NAVEGANTES Y CORSARIOS POR LOS MARES CHILENOS

Por
Homero HURTADO Larraín
Capitán de Corbeta (Rva.)
Armada de Chile

CAPITULO IX

De Malaspina a Williams

1789. Malaspina

Uno de los viajes del siglo XVIII en que mejor se revela el dominio completo del Cabo de Hornos, fue el de Malaspina en 1789, realizado sin la menor avería, salvo la rotura de un mastelero en la tormentosa costa de Alaska. Es uno de los viajes que más honra a la Marina española, como que se realizó a continuación de los de Cook y La Perouse, esas dos ilustres víctimas de la exploración geográfica. Es también el más concluyente testimonio a favor de la vía del Cabo de Hornos, de la cual casi disipa las pavorosas nubes acumuladas por desastres cuyas causas pueden explicarse hoy en forma concluyente.

Se hizo en dos corbetas construidas al efecto, la "Descubierta" y la "Atrevida", y duró desde 1789 a 1794. Por orden del rey Carlos III de España se contrató al noble italiano Alejandro Malaspina, para que al mando de estas corbetas efectuara estudios en las costas de Chile. No es del caso seguirlo en sus exploraciones al Noroeste, verificando todos los vestigios del estrecho de Aniang, Bering o su excursión al Poniente; pero Malaspina, como Moraleda en el Sur y Colmenares más tarde en el litoral peruano, estudió algunos tramos de la costa y levantó planos que conservan su mérito después de un siglo.

En julio de 1789 Malaspina se hacía a la vela desde Cádiz con destino a los mares de Chiloé. Dobla el Cabo de Hornos al entrar y salir del Pacífico, sin que el más insignificante desperfecto haga necesario detenerse, en cuanto se refiere a ese paso, que en el curso del siguiente siglo pierde toda apariencia de terror. En los mares de Chiloé efectuó importantes estudios hidrográficos y científicos y llegó a Valparaíso el 18 de marzo del año siguiente.

Estableció con sus oficiales una especie de observatorio en el Almendral, rectificando su posición astronómica, y aun parece que su geógrafo, Felipe Bauzá, levantó un plano del puerto en compañía del teniente Francisco Javier Viana, que dejó una relación escrita de esta empresa. En los diarios de viaje de Malaspina, durante los años 1788, 89 y 91, se registra que la posición geográfica de Valparaíso, en relación al meridiano de Cádiz, era la siguiente: Latitud: 36º 42' 20" Sur y Longitud: 67º 20' 50" Oeste.

Malaspina regresó a España en 1794. Envuelto en una intriga de Godoy y la reina María Luisa, fue desterrado y hecho prisionero, permaneciendo su obra inédita hasta que en 1849 la publicó Viana, compañero de su expedición a Chile. El año 1942 se publicó en Santiago con el título "Descripción del Reino de Chile" una recopilación de los datos de Felipe Bauzá, José Espinoza, y Luis Neé, compañeros de Malaspina. De las expediciones españolas a Chile, la única que tuvo cierto carácter científico, fue la del desgraciado Malaspina, formada por las corbetas "Descubierta" y "Atrevida" al mando de Malaspina y José de Bustamante y Guerra respectivamente, que además desde 1789 a 1794, realizaron una vuelta alrededor del mundo.

1795. Alava

El año 1795 echó sus anclas en la bahía de Valparaíso la famosa escuadra española, que en viaje a las Filipinas había cruzado el Cabo de Hornos, procedente de la Península. La comandaba el Brigadier don Ignacio María de Alava, segundo de Gravina en el memorable combate de Trafalgar. Un hermano suyo, el Teniente Coronel Luis de Alava, era entonces Gobernador de Valparaíso, quien se esmeró en ofrecer a la escuadra comandada por su hermano, los más suntuosos saraos y paseos campestres, durante las semanas que permanecieron en Valparaíso. Esta escuadra se componía de tres fragatas que después de un período de descanso en nuestro puerto principal hicieron rumbo a El Callao para seguir a las Islas Filipinas.

Años después de Trafalgar don Ignacio de Alava falleció en Cádiz el año 1817 con el grado de Almirante. Su hermano Luis terminó sus días frente a su cargo de Gobernador de Valparaíso.

