy Poderoso Señor Rey de Castilla y León y sus Herederos y Sucesores a entrar, asentar ni poblar en estas Regiones y Tierras deste Estrecho, vulgarmente llamado de Magallanes".

Días después Sarmiento seguía viaje a España, informando detalladamente al Rey Felipe II sobre las tierras de Magallanes y sus medios de fortificarlas y fundar colonias en ellas.

---

## SEGUNDA EXPEDICION DE SARMIENTO.

---

Las proposiciones formuladas por Sarmiento encontraron acogida favorable de parte del Soberano español, quien dispuso que se construyeran dos fortalezas en las angosturas del Estrecho y se formaran junto a ellas dos ciudades. Sarmiento fué nombrado gobernador y capitán general del Estrecho y tierras vecinas.

Una poderosa armada compuesta de veinte navíos y cerca de 5,000 tripulantes, al mando del general Diego Flores de Valdés, y de Sarmiento de Gamboa, zarpó de San Lúcar el 25 de Setiembre de 1581. Dificultada por obstáculos de toda naturaleza y la deserción de las naves que comandaba Flores de Valdés, Sarmiento llegaba a la entrada del Estrecho el 1.º de Febrero de 1584, después de dos años y medio de haber partido de España; con sólo 5 naves y unos 600 hombres.

---

## FUNDACION DE LA POBLACION DEL NOMBRE DE JESUS.

---

El 5 de Febrero de 1584, Sarmiento fondeaba en Bahía Posesión. Ahí desembarcó unos 300 pobladores, municiones, armas, el ganado y víveres. Se echaron las bases de la primera población en el Estrecho, la que se llamó del Nombre de Jesús. Se construyeron la Iglesia, la casa de las municiones, un hospital y las chozas para los pobladores. Luego Sarmiento eligió el Cabildo y dos alcaldes para el gobierno de la colonia. Se hicieron algunas plantaciones y se sembraron hortalizas.

Se nombraron los jefes militares de la plaza y se adoptaron medidas para prevenir cualquier ataque por parte de los indios, aunque éstos no parecieron demostrar ninguna hostilidad.

**FUNDACION DE LA POBLACION REY  
DON FELIPE.**

---

Sarmiento, después de animar a los pobladores a perseverar en el trabajo y cultivo de la tierra a fin de que la ciudad se fortaleciera y prometiéndoles volver pronto a visitarlos, partió por tierra el 4 de Marzo, en dirección a Punta Santa Ana, donde fundaría la segunda población. Le acompañaban cien arcabuceros.

Días antes había zarpado de Bahía Posesión y con igual destino, el navío "María", llevando los pobladores destinados para la nueva ciudad.

Hubieron de padecer muchas penalidades en tan larga travesía por tierra, teniendo a veces que alimentarse con yerbas, mariscos y carne de guanaco, hasta que el 20 de Marzo llegaron a Río San Juan, donde les esperaba el navío.

Reconocida la comarca y encontrándola apropiada para poblar, el 25 de Marzo, Sarmiento eligió regidores, cabildo y alcaldes, e hizo el trazado de la ciudad, a la cual dió el nombre de Rey don Felipe.

Aprovechándose la madera que abunda en el lugar, se construyeron la iglesia, la casa de gobierno, la de las municiones, el hospital, las casas de los religiosos y de los pobladores.

Se hicieron algunas siembras de hortalizas y de trigo. Después se cerró el pueblo de una empalizada y se alzó un bastión sobre el mar para la defensa del puerto, colocándose piezas de artillería.

El capitán Juan Juárez de Quiroga fué nombrado corregidor y alcalde mayor; y jefe de la artillería el alférez Garnica.

---

**DESASTROSO FIN DE AMBAS CIUDADES.**

---

Deseando Sarmiento cumplir la promesa que había hecho a los pobladores de la Ciudad del Nombre de Jesús de visitarlos en cuanto hubiera dejado fundada la nueva ciudad en Río San Juan, se embarcó en la nave "María" con 30 hombres, el 25 de Mayo, llegando en la noche de ese día al fondeadero de aquella ciudad; pero un furioso temporal rompió las amarras del navío y le arrastró al Atlántico, viéndose obligado a recalar en las costas del Brasil.

Desde allí, Sarmiento hizo esfuerzos sobrehumanos por enviar auxilios a las

dos colonias recientemente fundadas en el Estrecho; pero, combatido por toda suerte de contratiempos, no pudo realizar sus propósitos.

En efecto, las referidas poblaciones se habían ido extinguiendo rápidamente. Las semillas que se habían sembrado no prosperaron; se terminaron pronto los escasos víveres; y el hambre, las enfermedades y el desaliento fué acabando con los desgraciados pobladores.

Sólo después de cuatro años pudo regresar a España y pedir auxilios al Rey Felipe; pero ya era tarde.

Fué así como, en Enero de 1583, el corsario inglés Tomás Cavendish, que recorría el Estrecho al mando de tres naves, al llegar a la fortaleza de San Felipe, sólo halló un sobreviviente; todos los demás habían perecido, salvo 21 hombres y 2 mujeres que pocos días antes habían salido de aquel lugar para buscar, por tierra, algún pueblo de la costa de Chile.

El superviviente, llamado Fernando Gómez o Tomás Hernández, fué recogido por Cavendish, a quien refirió las indecibles penalidades sufridas por los pobladores hasta la completa extinción de éstos.

Cavendish bautizó ese puerto con el nombre de Puerto del Hambre; y después de apoderarse de los cañones de la fortaleza, siguió viaje al Pacífico.

Tal fué el triste fin de ambas fundaciones y del primer proyecto de colonizar estas entonces desiertas regiones; tan sólo tres siglos más tarde pudieron verse realizados los planes de poblar el Estrecho.

No obstante su fracaso y sus infortunios, la gloria de Sarmiento no es menos digna de ser perpetuada en la historia de nuestro Territorio.

---

## LOS CORSARIOS INGLESES.

---

A las correrías que con tanto éxito efectuaron los marinos ingleses Drake y Cavendish, en 1578 y 1588, respectivamente, a las colonias españolas del Pacífico, hay que agregar las siguientes:

John Davis, subalterno de Cavendish, intentó atravesar el Estrecho en 1591; pero el mal tiempo se lo impidió, teniendo que regresar a Inglaterra, después de haber descubierto las islas Malvinas.

Sir Ricardo Hawkins, zarpó de la costa inglesa en 1593. En la travesía perdió dos de las naves, y sólo con la "Dainty" entró al Estrecho el 19 de Febrero de 1594, atravesándolo en 40 días, siguiendo a lo largo de la costa del Pacífico.

## EXPEDICIONES DE LOS HOLANDESES.

---

Los holandeses, deseosos de hostilizar a los españoles en sus posesiones del Nuevo Mundo, organizaron también diversas expediciones, siguiendo la ruta de los marinos ingleses, siendo las principales las que siguen:

El 27 de Junio de 1598, zarpaba del puerto de Goree una expedición compuesta de cinco naves con 550 tripulantes, organizada por algunos comerciantes de Rotterdam.

Al poco tiempo de haber partido, murió su jefe, Jacobo Mahu, tomando el mando de las naves Simón de Cordes.

Embocó el Estrecho el 6 de Abril de 1599 y 12 días más tarde fondeaba en la bahía que lleva el nombre de aquel jefe.

Después de una detención de cinco meses en las aguas del Estrecho y de grandes contratiempos, se hizo rumbo a las costas de Chile y Perú; pero con desgraciados resultados.

---

El 15 de Setiembre de 1598, una segunda expedición holandesa partía del mismo puerto de Goree, siguiendo el camino de la anterior. La su jefe Oliverio Van Noort.

Compuesta de cuatro naves, esta expedición experimentó muchas penurias en la travesía del Atlántico. El 24 de Noviembre de 1599 logró penetrar al Estrecho, donde permaneció tres meses. En la costa occidental de la Patagonia naufragó una de las naves, pereciendo el vicealmirante Pedro Van Lint, que la comandaba. Los barcos restantes siguieron después con buen éxito sus correrías hasta el Perú.

---

Jorge Spilberg, afortunado marino holandés, zarpó de Texel (Holanda) el día 8 de Agosto de 1614, con una numerosa expedición, bien preparada para proseguir con éxito las correrías de sus antecesores.

El 16 de Abril de 1615 encontrábase las seis naves de la expedición en pleno Estrecho, en la bahía Cordes, perdiendo uno de los barcos.

Recorrió después Spilberg toda la costa del Pacífico hasta México, regresando a su país cubierto de botín y gloria.

---

En Enero de 1616 los marinos holandeses Jacobo Le Maire y Guillermo Schoutten, descubrieron el estrecho que lleva el nombre de ese jefe y el Cabo de Hornos, noticia que despertó gran interés en las naciones europeas.

---

Los holandeses enviaron aun otras dos expediciones: una compuesta de once

naves con numerosa tripulación, al mando de Jacobo L'Hermite, arribó a Tierra del Fuego en Febrero de 1624, efectuando algunos trabajos hidrográficos; y la otra, de tres naves, al mando de Enrique Brouwer, en Marzo de 1643.

Brouwer, que tenía la intención de posesionarse del puerto de Valdivia, vió su escuadrilla muy maltratada, perdiendo uno de los barcos en las cercanías de Cabo de Hornos. Recorrió después las costas de Chiloé, bombardeando e incendiando el pueblo de Castro.

---

## EXPEDICION DE LOS HERMANOS

### NODALES.

---

España, temerosa de que el descubrimiento del nuevo paso al Pacífico por el Cabo de Hornos, sin las dificultades que la travesía del Estrecho ofrecía a los barcos a vela, fuera aprovechado en su contra por las naciones que en esa época eran sus enemigas, envió a reconocer la nueva ruta dos naves al mando de los hermanos Bartolomé y Gonzalo Nodal.

Con toda felicidad, los Nodales llegaron a la entrada oriental del Estrecho de Magallanes el 16 de Enero de 1619. Seis días después atravesaban el estrecho de Le Maire, que separa la isla de los Estados de Tierra del Fuego, y el 6 de Febrero doblaban el Cabo de Hornos. Explorando más al Sur, descubrieron un grupo de islas a las que llamaron de Diego Ramírez, en honor del piloto mayor de la expedición.

El 25 de Febrero penetraban nuevamente al Estrecho por la boca occidental, y, después de una favorable navegación, estuvieron de regreso en España el 9 de Julio de 1619, sólo diez meses después de haber zarpado y con la suerte de no haber perdido ni un solo hombre en tan larga travesía.

Los resultados geográficos obtenidos por esta expedición de los hermanos Nodales fueron de positiva importancia.

## EXPEDICION DE FRANCISCO DE MANDUJANO.

---

Francisco de Mandujano organizó una expedición de tres naves para venir a los puertos de Chile, saliendo de San Lúcar de Barrameda a fines de Octubre de 1622.

Se proponía entrar al Pacífico por el estrecho de Le Maire y Cabo de Hornos, camino que habían seguido los marinos holandeses y españoles en las últimas expediciones.

En Febrero del año siguiente, la escuadrilla estaba a la altura del Estrecho de Magallanes; pero un violento temporal dispersó las naves, perdiéndose totalmente dos de ellas, "La Capitana" y "El Patache", costando la vida al maestro de campo don Iñigo de Ayala y al capitán Gonzalo Nodal, que había participado con tanto éxito en la expedición anterior, y 250 soldados.

El buque almirante, que comandaba Mandujano, se vió obligado a retroceder hasta Buenos Aires, de donde los expedicionarios se pusieron en marcha para Chile por los caminos de tierra.

---

## EXPEDICION DE SIR JOHN NARBOROUGH.

---

Años más tarde, Inglaterra volvió a preocuparse del Estrecho de Magallanes, enviando algunas expediciones con fines comerciales y científicos.

El notable marino inglés Sir John Narborough, al mando de dos naves, bien tripuladas y pertrechadas, arribó al Estrecho el 2 de Noviembre de 1670, después de haber practicado algunos reconocimientos en la costa oriental de la Patagonia.

Con la cooperación de algunos oficiales subalternos, principalmente del teniente Nataniel Pecket, inició Narborough el levantamiento de la carta del Estrecho, trabajo que resultó el más completo efectuado hasta entonces, sirviendo por largo tiempo de modelo para la confección de cartas posteriores. Hizo al mismo tiempo importantes estudios científicos.

Después de 35 días tan fructíferamente empleados, salió Narborough al Pacífico y recorrió la costa hasta Valdivia, regresando a su patria, con las informaciones más valiosas y completas sobre las tierras que había explorado.

**LAS ESCUADRAS DEL COMODORO  
INGLES ANSON Y DEL GENERAL  
ESPAÑOL JOSE PIZARRO.**

---

En 1741 salía de puertos ingleses una poderosa escuadra al mando del comodoro Anson. Se componía de seis naves con muchos cañones y 1,600 tripulantes

Esta armada sufrió graves contratiempos en el Cabo de Hornos, que despedazó todas las velas, poniendo en peligro de zozobrar a las naves. Perseguidos después por el hambre, murieron más de la mitad de los tripulantes. Algunas de las naves recalaron en Juan Fernández y otras en las costas del Brasil.

Una de las naves, la fragata "Wager", al mando del capitán David Sheap, encalló el 14 de Mayo de 1741 al Sur del Golfo de Penas, en la costa Norte de las islas Guayenecos. Se salvó la tripulación, de la que formaba parte el guardiamarina John Byron; tripulación que, después de largos y penosos meses, pudo arribar a Valparaíso.

---

En cuanto el Gobierno español tuvo noticias de la expedición del comodoro Anson, organizó otra a las órdenes del general José Pizarro, compuesta de las siguientes naves: "Asia", de 64 cañones y 700 hombres de tripulación; "Guipúzcoa", de 76 cañones y 700 hombres; "Hermiones", de 54 cañones y 500 hombres; "Esperanza", de 50 cañones y 450 hombres y "San Esteban", de 40 cañones y 350 hombres.

El 28 de Febrero de 1741, estando estos buques a la altura del Cabo de Hornos, un furioso temporal los dispersó: algunos de ellos encallaron; otros hubieron de regresar al Brasil, pereciendo gran parte de la tripulación, víctima del hambre y de las enfermedades. Tan sólo logró regresar a España el navío "Asia", a los cinco años de su salida.

Tal fué el triste fin de estas dos expediciones que, con propósitos opuestos, tuvieron un término desastroso.

---

**EXPEDICION DE JUAN DE AGUIRRE.**

---

Al mando de dos naves salió de Cádiz el 12 de Enero de 1764 el capitán Juan de Aguirre.

Después de una accidentada navegación, llegaron las naves a inmediaciones del

Cabo de Hornos. Vientos contrarios arrastraron a la nave capitana, "Purísima Concepción", hacia la costa de Tierra del Fuego, donde encalló. Los tripulantes, en número de 193 personas, desembarcaron y construyeron sus campamentos.

Con los restos del barco náufrago se construyó un pequeño barquichuelo, en el cual regresaron a Buenos Aires en Marzo de 1765.

Los náufragos habían permanecido 82 días en Tierra del Fuego, tiempo que ocuparon en estudiar las costumbres de los indios y el clima de la región, escribiendo al efecto una minuciosa y muy interesante relación.

---

### EXPEDICION DE JOHN BYRON.

---

Varias otras expediciones llegaron al Estrecho por los años de 1675 a 1764, ya enviadas por los Gobiernos del Perú y Chile, ya organizadas por marinos ingleses, franceses y holandeses. Generalmente sus resultados fueron poco satisfactorios.

A partir de 1764, obsérvase un cambio notable en el carácter de las expediciones. Sin descuidar los fines comerciales, los estudios geográficos y científicos fueron el objeto principal de ellas.

El comodoro John Byron zarpó de Inglaterra en Junio de 1764 al mando de dos naves, con la misión de tomar posesión de las islas Falkland y de explorar tierras vecinas al Estrecho de Magallanes.

En Diciembre de 1764 fondeaba en Puerto del Hambre, en Río San Juan, donde hizo provisión de agua y combustible, partiendo en seguida a las islas Malvinas a cumplir las órdenes de su Gobierno.

Regresó después al Estrecho el 17 de Febrero de 1765 y permaneció en él 50 días, en cuyo tiempo estudió la climatología e hidrografía; entabló relaciones con los indígenas y observó sus costumbres; recogió, en fin, muy útiles observaciones para la navegación del Estrecho, cuya ruta juzgó superior a la del Cabo de Hornos.

Byron siguió viaje al Pacífico y regresó a Inglaterra en Mayo de 1766.

---

### EXPEDICION DE WALLIS Y CARTERET.

---

Gran interés causaron en Inglaterra los descubrimientos geográficos de Byron.

El Gobierno organizó una nueva expedición de dos naves al mando de los marinos Samuel Wallis y Felipe Carteret.

El 17 de Diciembre de 1766 entraron al Estrecho los expedicionarios. Durante cuatro meses exploraron los canales y prosiguieron el estudio de las costumbres de los salvajes.

Los estudios de Byron, Wallis y Carteret sirvieron para confeccionar una nueva carta del Estrecho, más exacta y completa que la de Narborough.

---

### EXPEDICION DE BOUGAINVILLE.

---

En los mismos años, envió el Gobierno francés al capitán Luis Bougainville para que, al mando de dos naves, efectuara un viaje científico alrededor del mundo.

El 5 de Diciembre de 1766 zarpó Bourgainville del puerto de Brest, y el año siguiente fondeó en bahía Posesión. Las observaciones y estudios efectuados en los 25 días que duró la navegación del Estrecho, aunque inferiores en importancia a los realizados por los ingleses, se utilizaron para completar algunos de los trabajos hidrográficos anteriores.

---

### EXPEDICION DE ANTONIO DE CORDOVA.

---

A pesar de los estudios y reconocimientos efectuados hasta entonces, no había llegado a establecerse de una manera definitiva cuál de las dos vías del Atlántico al Pacífico ofrecía mayores ventajas y seguridades: la del Estrecho o la del Cabo de Hornos.

Para realizar estudios sobre tan importante cuestión, el Gobierno de España organizó en 1785 una nueva expedición bien equipada. El mando de la nave "Santa María de la Cabeza" y de sus 277 tripulantes se le confió al capitán Antonio de Córdova.

El 19 de Diciembre de 1785 fondeaban los expedicionarios en la costa oriental de Patagonia, y ahí iniciaron sus estudios, que prosiguieron luego en los canales y región del Estrecho hasta Bahía Fortescue. La falta de víveres y otros contratiempos obligaron a Córdova a regresar a España. Los tenientes Churruca y Cabellos, ayudantes de Córdova, tomaron participación muy importante en los trabajos realizados por esta expedición.

---

En Octubre de 1788 zarparon de Cádiz los paquebotes “Santa Casilda” y “Santa Eulalia”, naves bien acondicionadas para esta clase de viajes. Las comandaba Córdova, jefe de la expedición anterior, siendo sus primeros ayudantes los mismos ya nombrados.

Llegó Córdova a Bahía Fortescue a fines de Diciembre de 1788, y ahí se estableció la base de las exploraciones y levantamientos que se efectuaron hasta Cabo Pilar.

El 14 de Febrero de 1789 salieron al Pacífico los expedicionarios y regresaron a España con utilísimas informaciones hidrográficas de la región del Estrecho.