1804. Adam Joham Krusenstern

(1770 - 1846)

El último navegante europeo de alguna nota que recaló en nuestras playas antes que la Independencia las declarara abiertas a todos los rincones del mundo fue el comodoro ruso Adam Joham Krusenstern, que en el invierno de 1804 pasó en Talcahuano algunos alegres días.

Se había distinguido en la Marina inglesa y residido dos años en la China. A su regreso a Rusia propuso un plan para el desarrollo del comercio con China, el que posteriormente prosperó. Sin embargo el Emperador Alejandro le confió el mando de una expedición compuesta por dos buques, el "Nadesha" y el "Neva" con los cuales salió de Kronstadt, en el Golfo de Finlandia, en agosto de 1803, conduciendo a su bordo al primer embajador ruso que se acreditaba en el Japón, Conde de Resanoff. Los buques estaban equipados para trabajos científicos, con los cuales desarrolló muchas campañas hidrográficas en las islas del Atlántico oriental y Cabo de Hornos. Luego pasó al Pacífico, recaló a reabastecerse en Talcahuano y cortando la línea del Ecuador, descubrió la bahía de Thitchagoff, hizo levantamientos en las Islas Sandwichs y se encaminó al Japón, donde descubrió varios cabos y bahías y el Golfo Strogonoff; penetró en el Golfo Paciencia, donde hizo algunos otros descubrimientos, visitó el Kamtchatka y, didigiéndose al Mar de la China, visitó Formosa e hizo campañas hidrográficas en el archipiélago malayo, luego dobló el Cabo de Buena Esperanza para regresar a Europa en 1806, a los tres años de su salida. El relato de sus viajes fue traducido a varios idiomas. Su Atlas del Pacífico contiene treinta y cuatro cartas y planos. Fue el primer marino ruso que dio la vuelta al mundo.

1828. Fitz-Roy

Para los marinos chilenos especialmente, el nombre de Fitz-Roy es bastante conocido y admirado; también lo es para los ingleses, que tuvieron en él un hombre a tal punto dedicado al estudio y al trabajo que, seguramente, su nombre habrá servido de ejemplo a más de una generación de abnegados hidrógrafos.

Robert Fitz-Roy alcanzó a ser Vicealmirante de la Armada británica, pero antes que marino-militar, fue un distinguido hidrógrafo y meteorólogo. Nieto del tercer duque de Grafton, por su padre, y del primer marqués de Londonderry por vía materna, vemos que Fitz-Roy era descendiente de nobles orígenes, y aunque habría sido fácil para él, hacer de su carrera lo que tantos nobles consiguieron, por el contrario, quiso dedicar su vida al estudio y al sacrificio. Ingresó el 19 de octubre de 1819, a la Escuela Naval, donde cursó sus primeros estudios salió a la Armada, y en septiembre de 1824 recibía el grado de Teniente.

En 1828 fue transbordado al "Ganges" como Teniente de banderas del Contraalmirante Sir Robert Otway, Comandante en Jefe de la estación naval de la América del Sur.

* * *

Entre los buques auxiliares de la escuadra había un pequeño bergantín llamado "Beagle", de unas 240 toneladas de desplazamiento. Ese buquecito, desde hacía dos años, se encontraba ocupado en levantamientos hidrográficos en las costas de la Patagonia y Tierra del Fuego.

El Capitán Stokes, Comandante del "Beagle", falleció en noviembre de 1828; para llenar esta vacante, fue propuesto el Teniente Fitz-Roy, que luego tomó el mando del bergantín a fin de proseguir los trabajos hidrográficos que al buque le estaban encomendados.

En el otoño de 1830, el "Beagle" y su compañero de trabajos el "Adventure" emprendían viaje de regreso a Inglaterra, después de largas y penosas expediciones por la zona austral de América del Sur. Estos trabajos hidrográficos en las regiones australes despertaron en Fitz-Roy un excepcional interés, y apartándose de la órbita de sus labores, abarcó, además, con gran entusiasmo, varios estudios de carácter científico.