Sin embargo, las penalidades sufridas por la inclemencia del clima, hicieron que la ruta del Estrecho fuera considerada muy inferior a la del Cabo de Hornos.

De esta interesante expedición científica, el historiador Vargas y Ponce publicó en Madrid en 1788 una detallada relación, por orden del Rey y teniendo a la vista los diarios de navegación y todos los estudios practicados por la oficialidad de la fragata “Santa María de la Cabeza”. En este admirable trabajo se expresan con abundancia de detalles los acaecimientos y navegación en el Estrecho, tablas de los rumbos y distancias de los puertos y la resolución del problema que debe preferirse para ir al Pacífico, eligiéndose con tal motivo la ruta del Cabo de Hornos, como la más exenta de peligros; se da una noticia sumaria de todas las expediciones verificadas al Estrecho de Magallanes desde su descubrimiento; se insertan además en aquel trabajo un estudio sobre el suelo, clima y producciones de Magallanes; noticias sobre los indios patagones y fueguinos, y una resolución sobre el problema de poblar el Estrecho.

Por considerarlo de interés, y como informaciones curiosas, haremos a continuación un pequeño extracto de algunas de las materias tratadas en la referida obra.

### HABITANTES DEL ESTRECHO

PATAGONES. — Habitan el llano; su estatura común es de 7 pies; robustos, corpulentos y de grandes fuerzas; cabeza grande, cara larga y un poco chata, ojos vivos, dientes muy blancos pero largos en demasía, color cetrino. Llevan sus negros

y recios cabellos amarrados hacia arriba con un pedazo de correa o cinta. El traje que usan consiste en una manta de pieles de guanacos o de zorrillos, que llevan amarrada a la cintura y les llega más abajo de la pantorrilla. Con un pedazo de cuero liado alrededor del pie forman una especie de zapato, pegado al cual tienen dos palitos en forma de horquillas que les sirven de espuelas. Es bastante general la costumbre de pintarse la cara de blanco, negro y encarnado. Los arreos de montar se reducen a una especie de albardón que se compone de varias pieles de guanaco una sobre otra y algún tanto arrolladas, que a primera vista les da una semejanza formal de sillas, todo sujeto con fuertes correas al uso de cinchas. Cada uno de los estribos es un pedazo de palo de 4 pulgadas sostenido por los extremos por dos correitas en una asegurada en la cincha.

Los demás arreos son en todo semejantes a los que usan otros indios americanos.

Nada se puede decir de sus mujeres, que jamás se aproximan a ser examinadas, y sólo un oficial que fué a San Gregorio aseguró que su estatura es en algo inferior a la de los hombres, siendo muy corta la diferencia del traje.

Como no sacan del mar porción alguna de su alimento, tienen establecidas sus tolderías en el interior de los valles, próximas a un arroyo o laguna de agua dulce e inmediatas a algún monte para resguardarse de los fuertes vientos.

Contrariamente a las injustas aseveraciones de Candish y Gennes, el patagón no es de carácter cruel ni bárbaro.

El deseo único que manifestaban era de poseer armas, lo que denota en ellos un ánimo guerrero y valiente. Dóciles, de buena fe, no conocen la traición; respetan entre ellos el derecho de propiedad, manifiestan la mayor legalidad en sus tratos comerciales; son sobrios y agradecidos.

Cada tribu obedece a uno a quien reconoce por su capitán.

Antes de ponerse el sol siempre se retiran a sus tolderías, manifestando una especie de veneración a este astro benéfico.

Es extraordinaria su facilidad en repetir y retener cualquiera palabra que oyen. Todos los viajeros han admirado esta extremada facilidad de retener las expresiones de cualquier idioma.

A muchos se les hizo la proposición de conducirlos a España, prometiéndoles volverles a traer a su país; pero todos respondían que no querían dejar a sus compañeros.

Si la ignorancia de los conocimientos propios al género humano y de las comodidades y seguridad que ofrece una junta civilizada tan natural al hombre, no fuesen un obstáculo, según nuestras ideas, para ser feliz, pocos hombres se hallan en mejor proporción para llamarse dichosos y estar contentos con su suerte como los patagones: disfrutaban de los esenciales bienes de la sociedad sin sujetarse al sinnúmero de pe-

nalidades que una demasiado refinada trae consigo: gozan de una salud robusta, hija de su sobriedad, y de que no conocen aquellos envenenados orígenes de tantos males: la gula y la lujuria; tienen una anchurosa libertad en satisfacer sus limitados apetitos, que no son más porque por fortuna suya son cortas sus ideas, y como el terreno que habitan les da espontáneamente su alimento, no acosados por un trabajo perpetuo y necesario, pasan los días felices en una tranquila ociosidad y reposo, que es su pasión dominante y el seguro fruto de la combinación de todas sus circunstancias, y no de ineptitud o natural estupidez, como han pretendido muchos, de lo que no hay una prueba; pues lejos de serlo para el filósofo el aprecio que hacen de una sarta de cuentas de vidrio o de otras bagatelas semejantes, es sólo una demostración de cierta propiedad innata en el hombre de adornarse, y que bien considerada en el patagón tiene más disculpas que en el europeo el aprecio de los encajes y diamantes, que tan mal empleados afanes le cuestan, cuando el otro, sin fatigarse, los toma por lo que le sobra cuando vienen a presentárselo. Aun se realza más la felicidad de estos naturales de Magallanes comparándolos con los de la parte montuosa de que vamos a tratar.

---

INDIOS DE LOS CANALES. — La otra especie de habitantes del Estrecho es un reducido número de hombres, con quienes sólo son comparables, según el sentir de todos los viajeros, los míseros moradores de la costa occidental de la Nueva Holanda.

En lugar de prestar su atención en las señales que se les dirigían para informarse de algo, no hacían otra cosa que repetir las mismas voces o acciones.

Antes de llegar la fragata "Santa María de la Cabeza" al Puerto del Hambre, el bote trajo 5 de estos indios que había encontrado en la playa, cuya desnudez, estupidez e insoportable hedor hacían mirarlos con tanto horror como compasión, pues viven en la mayor miseria.

Su estatura es regular, sus miembros bien proporcionados, ágiles; el color ce-trino obscuro. Las mujeres, cuya estatura es algo inferior a la de los hombres, no tienen facciones particulares que las distinguan.

Su adorno principal consiste en unos bonetes de pluma que sólo los llevan los más ancianos, y en pintarse la cara, piernas y demás miembros con diferentes rayas blancas, rojas y negras. Una piel de lobo marino echada por la espalda, que se la amarran a la cintura con una cuerda de tripa de pescado, es el único abrigo y vestido que traen. Una de las distinciones de las mujeres es llevar una atadura muy apretada de tripa de pescado, tanto en las muñecas a manera de brazaletes o pulseras, como también en lo más delgado de la pierna, poco más arriba del talón.

Así hombres como mujeres traen una cuerda atada en la cabeza en forma de corona, que les sujeta algún tanto el pelo. Al cuello suelen algunos ponerse una especie de rosarios hechos de caracolillos medianamente trabajados, o en su lugar, muchas vueltas de un cordelito hecho a modo de trenza y siempre de tripa de pescado.

NIÑOS. — Los niños de ambos sexos, de ordinario están en cueros; a los recién nacidos sólo los envuelven ligeramente en unas pieles chicas de lobo marino, y las madres los llevan por lo común consigo a todas partes, colocándolos en una especie de saco y éste metido en la misma piel de la espalda, que sirve de vestido a la madre.

ALIMENTO. — El principal alimento de estos indios son los mariscos y pescados, que comen crudos. Son poco aficionados a la caza. También comen murtillas y otras frutas silvestres, y varias yerbas y raíces.

De cuantas cosas se les presentaron a bordo, sólo el sebo y la grasa eran de su verdadero gusto, despreciando la galleta y no queriendo probar jamás el vino. Sus perros comen también mariscos, yerbas y pescados.

HABITACIONES. — Sus habitaciones consisten en unas miserables chozas en forma circular, compuestas de ramas de árboles, lo grueso clavado en tierra, y lo más delgado hacia arriba y hacia el centro, las amarran con juncos: la circunferencia de la mayor no pasa de 8 a 10 varas y de 2 su alto; la única puerta es una pequeña abertura. Cuando las habitan las cubren alrededor con pieles de lobos marinos; dejan descubierto el centro de la parte superior a fin de que salga el humo del continuo fuego que mantienen, el cual está siempre en el medio, y a su alrededor en algunas chozas suelen poner alguna paja que sirve de cama y silla. Cuando se les extingue el fuego le encienden sacándole de dos pedernales, sirviéndoles de yesca unas plumas de pájaro.

MUEBLES. — Los despreciables muebles de estos infelices hombres se reducen a varias pieles de lobo marino, de corzo y guanaco y otros de una especie de esparco; unos jarros hechos de la corteza de un árbol resinoso; unos saquillos de pieles o de tripas de pescado, los rosarios de caracoles o huesos, las piedras minerales de que sacan fuego, y otras menudencias de esta naturaleza.

CANOAS. — Las canoas son de corteza del árbol de la resina, cuyo mayor espesor no excede de una pulgada; se componen de tres piezas, formando la de en medio la quilla, roda, codaste y plan de ella; y las otras dos, los costados. Es admirable la industria con que pelan estos árboles, no teniendo para este efecto más

instrumento que un pedernal algo puntiagudo con que hacen unas incisiones circulares en los dos extremos del tronco, y después una de alto a abajo que las une; y a fuerza de paciencia y maña, van sacando en una pieza la cáscara de todo el tronco del largo que ha de tener la canoa, que en algunas, de un extremo a otro, es de 30 a 32 pies, incluyendo la curvidad que tiene la pieza del medio, que es la que forma la proa y popa; el largo ordinario de estas frágiles embarcaciones es de 24 a 26 pies, su manga 4, y de 2 a 3 su puntal.

Para que esta corteza adquiriera la curvidad y figura competente, perdiendo la que tiene, sujetan los extremos a dos montones de piedras colocadas por la parte exterior, dejándole así dos o tres días, en que se va secando y queda apta para la construcción; colocan después casi perpendicularmente a la pieza de en medio las otras dos que sirven de costado, uniéndolas con unas costuras de junco seco y rellenándolas de paja y lodo, a fin de impedir en lo posible la introducción del agua; para dar alguna resistencia a los costados, ponen en todo lo largo de la canoa unos palos en forma de arcos de pipa bien cerrados unos con otros, con lo cual toman la figura de una semielipsoide y forman la regala de los dos costados con dos palos gruesos bien unidos, en cuya regala afirman los arcos que sirven de barengas, uniendo el todo con costuras y amarras de junco seco, y de trecho en trecho también colocan unos palitos trasversales que hacen el oficio de vaos.

Estando ya en este estado la canoa, revisten lo interior de casi toda ella con tiras de la misma corteza, de un pie de ancho, cuyos extremos se hacen firme en la regala; y para que adquiriera fácilmente la curvidad que necesita, la calientan al fuego, pues entonces están medio secas, y de esta suerte las aplican al paraje conveniente. Además de esto forman una especie de emparrado desde la cuarta parte de la popa y proa suspendido del fondo como medio pie, lo que sirve de cubierta, dejando un espacio vacío en medio para achicar el agua. El emparrado consiste en unas palas puestas a lo largo, que descansan en otras trasversales. Esto y todo lo demás de la canoa está cubierto, como se ha dicho, de corteza. Así es la construcción de sus embarcaciones, que a pesar de no estar muy bien trabajadas, no dejan de costarles tiempo y fatiga por la falta de instrumentos propios para semejantes obras, que a la verdad es la única en que manifiestan algún talento. No les era desconocida la ventaja de los cuchillos, hachas y clavos, pues desde luego hicieron ver que preferían estos utensilios a cualquiera otra cosa: algunos obtuvieron algunas de estas prendas, y aun de pedazos de arcos de pipa procuraban imitarlas.

Muchas de estas canoas son capaces de contener de 9 a 10 indios; les dan el movimiento con unos remos a modo de canaletes, que es el ejercicio ordinario de las mujeres. Cuando emprenden navegaciones largas, que siempre suelen ser con viento favorable o calma, colocan un palito en la proa de la canoa y aplican a él una piel de lobo marino, que tiene en su extremo superior otro atravesado a modo

de verga, sujetando con la mano los extremos bajos de la piel, y esta corta vela les ahorra el trabajo de bogar. En medio de la canoa tienen algunas piedras con muchas cáscaras de marisco y arena y sobre este cimienta encienden el fuego, procurando mantenerle siempre con palitos y ramas proporcionadas. Es de la dotación de cada canoa unos jarros como los que se llaman dicho y que sirven para achicar el agua que comunmente hacen. Además tiene cada una varias betas para amarras, hechas de junco y esparto de diferentes menas y grueso, que se asemejan mucho a las más delgadas de las que se fabrican entre nosotros de iguales materiales.

Parece imposible que en unas embarcaciones tan débiles y malas se atrevan a hacer las travesías y navegaciones que emprenden en un clima tan poco constante y sujeto a las repentinas variaciones de calmas a vientos impetuosos. No obstante, es seguro que con mucha frecuencia atraviesan el canal y navegan largas distancias dentro del Estrecho, como lo prueba la familia que desde Cabo Negro siguió a la fragata hasta Cabo Redondo, y el haber visto a la boca del Canal de San Jerónimo muchos de los que se habían conocido en Puerto Galán. También transportan en estos buques todo su menaje cuando pasan de unas partes a otras. Acaso se debe atribuir esta especie de osadía a la gran práctica y conocimiento que tienen del Estrecho; sin embargo de que no es dudable que muchos sean víctimas de su temeridad.

ARMAS. — Sus armas se reducen al arco y flechas; éstos toscamente trabajados de palo con una cuerda de tripa de pescado por cuyo medio le hacen tomar la curvatura competente. La flecha también es de un palito liso del largo de dos a tres pies; en un extremo está colocado un pedacito de pedernal bien cortado y en forma de corazón, y en él otras dos pequeñas porciones de plumas unidas con una delgadísima correa. No deben ser muy perjudiciales los efectos de esta arma; pero no dejan de despedirla con una destreza admirable; y se hizo la experiencia de que se clavaba en cualquier árbol, separándose la piedra de la varita.

La honda tiene dos usos: uno para despedir la piedra, y otro para amarrarse la piel que traen a la cintura; el sitio en donde colocan la piedra es de cuero y el cordel de tripa de pescado y lo mismo son todas las que usan.

También suelen tener unos palos de 2 1/2 pies de largo y del grueso de una pulgada, en cuyo extremo está puesta una piedra de la misma hechura que la de las flechas, cuyo largo pasa de dos pulgadas y de un proporcionado grueso; hacen uso de ella como de un dardo, lanzándolo con la mano.

A muchos se vió una especie de puñal de hueso muy puntiagudo, y los hay de otra figura: los amarran fuertemente a un palo de dos varas, y acaso se sirven de ellos para matar los lobos marinos y harponear las ballenas, pudiéndose comparar a nuestros chuzos, y desde luego no serán menos mortales sus heridas.

Entre los indios que se vieron en Puerto Galán, se hallaron algunas picesitas de fierro aplicadas a mangos de madera, imitando, aunque groseramente, nuestras hachas, escoplos y barrenas, las que seguramente pararon en su poder desde la venida de los últimos viajeros ingleses y franceses hace más de 20 años, de cuyos utensilios aún hacían un caso infinito por lo que les facilitaban sus maniobras.

GUERRAS. — La destreza con que manejan todas estas armas y las cica-trices que conservan muchos de ellos, manifiestan que tienen alguna vez guerra y disensiones entre sí; pero se puede asegurar que no siempre están en rompimiento con sus vecinos, y que los de la costa del Fuego no son constantemente enemigos de los del Continente, pues se han visto recíprocamente visitarse; y sólo algunos motivos transeuntes pueden motivar sus reyertas, que llegan a terminarse.

POBLACION. — Es muy difícil de asegurar el número de individuos de que consta cada tribu o familia, y discernir si cuando se junta 60 ó 70, se consideran todos parientes, formando una sola sociedad, pues sólo se notó que cada 8 ó 10 viven en una choza y parece que, aunque estén mucho más unidos en un paraje, cada familia se compone de este número, y cada una cuida particularmente de su sustento, educación de sus hijos y de su choza y canoa.

FUNCIONES DE MUJERES Y HOMBRES. — Las mujeres son las que tienen el encargo particular de recoger el mariseo, murtillas, yerbas para el sustento de los habitantes de la choza o familia a que pertenecen, como asimismo de tener siempre completa la provisión de leña y agua para el consumo diario, y de achiear y tener lista la canoa, para cuyo efecto entran muchas veces en el agua hasta la cintura; bogan cuando van en ellas, y finalmente crían los hijos, poniendo en esto un precioso cuidado para preservarlos de los funestos accidentes, compañeros de la infancia, que entre estos naturales es menor que en las naciones civilizadas.

Los hombres se reservan sólo para ciertas obras, como construcción de canoas, fábricas de chozas, hacer sus armas y emplearlas en la caza y pesca; pero estos trabajos ni son tan rudos como los de las mujeres ni continuos; y así se les ve de ordinario sentados en cuclillas, que es su situación favorita, alrededor del fuego o tendidos en las playas, en tanto que las otras están en un continuo afán para el sustento de la familia. ¡Qué diferencia tan notable con los países civilizados! ¡Por ventura habrá en ambas partes exceso? Aunque estos naturales parece no hacen gran aprecio de sus mujeres y las miran con ojos indiferentes pareciendo que no turbara su corazón la terrible pasión de los celos, no gustan mucho de que se les acerque la gente de la fragata.

IDIOMA. — Su idioma es difícil y para todos los de la fragata fué ininteligible; no es muy abundante y enteramente gutural, por cuya razón la misma palabra referida por varios parecía algo diferente; por lo que no sólo no se logró comprender nada de cuanto hablaban, ni aun repetir sus mismas voces; al contrario de ellos, que con la mayor facilidad repetían todas las nuestras. La palabra favorita y que a cada momento proferían, era “**pecheri**”, que se explicaba como equivalente de la de amigo. Mr. Bougainville distinguió a estos indios con dicho nombre sin más motivo que repetición tan continua.

CARACTER. — Su carácter parece pacífico y no mal inclinado: nunca intentaron robar, siendo así que la posesión de los muebles e instrumentos debía originar en ellos una vehemente tentación de adquirirlos por cualquier medio: puede que el no ejecutarlo consistiese más en la inferioridad que reconocían de su parte que en el principio moral de conocer cuán injusto es apropiarse de lo ajeno. A su docilidad y al sumo cuidado que puso el comandante Córdova se debió la completa armonía que reinó en su trato; pero tampoco entre ellos se advirtió disputa, ni manifestación de cólera ni espíritu de venganza. Todas estas virtudes pueden ser efecto de la indolencia y pereza, que llega al sumo grado entre ellos, a la que seguramente se deben achacar sus cortos adelantamientos de sociedad y civilización.

La curiosidad, que es uno de los caracteres universales del hombre, no tiene cabida entre estos indígenas. Ninguna admiración les causaba lo que se les presentaba, ni aun procuraban examinarlo. Para admirar las obras de arte es preciso tener ideas elementales de ellas; y estos indios miraban lo más primoroso y trabajado como las leyes de la naturaleza y sus fenómenos, no habiendo diferencia del compuesto árbol de un navío a los que produce su territorio.