Interesado por la triste situación intelectual de los indios fueguinos, tomó en su buque a cuatro de ellos, que llevó a Inglaterra, donde, en esos años, aparecieron nuevas teorías sobre el origen del hombre.

Uno de éstos falleció pocas semanas después de llegar a Inglaterra, atacado por una especie de viruela. A los restantes se procuró, con la mayor dedicación, enseñarles rudimentos de religión o algún pequeño oficio, pero tuvo muy poco éxito; el indio fueguino se mostró en consecuencia, como uno de los más atrasados de la Tierra. Cumpliendo con la promesa que Fitz-Roy les había hecho, en el verano del año siguiente fueron devueltos a su tierra natal, embarcándolos a bordo de una nave mercante consignada a Valparaíso.

* * *

Los preparativos de una segunda expedición mucho más activa y provechosa fueron iniciados por Fitz-Roy en Plymouth. En efecto, al mando del mismo "Beagle" se hizo a la mar el 27 de diciembre de 1831, dando la vela con rumbo a los mares inexplorados de la Patagonia.

Esta vez el "Beagle" traía como pasajero al distinguido y sabio naturalista Carlos Darwin, que en busca de nuevas luces para fortalecer la teoría de la "Evolución de las especies", sin medir los sacrificios ni las inclemencias de un viaje de ciscunnavegación, se había aventurado a embarcarse con el Capitán Fitz-Roy.

Durante cinco años que duró la ausencia del "Beagle" de las costas inglesas, el sabio naturalista, como el hábil hidrógrafo, recogían, día por día, mayores frutos para la ciencia y para la navegación.

Fitz-Roy, además de efectuar el levantamiento del Estrecho de Magallanes —su obra más grandiosa— y de gran parte de las costas de Américas del Sur, dio alrededor del mundo una vuelta cronométrica, fijando la longitud de muchos meridianos secundarios y otros puntos del globo con exactitud admirable, dados los elementos de trabajo usados en esa época.

El "Beagle", después de su famosa vuelta alrededor del mundo, fondeó, finalmente, en Falmouth, el 2 de octubre de 1836, "60 meses después de su salida de Plymouth".

En Inglaterra llegaron a sus manos los despachos de Capitán de Navío que el Gobierno había firmado hacía un año.

Para justificar y comprobar sus laboriosas observaciones, Fitz-Roy necesitó de varios años de trabajo en las oficinas y departamentos del Almirantazgo. La Sociedad Real de Geografía, apreciando debidamente el valor de su obra, le obsequió una hermosa medalla de oro (1837).

Dos años más tarde, 8 interesantes volúmenes describían los viajes del "Beagle" y del "Adventure", en 1826-1830, y del "Beagle" en 1831-1836, obras valiosísimas, especialmente por la interesante y sabia colaboración de Darwin que, a su vez, agregó un volumen que contenía las "Impresiones de un naturalista". Este último libro es universalmente conocido y las anotaciones del sabio Darwin han servido de base para elevadas discusiones sobre el origen y evolución de las especies. Fue el viaje del "Beagle" un verdadero record científico.

* * *

Los trabajos hidrográficos de Fitz-Roy, llevados a cabo con elementos tan escasos y en las peores circunstancias de tiempo, tuvieron algunas críticas semi-oficialmente declaradas. Pero el Almirantazgo tomó cartas en el asunto y Sir Francis Beaufort, hidrógrafo oficial de la Marina, informó por escrito a la Cámara de los Comunes (10 de febrero de 1848), que todas las cartas levantadas por el Capitán de Fragata R. Fitz-Roy desde el Ecuador al Cabo de Hornos y de ahí hasta las bocas del Plata, podían considerarse como un trabajo admirable y de gran utilidad, debiendo, sin demora, entrar en vigencia para la navegación en esos mares.

Mr. Beaufort no estaba errado en su juicio y, en verdad, el tiempo comprobó que aunque ellas no eran suficientemente exactas para la navegación a vapor por el Estrecho, eran, en cambio, abundantes en detalles y de inapreciable valor profesional. Naturalmente muchos datos se han controlado y están muy lejos de ser exactos, pero si se consideran las condiciones y medios de que el "Beagle" disponía, podrá comprenderse el trabajo sobrehumano desplegado por su comandante y oficiales.