Nada se puede afirmar de sus constituciones civiles ni forma de gobierno. En los que se trataron en Puerto Galán no se advirtió que hubiese entre ellos señal alguna de subordinación que reconociese en alguno mando o superioridad, como se notó en el Puerto del Hambre, y aun es muy leve entre los primeros el respeto que la juventud manifestaba a los ancianos, sin saber a qué atribuir esta diferencia en una misma especie de indios enteramente semejantes en las demás costumbres y métodos de vida. Tampoco se conoció en su trato el menor rastro de culto religioso.

Si la superstición es hija de la ignorancia, deben ser estos estúpidos indios en extremo supersticiosos; pero la única acción que se conjeturó poder provenir de este origen es que, cuando les duele alguna cosa, aplican la mano a la parte incomodada y después soplan con ella mirando al cielo. La primera vez que alguno venía a bordo murmuraba entre dientes unas palabras, sin hacer caso de nadie ni pararse durante algunos momentos en nada, lo que sin duda tiene alguna relación con su culto.”

## EXPEDICION DE JAMES COOK.

---

Con el propósito de adelantar los reconocimientos hasta entonces hechos en las costas australes de Sud América, Inglaterra comisionó al comandante James Cook para que al mando del buque la "Resolución" estudiara los mares y tierras del Pacífico del Sur.

En Agosto de 1768 zarpaba de Plymouth la "Resolución", llevando como agregados a varios hombres de ciencias para el mejor éxito de la expedición.

Cinco meses después llegaba al Estrecho de Le Maire, donde se estableció el campamento para iniciar los trabajos.

Los expedicionarios permanecieron ahí seis meses, efectuando importantes estudios hidrográficos, de botánica y etnográficos de los indios fueguinos. El 3 de Junio de ese año (1769), observaron el paso del planeta Venus por delante del disco solar.

Después de levantar una carta hidrográfica de esa región, Cook dobló el Cabo de Hornos y cruzó el Pacífico.

En 1773, Cook salía nuevamente de Inglaterra para completar algunos de los trabajos anteriores, recorriendo el Sur del Pacífico y haciendo nuevos descubrimientos de tierras.

---

## EXPEDICION DE LA PEROUSE.

---

Francia, deseando contribuir también al progreso de los estudios científicos, equipó dos buques de guerra, dándole el mando a Francisco Galaup de la Prouse.

El buque la "Perouse" zarpaba con tal objeto del puerto de Brest en Agosto de 1785. Un año más tarde llegaba al Cabo de Hornos y cruzaba el Pacífico, perdiéndose totalmente poco después en las costas de Oceanía.

Quedaron así perdidos los trabajos que efectuaran de la Prouse y los sabios que le acompañaban.

---

## EXPEDICION DE MALESPINA.

---

El Gobierno español organizaba en Junio de 1789 otra expedición, com-

puesta de dos corbetas de guerra, la “Deseubierta” y la “Atrevida”, confiándole el mando de ellas al marino italiano Alejandro Malespina.

Después de visitar las islas Malvinas y doblar el Cabo de Hornos, Malespina se dirigió a Ancud, efectuando algunos reconocimientos en los canales de Chiloé.

---

### EXPEDICION DE PARKER KING Y DE FITZ ROY.

---

Gran Bretaña, deseando efectuar estudios completos y definitivos sobre la ruta del Estrecho de Magallanes, organiza desde el año 1826 una serie de grandes expediciones científicas que se vieron coronadas con lisonjero éxito.

El comandante Parker King fué comisionado para que, al mando de las naves “Adventure” y “Beagle”, realizara dichos estudios, llevando un personal numeroso de distinguidos marinos y hombres de ciencias.

En Diciembre de 1826 llegaban las naves al Estrecho, fondeando en Puerto Famine, sitio elegido para servir de centro de los trabajos.

Durante cuatro años se dedicaron los marinos británicos al reconocimiento del Estrecho, de los canales adyacentes, costa occidental de la Patagonia y Tierra del Fuego, levantando una nueva carta hidrográfica, la más completa que se hubiera hecho hasta la fecha y que hasta ahora sirve como valiosa guía para la navegación.

En Abril de 1829, Parker King, en la nave “Adventure”, exploró todo el contorno de la Tierra del Fuego.

Mientras tanto, la “Beagle”, al mando del capitán Roberto Fitz Roy, exploraba la península de Brunswick y canales adyacentes y descubrieron el canal que llamaron Fitz Roy y el seno Skiring.

La goleta “Adelaida”, por su parte, que había sido agregada a la expedición, recorría los canales occidentales de la Patagonia, a los que llamaron de Smith.

A principios de 1830, la “Beagle” efectuó un reconocimiento general desde Cabo Pilar hasta Cabo Vírgenes, es decir, de toda la longitud del Estrecho. El 14 de Abril de ese mismo año descubría, al Sur de Tierra del Fuego, el canal que llamaron de Beagle.

Fitz Roy, cumplidos tan satisfactoriamente la importantísima misión que le confiara el Gobierno de su país, regresó a Inglaterra.

Vino al Estrecho por segunda vez en Enero de 1833, siempre al mando de la "Beagle", y dedicó tres años a completar los estudios anteriores. En este viaje le acompañaba el naturalista Carlos Darwin.

Como consecuencia de esta notable expedición científica, se publicaron en Londres interesantes obras y cartas geográficas que proporcionaron datos muy útiles y acabados sobre la región magallánica.

---

### EXPEDICION DE DUMONT D'URVILLE.

---

Las diversas publicaciones hechas de los viajes efectuados por los marinos británicos, despertaron el interés de algunas naciones europeas, las que concibieron el proyecto de establecer colonias en las regiones del Estrecho, a fin de adquirir dominio sobre esta importante vía interoceánica.

Conducente a tal propósito, Francia enviaba por esos años algunas expediciones para que estudiaran todo lo relacionado con las proyectadas fundaciones.

Así, en Diciembre de 1837, el capitán de la marina francesa Dumont d'Urville, al mando de la corbeta "Astrée" y de otras naves, llegaba al Estrecho, estudiando sus diversos puertos y canales patagónicos.

Del resultado de este viaje, d'Urville publicó a su regreso a Francia una obra, en la cual aconsejaba a su Gobierno que procediera a fundar una colonia antes que otra nación se adelantara a ello.

Francia no olvidó estas indicaciones, como lo veremos en otro capítulo de esta obra; pero ya nuestro Gobierno se había anticipado a tomar solemne posesión de estas tierras, que formaban parte integrante de la soberanía nacional, fundando la Colonia de Fuerte Bulnes.

---

### EXPEDICION DEL CAPITAN MAYNE.

---

Por encargo del Gobierno británico, el capitán Mayne, al mando de la corbeta de guerra "Nassau", dedicó cuatro años, desde 1866 a 1869, en hacer estudios

en el Estrecho y canales de la Patagonia, para perfeccionar las cartas hidrográficas anteriormente levantadas.

De esta expedición se escribieron valiosas informaciones sobre climatología e historia natural de Magallanes, y un derrotero muy prolijo del Estrecho.

---

### **EXPEDICION DE JORGE NARES.**

---

En el año 1879, el Almirantazgo británico resolvió enviar una nueva comisión al Estrecho de Magallanes para que continuara y completara los estudios hechos anteriormente.

Al efecto, confió el mando del bergantín "Alert" al capitán Sir Jorge Nares, quien efectuó interesantes reconocimientos de los canales patagónicos, ampliando los trabajos hechos por las expediciones anteriores.

---

### **EXPEDICION DE LA "ROMANCHE".**

---

Para practicar diversas observaciones, fué enviada por el Gobierno francés la nave "Romanche", al mando del capitán Luis Martial.

El comandante Martial, en cumplimiento de su cometido, estudió las islas del Canal Beagle y adyacentes o hizo un viaje al contorno de la costa de Tierra del Fuego, reuniendo datos muy importantes para el mejor conocimiento de esta región.

---

### **EXPLORACIONES DE MARINOS CHILENOS.**

---

A las exploraciones anteriormente citadas habría que agregar algunas otras realizadas por expediciones alemanas, italianas y de otras nacionalidades, que contribuyeron a aumentar los conocimientos que se tenían sobre la hidrografía, meteorología y ciencias naturales de Magallanes.

La Marina de Chile, desde que nuestro Gobierno tomó solemne posesión del Estrecho y tierras adyacentes, fundando en 1843 la población de Fuerte Bulnes, ha venido efectuando reconocimientos y estudios hidrográficos de la mayor importancia, confeccionando nuevas cartas de navegación y señalando derroteros seguros para el Estrecho y los canales.

Los levantamientos de cartas geográficas hechos por los marinos ingleses han sido confirmados y complementados en forma definitiva por nuestros marinos.

Al mismo tiempo se procedió a la iluminación y abalazamiento del Estrecho y canales, proporcionando valiosas seguridades a la navegación por esta vía.

---

---

# La primera Colonia Chilena en el Estrecho

---

## CHILE TOMA SOLEMNE POSESION DEL ESTRECHO Y FUNDA LA COLONIA DE FUERTE BULNES.

---

El Estrecho de Magallanes y las tierras adyacentes eran del indiscutibles dominio de Chile. Así, la Constitución Política del Estado del año 1833 lo había ratificado una vez más, al señalar el Cabo de Hornos como límite austral de nuestro país.

Sin embargo, nuestro país, preocupado de la guerra de la independencia, de las dos expediciones libertadoras al Perú y la penuria del erario nacional, no había podido llevar a cabo hasta entonces la posesión efectiva de esta región.

Tan sólo en el año 1843 pudo efectuarlo, como lo vamos a reseñar en las presentes líneas.

Al Presidente de la República, el general don Manuel Bulnes, quien, participaba de las ideas que desde su residencia en el Perú le escribiera el general don Bernardo O'Higgins, le correspondió llevar a feliz término tan anhelada aspiración nacional.

Y hubo que apresurarse en esta determinación, en vista de las informaciones recibidas de que algunos Gobiernos europeos, y entre ellos el de Francia, proyectaban establecer colonias a fin de adquirir dominio sobre la ruta del Estrecho, a la cual la navegación a vapor, que se iniciaba, señalaba una importancia incalculable.

Era indispensable tomar cuanto antes posesión de los estrechos magallánicos en nombre de nuestro Gobierno.

Conducente a este propósito, el Presidente Bulnes comisionó al Intendente de Chiloé, don Domingo Espiñera, para que organizara una expedición que viniera a Magallanes a enarbolar el Pabellón Nacional.

Se eligió para esta misión la goleta "Aneud", dándosele el mando al capitán Juan Williams (Guillermo), quien, aunque de nacionalidad inglesa, prestaba sus servicios en nuestra Marina desde veinte años atrás.

El resto del personal de la nave estaba constituido así: ingeniero alemán, don Bernardo Philippi, que iba a cargo de un destacamento de doce hombres de artillería; teniente artillero don Manuel González Hidalgo; piloto don Jorge Mabon; práctico don Carlos Miler, pescador de lobos; sargento Eugenio Pizarro; cabo José Hidalgo; artilleros Cipriano Jaña, Valentín Vidal, Manuel Villegas, Pascual Riquelme y Lorenzo Soto; marineros Lorenzo Aro, Ricardo Didimus, José Santa Ana, Remigio González, Jerónimo Ruiz, José Víctor, José María Yáñez, Manuel Alvarado; el niño Horacio Luis Williams, hijo del jefe de la expedición; y las mujeres Venancia Elgueta e Ignacia López, esposas de los artilleros Jaña y Vidal, respectivamente.

Suficientemente aprovisionada, salió la goleta "Ancud" del puerto del mismo nombre, el 22 de Mayo de 1843, para dar cumplimiento a tan importante comisión.

Grandes temporales dificultaron su marcha por los canales de Chiloé; tan sólo el 18 de Setiembre, día del aniversario nacional, pudo entrar al Estrecho. Formada toda la tripulación en la cubierta, se izó la bandera chilena, la que fué saludada con una salva de 21 cañonazos. En el mismo acto, el capitán Williams dirigió una breve alocución a los tripulantes, dándoles a conocer la trascendencia de la empresa en que estaba empeñado y de la cual se esperaba el más feliz suceso para Chile.

Al mediodía del 21 de Setiembre, la "Ancud" fondeaba en el Puerto Famine, en el mismo lugar en que Sarmiento de Gamboa fundara en 1584 la población del Rey don Felipe, que tuviera fin tan desgraciado.

El capitán Williams, acompañado del ingeniero Philippi y del teniente González, desembarcó para reconocer el terreno, encontrando a corta distancia de la playa un asta de bandera, a cuyo pie había un tarro laerado que contenía un documento y tres monedas inglesas de plata en conmemoración del paso por el Estrecho de los dos primeros barcos a vapor, el "Chile" y el "Perú", en Setiembre de 1840.

En la tarde de ese mismo día se trasladaron todos los tripulantes a tierra y fueron desembarcados los cañones y municiones. Acto continuo, con todas las formalidades de estilo, se tomó solemne posesión, en nombre de la República de Chile, de los Estrechos de Magallanes y tierras adyacentes. Se afirmó el Pabellón Nacional de la República con una salva de 21 cañonazos, que fué contestada por la goleta "Ancud".

En seguida se levantó el acta que sigue:

"Dios salve a la Patria.—Viva Chile".

"En cumplimiento de la orden del Gobierno Supremo, el día 21 del mes de Setiembre de 1843, el ciudadano capitán graduado de fragata de la marina nacional don Juan Guillemos, y asistido con el teniente de artillería don Manuel González Hidalgo, el piloto segundo de la armada nacional don Jorge

“ Mabon; el naturalista prusiano voluntario don Bernardo Philippi y el sargento  
“ segundo distinguido de artillería don Eusebio Pizarro, que actúa como secretario,  
“ con todas las formalidades de costumbre, tomamos posesión de los Estrechos  
“ de Magallanes y su territorio en nombre de la República de Chile, a quien per-  
“ tencen conforme está declarado en el artículo primero de la Constitución Política;  
“ y en el acto se afirmó la bandera nacional de la República con salva general de  
“ veintiún tiros de cañón.

“ Y en nombre de la República de Chile protesto en el modo más solemne  
“ cuantas veces haya lugar contra cualquier poder que hoy o en adelante trate de  
“ ocupar alguna parte de este territorio. Y firmaron conmigo el presente acto  
“ el día 21 de Setiembre de 1843 años, y el tercero de la Presidencia del Excmo.  
“ señor general don Manuel Bulnes”.

---

Con este acto quedaba definitivamente afianzado el dominio de Chile sobre  
Magallanes.

Y no pudo haber sido más oportuna esta medida, pues al día siguiente, 22  
de Setiembre, fondeaba en el mismo puerto el buque francés “Phaeton”, al mando  
del capitán Maissin, quien traía instrucciones de su Gobierno para tomar posesión  
del Estrecho y estudiar el establecimiento de una colonia francesa. El día 25 des-  
embarcaron algunos marineros franceses e izaron su bandera en una carpa.

De este hecho protestó el comandante Williams, dirigiendo una nota al capitán  
Maissin, quien contestó diciendo: “que hasta aquel día las regiones en que se en-  
contraba no habían estado sometidas a ninguna posesión regular, ni cubiertas por  
bandera alguna, y que los navíos de todas las naciones, estableciéndose momen-  
táneamente en ellas, desplegaban a su voluntad sus respectivos pabellones sobre  
sus tiendas y obras; que él había interpretado en este mismo sentido que se  
izara el pabellón chileno sobre la punta Santa Ana; y que en cuanto a la signi-  
ficación dada a este hecho en el oficio del capitán del “Ancud”, el señor Mais-  
sin no tenía la misión de reconocerlo por no estar provisto de las instrucciones,  
poderes o instrumentos necesarios, por lo que se limitaba a significarlo así al  
capitán, haciéndole saber que no pretendía en manera alguna atentar a los de-  
rechos de la República de Chile, pues sólo tocaba a su Gobierno decidir so-  
bre ello”.

Dos días después la “Phaeton” seguía viaje al Pacífico.

Así quedaban felizmente desbaratados los proyectos de establecer posesio-  
nes extranjeras en esta región.

A fines de Setiembre, la goleta "Ancud" levó ancla para seguir recorriendo los distintos puertos del Estrecho, para estudiar las condiciones más favorables a objeto de fundar la Colonia.

El comandante Williams, después de reconocer Punta Arenas, San Gregorio y otras bahías, regresó a Puerto Famine para construir ahí el fuerte.

Se iniciaron con rapidez los trabajos y se desembarcó la pieza de artillería.

El 30 de Octubre se bautizó la fortaleza con el nombre de "Fuerte Bulnes", en honor del ilustre Mandatario a cuyo patriotismo y previsión se debía el no haberse visto más tarde desmembrado nuestro país de esta importante sección del suelo nacional.

El 11 de Noviembre de ese año, terminado el edificio de la fortaleza y suficientemente provisionado, se designó al teniente Manuel González Hidalgo para que se hiciera cargo del gobierno de la Colonia, cuyos pobladores alcanzaban al número de once, que eran los siguientes: teniente González; piloto Mabon, sargento Pizarro, cabo Hidalgo, artilleros Jaña, Vidal, Villegas, Riquelme y Soto, y las dos mujeres, Ignacia López de Vidal y Venancia Elgueta de Jaña.

Ellos fueron los primeros pobladores de Magallanes, cuyos nombres no pueden ser olvidados en nuestra historia.

El 15 de Noviembre la goleta "Ancud" abandonaba Puerto Famine en viaje de regreso a Chiloé, para dar cuenta del feliz éxito de su misión.

---

**Fundación y primeros años de la Colonia de  
Magallanes, a través de las memorias  
ministeriales.**

**(Años 1843 y siguientes)**



Fundada la colonia de Magallanes, nuestro Gobierno siguió con el más vivo interés su marcha, prestándole en todo momento eficaz ayuda a fin de consolidarla y afianzar su estabilidad y vincularla por medio de comunicaciones marítimas al resto de la República.

Nuestros estadistas comprendieron la enorme importancia del Estrecho y del porvenir que le estaba reservado a esta extensa región hasta entonces en el mayor aislamiento y abandono.

Con espíritu previsor se dieron cuenta de lo que significaría la nueva vía interoceánica una vez que se estableciera la navegación a vapor.

Desde el primer momento pensaron también en la conveniencia de estimular la colonización de estas tierras, dando plena libertad para explotarlas a los nacionales o extranjeros que quisieran radicarse en ellas.

De todo ello nos dan elocuente testimonio las declaraciones que contienen las memorias anuales que el Gobierno presentara al Congreso Nacional en los años que se siguieron al establecimiento de la primera población en este Territorio.

Vamos a reproducir algunos de dichos interesantes documentos.