Fitz-Roy fue después miembro del Parlamento por Durham, luego aceptó el puesto de "conservator" del Mersey y con su doble capacidad logró dejar reglamentado un sistema de formar oficiales para la Marina mercante, que tanto escaseaban entonces. Estas ideas de Fitz-Roy dieron lugar a la creación de lo que se llamó el "voluntary-certificate", instituido más tarde por la Cámara de Comercio (1845). Editó, además, algunas disposiciones relacionadas con el comercio marítimo.

* * *

A principios de 1843, Fitz-Roy fue nombrado Gobernador y Comandante en Jefe de Nueva Zelandia, entonces recién establecida y organizada como colonia inglesa.

Su llegada a raíz de grandes excitaciones populares lo enfrentó con el delicado problema de la repartición de tierras, lo que ya había originado serias dificultades y tenía a la colonia en un estado imposible de gobernar con tranquilidad.

Fitz-Roy, apartándose por completo de la norma seguida por sus antecesores, quiso manifestar públicamente que su intención era ayudar a los nativos. Fitz-Roy fue reemplazado en 1845 por Sir George Grey.

En 1848 fue nombrado superintendente del Apostadero Naval de Woolwich y después Comandante de la "Arrogant", que era una de las primeras fragatas con hélice, construida bajo su especial vigilancia, y con la cual Fitz-Roy esperaba llevar a cabo grandes experimentos y pruebas. Pero el estado de su salud y otras razones personales le impidieron salir a la mar.

En febrero de 1850 se retiró a medio sueldo, y no habría vuelto a servir a no mediar su ascenso, durante el retiro, a Contraalmirante y Vicealmirante, de 1857 a 1863.

En 1851 fue nombrado miembro de la Sociedad Real y en 1854, después de servir de secretario privado a su tío Lord Hardinge, General en Jefe del Ejército, fue comisionado para dirigir el Departamento Meteorológico de la Cámara de Comercio, con el título de meteorólogo estadístico.

Desde su advenimiento al "Beagle", él había dedicado especial atención a los fenómenos atmosféricos y sus "Memorias de viajes" son a este respecto notabilísimas.

Su libro "Weather-Book", publicado en 1863, envuelve la mayoría de las bases de estudios que más tarde se fueron perfeccionando, comprobándose o descubriéndose teorías con un gran porcentaje de aciertos en las lecciones prácticas redactadas por Fitz-Roy.

A través de estos trabajos y de varios otros pequeños estudios, Fitz-Roy se retrataba con la verdadera magnitud que correspondía a su carácter y temperamento enérgico y estudioso.

Sus últimos años de vida fueron tan activos y sobre todo tan llenos de preocupación, que su salud, tanto del cuerpo como del espíritu, decayeron rápidamente.

Renunciando al reposo intelectual que tanto le habían prescrito, no quiso abandonar sus profundas investigaciones científicas hasta que el exceso de trabajo lo llevó a un desenlace trágico. El 30 de abril de 1865, en un momento de enajenación mental, el estudioso y abnegado navegante decidió poner fin a sus días, desapareciendo bruscamente del campo científico donde tan hermosa labor había desarrollado.

El recuerdo de su nombre será siempre un ejemplo. Al contemplar la enorme obra que realizó en uno de los parajes considerados más inhospitalarios del globo, y en época en que la ciencia hidrográfica y los medios de vida no habían llegado al perfeccionamiento que tienen hoy día, las generaciones actuales se sienten admiradas de su firmeza de carácter, de su tenacidad y preparación profesional.

1837. Dumont D'Urville

Julio Sebastián Dumont d'Urville ha sido para el mundo uno de sus más célebres navegantes. Su vida fue un sacrificio continuo en favor de la ciencia y del progreso de la navegación. Este gran Almirante e ilustre marino nació en Condé sur Norieu (Normandía) el 23 de mayo de 1790 y murió el 8 del mismo mes en 1842.

El 31 de octubre de 1808, día en que pasó Dumont al "Requin", ganaba su primer grado en la Armada, aspirante de 2ª clase, y el primer lugar entre 72 concurrentes. Dos años después era aspirante de 1ª, tras exámenes brillantes que demostraban las condiciones de un oficial de mucho porvenir.