---

**EL GOBIERNO DA CUENTA AL CON-  
GRESO DE LA TOMA DE POSESION  
DEL ESTRECHO.**

---

El Ministro del Interior don Ramón Luis Irarrázaval, en la memoria presentada al Congreso Nacional en 18 de Octubre de 1843, refiriéndose a la toma de posesión real del Estrecho de Magallanes, decía lo que sigue:

“A principios del presente año (1843) se ordenó se procediese a tomar, a nombre del Estado, la posesión real del litoral del Estrecho de Magallanes, donde hoy se verá ya flamear el Pabellón Chileno; y extendiendo sus miras a otros objetos de gran importancia, procuró y obtuvo que con los funcionarios que daban

concurrir a aquel acto solemne, se trasladasen también a dicho Estrecho un naturalista y matemático inteligente, y varios antiguos y distinguidos marinos, a fin de que, el uno, inspeccionase y observase las circunstancias topográficas, el clima y la naturaleza de aquellas remotas tierras, en especial con respecto a la clase de productos de que sean más o menos susceptibles, practicase mensuras, levantase planos e hiciese cuanto más fuese preciso para resolver el problema de si es o no realizable el establecimiento permanente de colonias industriales en el territorio magallánico; y los demás, reconociesen prolijamente el mismo Estrecho a efecto de averiguar si es posible que, sin graves inconvenientes, existan en él buques de vapor destinados a remolear las embarcaciones de vela que quieran evitar el peligroso tránsito del Cabo de Hornos; empresa grandiosa, empresa que dará un nuevo sér a Chile, que felizmente ha habido ya entre nosotros quien la conciba, y a la que el Gobierno prestará todo el apoyo que esté a sus alcances, tan luego como, por los informes que espera recibir en breve, se persuada de que es ella asequible. La expedición, que en una pequeña goleta construída al intento, zarpó de Chiloé con tales objetos, a cual más importante, y en cuyo apresto se hizo sentir como en todo el patriótico celo y esmerada actividad del Jefe de esta provincia, aunque tuvo algunos contrastes en su viaje, debe haber saludado ya las solitarias playas a que dió nombre uno de los más célebres navegantes españoles. ¡Mucha será la gloria del Gobierno si correspondiendo cumplidamente los resultados de aquélla a sus deseos, le es dado realzar la de la República llevando a cabo la obra más grande quizá, en cualquier aspecto en que se mire, de cuantas en el día podemos acometer!

---

**EL GOBIERNO ANHELA ESTABLECER  
POR EL ESTRECHO LA NAVEGACION  
A VAPOR.**

---

Un año más tarde (Setiembre 9 de 1844) el mismo Ministro informaba al Congreso como sigue:

“A principios de 1843, como os lo indiqué entonces, se tomó posesión del Estrecho de Magallanes a nombre del Estado; se estableció en él una colonia chilena. Ahora debo anunciaros que la ejecución ha correspondido en todo a las esperanzas que entonces se concibieron. La colonia establecida permanece hasta hoy en posesión de aquel remoto país, sin que accidente alguno haya hecho difícil ni peligrosa su existencia, y el Gobierno, consecuente a su propósito, la dispensa

todos los auxilios que necesita para continuar su mantención. En todo el tiempo transcurrido se ha observado que el clima del territorio magallánico es sobradamente benigno y favorable a la vida del hombre, porque las estaciones no se hacen sentir con la vehemencia que en otros puntos de la misma latitud; su suelo virgen todavía y cubierto de una vigorosa vegetación, ha reproducido sin demérito los diversos frutos que se le han confiado; todos los animales útiles y domésticos que se hicieron transportar, han subsistido sin variación, y se han multiplicado siguiendo el orden regular que en el resto de nuestro territorio; y por fin a la gran variedad de maderas de construcción que se ha descubierto en los bosques de aquel país, debe agregarse además el elemento de industria y de riqueza que contienen las vetas de varios metales útiles y preciosos y las minas de carbón de piedra que se han hallado a corta distancia del punto en que está situada la colonia. Estos datos y todos los que el Gobierno espera recibir todavía, contribuirán sin duda a fijarlo en el doble propósito de hacer permanente y efectiva la posesión de aquel punto importante del territorio chileno, y al mismo tiempo de cooperar con todos los medios que le sean posibles a la realización de la alta empresa de establecer en el Estrecho de Magallanes la navegación por vapor, empresa que va a afianzar y a ensanchar las ventajas que tiene Chile por su posición geográfica, haciéndole el emporio del comercio europeo en el Pacífico. Durante la época a que me estoy refiriendo (1843-1844), han surcado las aguas del Magallanes varios buques, y este hecho no es insignificante, porque augura un buen resultado aquella esperanza, en cuanto tiende a hacer más practicable la navegación con las repetidas observaciones que se hacen para descubrir el rumbo menos peligroso y más seguro”.

---

**EL GOBIERNO SE PREOCUPA DEL  
PROYECTO DE LA COLONIZACION DEL  
ESTRECHO.**

---

Don Manuel Montt, Ministro del Interior, en memoria presentada al Congreso el 20 de Agosto de 1845, dedicaba el siguiente párrafo a la naciente colonia de Magallanes:

“Según las noticias recibidas acerca de la población fundada en el Estrecho de Magallanes, parece estar en su mayor parte resuelto el problema de la posibilidad de colonizar aquel territorio. Los rigores del clima no se han encontrado muy superiores a los que se experimentan en Chiloé, ni los naturales han opuesto resistencias que hagan concebir serios temores por la seguridad de aquel

naciente establecimiento. No tienen éstos el carácter osado y guerrero de los araucanos, y en las comunicaciones tenidas hasta ahora con la colonia, no han dado a conocer ni inquietud ni alarma por la ocupación de aquellos lugares. Las siembras y ensayos de agricultura que se han hecho, han estado sujetos a contingencias inevitables por no saberse las épocas más oportunas en que debían confiarse a la tierra las semillas; pero el resultado general de los experimentos manifiesta que pueden obtenerse algunos de los frutos más importantes de nuestro suelo. Los pocos animales transportados a aquel punto han resistido al temperamento, y es de esperar que puedan multiplicarse sin mayores dificultades que en el resto de la República. A las inmediaciones del establecimiento se encuentran abundantes minas de carbón de piedra; y entre las muestras recibidas, hay algunas de buena calidad, según los análisis que se han practicado. Los reconocimientos de este género han sido muy a la ligera, tanto por la falta de herramientas como por la escasez de brazos en la Colonia. Se compone ésta en el día de ciento veinte personas.

Fuera de los productos de la pesca, la Colonia tiene que recibir del Gobierno los objetos de su consumo; y se ha cuidado que nada falte a las primeras necesidades. Mas este orden de cosas no puede subsistir por largo tiempo, porque ni el Erario Nacional debe soportar este gravamen indefinidamente, ni la Colonia podría desarrollarse e incrementar cual conviene. Es preciso que se baste a sí misma y encuentre en sus propios recursos medios que quiten a su existencia todo lo que en el día tiene de vacilante y precario. Este es el punto principal que llama la atención del Gobierno. La Colonia no podrá prosperar sin que esté en comunicación más inmediata y directa con los primeros puertos de la República".

---

Al año siguiente (1846), don Manuel Montt, en memoria presentada al Congreso el 12 de Setiembre, se expresaba así:

“La fundación de la Colonia en el Estrecho de Magallanes se lleva adelante; pero con alguna lentitud. Todas las exploraciones hechas últimamente en ese inmenso y desierto territorio, comprueban la posibilidad de darle población y vida, para lo cual necesita por algún tiempo la mano eficaz del Gobierno, pues sin ella no podría sostenerse ni consolidarse. Conseguido esto, que es la obra de pocos años, la Colonia podrá bastarse a sí misma sin causar el menor gravamen al Fisco.

No creo necesario esforzarme en probar la utilidad del establecimiento de esa Colonia, porque nadie puede desconocer la influencia que en nuestra prosperidad ha de tener en el porvenir el paso del Estrecho de Magallanes, si como se espera llega a hacerse fácil y seguro, reemplazando el viaje por el Cabo de Hornos, siempre proceloso y prolongado.

Por eso era de evidente urgencia posesionarse formalmente de este punto

extremo del territorio chileno, antes que alguna nación europea, apreciadora de su importancia, hiciese flamear en él su bandera.

Por ahora cree el Gobierno que esto basta, reservando para más adelante llevar a efecto los planes que ha concebido para el fomento de aquella Colonia, y espera encontrar en el Congreso toda cooperación y ayuda para este objeto. Nada contribuiría más eficazmente a su logro que el que se autorizase al Gobierno para traer la emigración necesaria del punto o puntos de donde convenga, para repartir entre los colonos una porción de territorio capaz de sostener sin conflictos una familia, único incentivo que puede obligar a abandonar el patrio suelo. También es preciso que la autorización se extienda a poder disponer de una suma que a la sazón podrá calcularse mejor, para adelantar el costo de su pasaje a los colonos, proporcionarles una pequeña cantidad de dinero que sirva para subvenir por un año a su manutención, y costear los instrumentos de labranza y las semillas para sus sementeras, sin perjuicio de que ellos paulatina y sucesivamente reembolsen estos adelantos”.

---

**EL GOBIERNO ESTIMA QUE LA COLO-  
NIA DE FUERTE BULNES DEBE TRAS-  
LADARSE A OTRO PUNTO.**

---

El 24 de Noviembre de 1847, el Ministro del Interior don Manuel Camilo Vial, en la memoria presentada al Congreso, daba cuenta del estado de la Colonia de Magallanes e indicaba la conveniencia de trasladar el establecimiento de Fuerte Bulnes a otro punto más apropiado.