Llamado a prestar sus servicios en Tolón, ocupaba sus horas libres en el estudio de la astronomía, literatura y otras ciencias, aprendiendo también los idiomas griego, hebreo, italiano, español, inglés,alemán, etc., y además tuvo especial predilección por la entomología y la botánica.

En 1820 visitó en la "Chevrette" las costas del Mediterráneo y del Mar Negro (*).

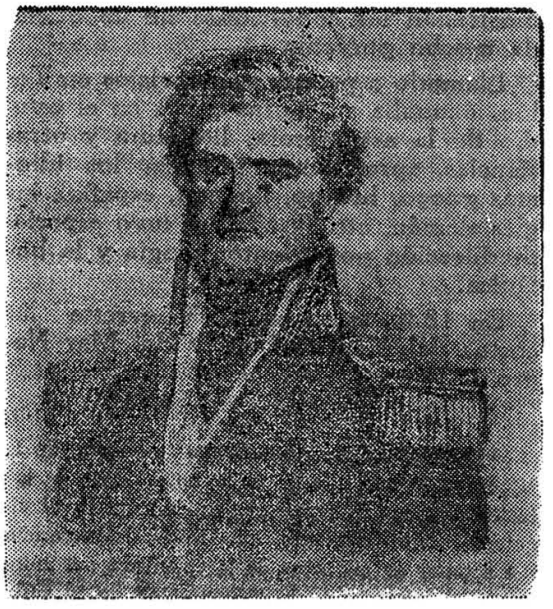
(*) Mientras se encontraba a bordo de la "Chevrette" ocupado en el levantamiento de las costas del archipiélago griego, le ocurrió el siguiente acontecimiento que tanta importancia iba a tener en las artes de la escultura del mundo entero. Fondeada la "Chevrette" en la rada de Milo, Dumont supo que mientras un campesino griego labraba su tierra, situada en el recinto del antiguo Mélos, había encontrado dos Hermes y una estatua de mármol de Paros, formada de dos grandes trozos unidos por fuertes tirantes de metal. Conducido al lugar del descubrimiento, Dumont d'Urville juzgó que por los detalles y ornamentos de la estatua debía ser la Venus de Milo. El pastor le propuso la venta, y Dumont habría hecho la adquisición con sus propios fondos al precio de 1.200 francos, si el Comandante Gauthier, que tenía mucho más de hidrógrafo que de anticuario, no hubiera declarado formalmente que le era imposible conducir las estatuas a bordo de la "Chevrette".

Pero apenas Dumont llegó a Constantinopla, envió al marqués de Riviére, Embajador de Francia, una noticia descriptiva de la admirable obra maestra encontrada en Milo, a la cual le había dado el nombre de Venus Vencedora (Venus Victrix).

Convencido que ella era de gran importancia para las artes, el marqués de Riviére envió en el acto a Milo, a uno de sus secretarios, el conde de Marcellus, distinguido arqueólogo, con la misión de comprar a cualquier precio la bella Victrix.

Poco faltó para que el conde de Marcellus llegara demasiado tarde; la estatua había sido ya vendida y enviada a un griego por cuenta de un acaudalado turco, y sólo gracias a la habilidad diplomática y a su firmeza de carácter, consiguió Marcellus comprar esta famosa obra de arte, que hoy es uno de los más preciosos ornamentos del Gran Museo del Louvre.

Su origen data de más de cuatro siglos antes de J.C.



Dumont d'Urville

Terminada la misión de la "Chevrette", Dumont d'Urville se dedicó a coordinar y publicar las noticias hidrográficas y científicas que había recogido durante sus dos últimas campañas.

Primera expedición

El 17 de agosto de 1822 zarpó de Tolón la corbeta "La Coquille", para realizar el gran viaje de circunnavegación proyectado por sus jefes. Este viaje terminó el 24 de abril de 1825, fecha en que "La Coquille", después de salvar grandes dificultades y peligros, entraba en la rada de Marsella. Durante su ausencia de Francia, había recorrido en "32 meses de navegación", 24.890 leguas francesas (*), cortando en este tiempo "siete veces" la línea ecuatorial; todo esto sin experimentar el buque averías de importancia, y lo que es más hermoso todavía, sin perder "ni un solo hombre" de su abnegada tripulación.

En el transcurso del viaje, "La Coquille" visitó las islas Malvinas, las costas de Chile y el Perú, el archipiélago Peligroso, varios otros grupos de islas diseminadas en el Pacífico, Nueva Irlanda, Nueva Guinea, las Molucas y casi toda Australia.

(*) Una legua francesa: 4.545 metros.

Descubrió las islas Clermont-Tounesse, Lostanges y Duperrey, y reunió además ricas colecciones de historia natural, mineralogía, etc., que fueron a enriquecer en mucho el Museo de historia natural de París. Todas éstas fueron minuciosamente estudiadas por Cuvier y Arago, sirviéndoles de base para deducir importantes conclusiones científicas.

Segunda expedición

Ascendido d'Urville a Capitán de Fragata (1825), se le encargó ahora el mando de "La Coquille", que tomó el nombre de "Astrolabio", a petición de Dumont, en recuerdo de uno de los barcos que naufragaron con La Perouse.

El "Astrolabio" dejó la bahía de Tolón el 25 de abril de 1826, lanzándose al océano a desafiar de nuevo los peligros y tempestades que con tanta suerte había sabido burlar en su viaje anterior.

Tocó en Tenerife; de ahí se dirigió a Australia. En este trayecto el "Astrolabio" tuvo que luchar durante 50 días consecutivos contra recios temporales que hicieron a la nave recorrer 3.000 leguas marinas sin poder tocar siquiera en un solo puerto que le sirviera de refugio.

Por fin arribó a Puerto Rey Jorge (Australia), donde su extenuada tripulación pudo al fin gozar de unos días de reposo.

Atravesó el estrecho de Bass, dobló el cabo de Howe, y navegó a lo largo de las costas de Nueva Zelandia, donde sus oficiales, en menos de dos meses, trazaron la carta de aquella isla; puso luego proa hacia las islas de Los Amigos; condujo después la corbeta a través de las islas de Viti. Allí determinó la posición geográfica de 120 pequeñas islas desconocidas, sin sufrir contratiempos en medio de un mar erizado de peligros y causa del naufragio de más de una expedición.

Dumont d'Urville tenía que luchar también con el clima malsano de la región, y con los temporales que lo obligaban a ponerse a la capa con bastante frecuencia.

De Nueva Guinea pasó a Amboine, luego a la Tierra de Van Diemen y el canal de Entrecasteaux, donde oyó los primeros rumores acerca del infortunado La Perouse.

Se le dijo que posiblemente este desgraciado navegante había naufragado en las islas de Vanikoro, hacia donde se dirigió Dumont sin pérdida de tiempo.

El "Astrolabio", que entre otras, llevaba la misión de buscar los restos de La Perouse, fondeó luego en la isla de Ticopia con el objeto de contratar allí algunos guías para entrar en Vanikoro. Aunque ninguno de los naturales se atrevió a seguirle, Dumont tuvo el atrevimiento de conducir su buque durante varios días por un mar desconocido, lleno de rocas a flor de agua y otros peligros mayores, arribando por último con toda suerte frente a Vanikoro.

En aquellos lejanos parajes encontró por fin las huellas inconfundibles de la desgraciada expedición de La Perouse. En efecto, ayudado por la gran transparencia del agua, pudo distinguir en el fondo del mar las anclas, los cañones y otras pruebas irrefutables que indicaban el sitio preciso del siniestro. Estos objetos y varios otros fueron extraídos del fondo del mar para conducirlos a Francia, como únicos recuerdos de esta expedición (*).

Más tarde pudo saberse por los naturales de la isla, que el naufragio del distinguido navegante había ocurrido bajo un duro temporal del S.E que arrojó sus buques despedazados contra los arrecifes de la costa.

Algunos sobrevivientes quisieron construir una embarcación que les permitiera llegar a Francia, pero estos infelices náufragos perecieron también asesinados horrorosamente por los salvajes de la isla.