Se expresaba así:

“Por las últimas comunicaciones recibidas, se sabe que nuestra naciente Colonia del Estrecho se halla en buen pie. Las siembras, bien que limitadas, prometían una regular cosecha. Pero el Gobierno está convencido de la necesidad de dar a aquel establecimiento mayor consistencia, para que se desarrolle y prospere en población y bienestar. A ello contribuirán mucho el trasladarlo a otro punto algo más distante, llamado Cabo Negro. Donde actualmente se halla situado es un lugar abierto, y por lo mismo expuesto a los furiosos vientos del Cabo, que a cada instante amagan derribar las débiles casas de madera, que guarecen apenas a sus moradores. El terreno está formado de una laja que resiste a las pocas e imperfectas herramientas de que pueden disponer los colonos, con una ligera capa de tierra que no es suficiente para las plantaciones. Las continuas lluvias de aquellas

regiones y las nieves que las acompañan, convierten esta capa de tierra en barriales y ciénagas que, por falta de calor, nunca alcanzan a orcarse; de lo que procede que no hallando las semillas cómo desarrollarse, o se pierden totalmente o sólo producen una planta débil y de escaso fruto. En los pocos puntos que está cubiertos de árboles cuyas hojas agostadas sirven de abono al terreno, es donde se logran regulares cosechas. Agrégase a lo expuesto, que la madera, en las cercanías de la Colonia, escasea mucho; y lo que es peor aún, que el agua de que tienen que proveerse los habitantes, no se encuentra sino a mucha distancia. Como el terreno es, por las razones dichas, de muy débil virtud vegetativa, hay pocos pastos, y éstos no proporcionan suficiente alimento al ganado; de manera que para que los animales no mueran de hambre y de frío en terrenos tan fangosos, es necesario llevarlos a pacer a sitios distantes, ocupándose en este trabajo algunos individuos, que en una Colonia de tan corta población, hacen suma falta para el cultivo de la tierra y para los demás trabajos del establecimiento.

Todavía en los años que él cuenta de existencia, no se ha logrado una cosecha que pueda llamarse abundante, pues las nieves llegan antes que la semilla haya completado su desarrollo por lo endeble de las tierras.

Por todo lo expuesto creé el Gobierno que es de necesidad, como antes he dicho, trasladar la Colonia lo más pronto posible al Cabo Negro, punto que ofrece mejor abrigo contra las inclemencias de las estaciones, abunda de buenas agnadas y maderas, y cuyo suelo es de excelente calidad para las siembras.

Interin se toma alguna determinación a este respecto, que forzosamente exigirá algunos gastos, el Gobierno, con el designio de sacar algún provecho de la Colonia, ha pedido datos al Gobernador del establecimiento sobre las maderas de construcción que se encuentran en aquellas regiones, y de que pudiera sacarse partido como artículo de comercio, principalmente para cambiarlos con las islas Malvinas, que carecen de ellas, y podrían dar en retorno animales vacunos. Se le han pedido también acerca de las minas de carbón de piedra que existen en aquellas costas y que se asegura ser abundantes y de superior calidad".

---

**CENTINELA AVANZADA DE LA NACIONALIDAD E INTEGRIDAD DE LA REPUBLICA.**

---

El mismo funcionario citado anteriormente, escribía lo siguiente en su memoria de 8 de Setiembre de 1848:

“La Colonia de Magallanes ha recibido, en el año de que doy cuenta, los más eficaces auxilios que ha sido posible suministrarle. El Gobierno no ha podido menos que prestar una seria protección a los chilenos que forman aquel establecimiento, porque desea conservar lo que a tanta costa hemos mantenido hasta ahora y porque ve en él una base preciosa para fundar la Colonia de una manera no sólo más segura y estable, sino también más útil y provechosa para la Nación.

Ya estamos a punto de adelantar definitivamente esa centinela avanzada de la nacionalidad e integridad de la República, y no sería cuerdo abandonar la empresa, cuando se ha hecho el ensayo con tan honrosos como lisonjeros resultados”.

---

### UNA LINEA DE VAPORES POR EL ESTRECHO.

---

En 30 de Junio de 1849, el Ministro señor Vial decía al Congreso:

“En el Discurso de S. E. se os decía que eran manifiestas las ventajas que reportaría al país una línea de vapores, que por el Estrecho de Magallanes lo pusiese en comunicación con la Europa. Esta ha sido la idea que más me ha ocupado durante mi permanencia en el Ministerio, y que desearía haber podido efectuar. Con todo, algunas de las principales dificultades se han vencido ya.

Según las noticias últimamente recibidas, está próxima a formarse en Inglaterra una compañía para establecer la línea, que pasando por Río de Janeiro llegue hasta el Río de La Plata. Un Agente de la República se ha puesto en comunicación con los directores de esa empresa para ver si logra que se extienda hasta Valparaíso, por el Estrecho de Magallanes. Para conseguir este fin importantísimo, el Gobierno estaba dispuesto a contribuir, previa la aprobación del Congreso, con la cantidad que fuese compatible con los recursos del Erario Nacional. No hay sacrificio que Chile no deba hacer para conseguir el establecimiento de una línea semejante”.

---

### EL MINISTRO DE MARINA DA A CONOCER INTERESANTES DATOS SOBRE LA COLONIA.

---

Por su parte, el Ministro de Marina, don Pedro Nolasco Vidal, informaba lo siguiente, en su memoria al Congreso, en Agosto 1.º de 1849:

“Al hablar del Departamento de Marina, no puede dejar de hacerse mención del establecimiento que sostenemos en el Estrecho de Magallanes. El Estrecho ha sido frecuentado en el año de 1848, y la parte que va corrida de 1849, más que ninguna otra época, con motivo de los vapores y buques de vela que en gran número han pasado con destino a California. Pero nuestro establecimiento se halla sometido a un sistema muy defectuoso de gobierno y de administración y gravando al Tesoro sin la utilidad que debíamos esperar de él. Este estado habría alcanzado a remediar en mucha parte la sanción del proyecto de ley presentado por el Ejecutivo a las Cámaras, en 30 de Agosto de 1848, que erigía al establecimiento de Magallanes en establecimiento militar marítimo, dependiente de la administración de Marina.

El establecimiento que manteníamos en el puerto Bulnes (antes San Felipe o del Hambre) ha sido trasladado en su mayor parte a Punta Arenas, lugar pocas leguas distante de aquel punto. Los documentos que se acompañan justifican plenamente esta traslación.

En Punta Arenas se encuentran vastos campos susceptibles de cultivo y producción, buena y permanente aguada, combustible abundante, seguro puerto y un clima más clemente que el de puerto Bulnes, en cuyo punto carecían nuestros pobladores aun de lo más indispensable para la vida.

Se acompañan también datos importantes estadísticos sobre nuestro establecimiento. Según ellos, el número total de habitantes que allí había, el 17 de Marzo de 1849, era de 338: de ellos, 180 pertenecían a la tropa de guarnición, y 158 eran presidiarios y sus familias. De los 180 de la guarnición se cuentan 75 soldados, 43 mujeres y 62 niños de las familias de aquéllos. De los 158 de la clase de presidiarios, había 101 hombres, 34 mujeres y 23 niños. Siendo en total:

Hombres . . . . .	176
Mujeres . . . . .	77
Niños . . . . .	85
<hr/>	
Total . . . . .	238

Tomando la tropa y los presidiarios juntos, había 99 solteros y 77 casados; las 77 mujeres eran todas casadas.

Desde 1844 hasta Marzo de 1849, ocurrieron 38 nacimientos, 15 matrimonios y 23 defunciones.

El establecimiento de Magallanes es importante para Chile y cada día se conoce más y más esa importancia. Su estado actual no es satisfactorio, no tanto por falta de recursos, cuanto por la ausencia de un buen sistema de Gobierno y

una completa inactividad en el establecimiento. Según los datos que recién obtengo, la Colonia nada produce ni puede bastarse por ahora a sí misma; pero esto proviene de que no hay trabajo, ni se entabla, fomenta o estimula. Allí ni se trabaja en común ni individualmente: allí no se hace otra cosa que carbón: allí no se permite el trabajo libre, y ha sucedido el caso de no consentirse allí a un labrador que había ido de Chiloé a establecerse en el Estrecho, sin otra razón que el de no ser presidiario. Si se permitiese a los presidiarios y gente de tiempo cumplido, trabajo libre con provecho personal, en ciertos días en que no se requiriere un trabajo en común en provecho general; si se pagase a la guarnición allí, y se fomentase de este modo la circulación de moneda, abierto aquel puerto oficialmente, que no lo está, tal vez podría esperar algún comercio. También podría influir en el adelanto de aquel establecimiento la apertura de la navegación de los Canales al tráfico universal por un número de años; veinte años, por ejemplo, y declarar libre a todas las banderas la pesca de anfibios, y otras industrias en los mismos Canales. El Gobierno, en la parte que a él toca, se ocupa en remediar estos males.

En el Estrecho abundan las maderas y el carbón mineral; de una y otra clase se han recibido muestras. La madera que se ha recibido y que lleva el nombre de roble de Valdivia, resulta útil para la arquitectura civil; pero inadecuada a la arquitectura naval. Sin embargo, el Estrecho abunda en muchas otras clases de maderas de buena calidad y general utilidad. Respecto del carbón, su calidad es buena y propia para los usos de la navegación. El Gobierno se propone fomentar, por todos los medios que estén a su alcance, este ramo de producción.

Abierto Magallanes al comercio, se hallaría tal vez en el ramo de peletería ventajoso cambio, y un medio poderoso de atracción luerativa y pacífica para la concurrencia de los salvajes al progreso de aquel puerto.

También convendría hacer concesiones de terrenos en aquellas regiones a los particulares, propendiendo por este medio a la defensa y adelanto de aquel territorio y a que con el transcurso del tiempo se eslabonasen los establecimientos particulares con nuestra frontera, llevando con el trabajo, la industria y la libertad, las bendiciones de la civilización a aquella parte de la República.

El pensamiento del Gobierno es mantener en el Estrecho un puesto avanzado, procurando ligar ese puesto con el archipiélago de Chiloé, por medio de establecimientos particulares intermedios, que puedan formarse a la sombra de una completa libertad, para que todo el mundo explote cuanto aquellas regiones y sus aguas ofrezcan al trabajo y la industria”.