Dumont d'Urville erigió sobre los arrecifes de Mangadei (sitio preciso del naufragio) un modesto monolito con los elementos que estaban a su alcance.

La inauguración de esta sencilla ofrenda se efectuó en presencia de la mayoría de la tripulación, en medio de un visible pesar y la devoción propia de un acto en que se recordaba el triste fin de sus infortunados predecesores. El cumplimiento de este deber parece fue un augurio funesto para el "Astrolabio"; toda la tripulación cayó gravemente enferma, atacada por males tropicales.

(*) Hoy se conservan en el Musee del Louvre.

Con escasos hombres en pie, Dumont dejó esa región de fatalidad, trazando rumbo sobre las Marianas. Atravesó el archipiélago de las Carolinas y tras un descanso de 28 días en la bahía de Umata, regresó a Amboine. Levantó el plano de varias islas que siguen al Oeste de las Carolinas, sobre todo de 20, más o menos, que forman el grupo de las Eliví; fondeó de nuevo en Amboine, visitó el archipiélago de las Célebes, se detuvo un breve plazo en Batavia (Java), tocó en Isla de Francia (India) y el 25 de marzo de 1829 entró airoso y triunfante en la rada de Marsella.

Los resultados de este segundo viaje fueron, como los del primero, importantísimos. Cuarenta y cinco planos nuevos conocerían los navegantes, un acopio numeroso de datos hidrográficos, etc. La ciencia quedó desde entonces en posesión de hermosas colecciones geológicas y botánicas. Los oficiales habían efectuado importantes observaciones astronómicas, meteorológicas y magnéticas, reuniendo gran cantidad de materiales, especialmente en las islas inexploradas de la Oceanía.

El Ministro de Marina dispuso que el Estado costeara la publicación de los resultados del viaje del "Astrolabio", y nombró a Dumont Capitán de Navío.

Tercera expedición

Por fin, el 7 de septiembre de 1837 salieron de Tolón el "Astrolabio" y la "Zelea", a las órdenes de Dumont, para realizar el temido y criticado viaje a las regiones polares.

Tres meses más tarde estaba en el Estrecho de Magallanes y el 15 de enero de 1838 le cerraban el paso las primeras montañas de hielo.

Navegaron los exploradores a lo largo de aquel obstáculo en una extensión de 240 millas, y a los 61° Sur, cerca de las islas Orkney, se vieron bloqueados durante cinco días por témpanos enormes de hielo.

En seguida, dirigiéndose hacia el Sur, entre 63° y 64° de latitud y en un espacio de más de 120 millas, descubrieron varias tierras y dieron a las principales los nombres de Luis Felipe y Joinville.

Ansiosa de descanso, la expedición puso proa al puerto de Talcahuano (Chile), donde permaneció algún tiempo.

Tras breve reposo, Dumont se lanzó por tercera vez a la Oceanía, y visitó Juan Fernández, Marquesas, Tahiti, Samoa, y los peligrosos arrecifes de las islas Vití.

Navegaron durante 9 meses por las costas de Nueva Guinea, Australia y las islas de Sonda; dieron la vuelta a Borneo y hallaron en Hobart-Town un refugio saludable contra la fiebre y la disentería que diezmaban al personal.

El 1º de enero de 1840, Dumont, que ambicionaba explorar hacia el Sur un espacio inmenso del océano entre 120º y 170º Este del meridiano de París, renovó la actividad de sus tareas, y al cabo de 21 días alcanzó el círculo polar antártico, a 66º 33' Sur y 380º 21' de longitud Este, punto no lejano del polo magnético.

De regreso a Hobart-Town, navegó desde ese puerto al Sureste, avistó las islas Auckland y la costa de Nueva Zelandia, pasó por el estrecho de Torres, dirigiéndose hacia Timor y puso término a su tercer y último viaje en Tolón, el 6 de noviembre de 1840, de donde había salido con sus dos buques 36 meses antes.

Los resultados científicos y profesionales de este tercer viaje fueron inmensos. Había recorrido la mitad de los mares del globo, cruzado siete veces el Ecuador, penetrado en el círculo polar antártico. Pudo así conocerse la hidrografía de 12 mil leguas de costa, y el público contempló en los museos de París hermosas colecciones que hasta entonces eran desconocidas.

La Sociedad de Geografía concedió a Dumont una gran medalla de oro; el Gobierno le nombró Contraalmirante y ordenó que se publicara la relación de este último viaje.

* * *

En las bancas de la escuela, Dumont d'Urville había apostado a sus compañeros que a la edad de 50 años él sería Almirante.

La apuesta fue bien ganada y a esa edad era en efecto Almirante de Francia; pero ¡qué caro le había costado!... El émulo de Cook, Bougainville, La Perouse, etc., no era más que un espectro que penosamente se arrastraba apoyado en un bastón... Era todo lo que físicamente quedaba del famoso Dumont.

Sólo su energía intelectual lo sostenía en pie, y únicamente a fines de 1841, el gran navegante pudo establecerse en París a fin de apresurar la publicación de sus obras.

Siete meses después de haber impreso el segundo de sus volúmenes, una terrible tragedia vino a arrebatar del campo de las ciencias a este valioso cooperador.

El 8 de mayo de 1842 había salido con su esposa y sus hijos a pasar el día en Versalles, pero, de regreso, una terrible catástrofe ferroviaria costó la vida a él, a su esposa y a sus hijos.

Unos cuantos despojos humanos respetados por el fuego era todo lo que restaba de aquel sabio marino que durante tantos años había afrontado los peligros del océano, el hambre y las enfermedades. ¡El destino le había deparado un fin demasiado triste y trágico; vino a encontrar la muerte en medio de los suyos, en el seno de la patria, en un ferrocarril, y cuando gozaba tras tantos sacrificios de un día de recreo y de descanso!

El 16 de mayo, el cortejo fúnebre rendía los últimos homenajes a Dumont d'Urville, esposa e hijos en el cementerio de Mont-Parnasse, donde un voto espontáneo del Consejo Municipal de París le concedió un pedazo de tierra para perpetuar su memoria.

La ciudad de Condé sur Norieu, cuna de Dumont, le erigió en 1844 una estatua de bronce frente a la casa que le recibió al nacer; y nosotros, los marinos en general, sin distinción de razas ni de edades, hemos de rendir también a este gran hombre un homenaje de admiración y respeto a su perseverancia y a su inteligencia, reflejada en más de 20 obras que nos muestran los frutos de su heroica tenacidad.

1843. Williams

LA GOLETA DE GUERRA "ANCUD" TOMA POSESION DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

A fines de mayo de 1843, se ordenó a la goleta "Ancud", fondeada en el puerto del mismo nombre, alistarse para zarpar con destino al Estrecho de Magallanes para que tomase posesión oficial de él a nombre de la República de Chile,

y construyese en un puerto adecuado, un fuerte y la base de una colonia. Comandaba la nave el Capitán de Fragata graduado de la Marina nacional don Juan Williams Wilson y se comisionó también al Sargento Mayor de Ingenieros Bernardo Philippi, naturalista, para que tomase parte en la expedición.

La dotación del barquichuelo se componía de 22 personas y entre ellas. dos mujeres, esposas de los soldados de la guarnición de la goleta.

El 23 de mayo a mediodía, la goleta dio la vela desde Ancud, con destino al canal de Chacao, Dolcahue, Quinchao, golfo de Corcovado, Guaitecas, etc.

La goleta "Ancud" era el primer barco nacional que explorara la costa y el extremo Sur de Chile; ella fue la primera que tremoló el pabellón chileno, en los accidentados canales de la Patagonia, durante un invierno riguroso, ejecutando descubrimientos geográficos y tomando en seguida posesión efectiva del Estrecho de Magallanes y su territorio, tres días antes que un buque de la Marina francesa, el "Phaeton" lo hiciera a nombre de su Gobierno.

El Presidente don Manuel Bulnes fue el autor de esta obra y don Juan Williams y don Bernardo E. Philippi los que la realizaron después de infinitas penalidades y contratiempos.

El jefe militar a quien encomendó el Presidente Bulnes esta delicada misión fue don Juan Williams, o Juan Guillermos, según la costumbre de la época de castellanizar los apellidos extranjeros. Era natural de Bristol y adquirió los conocimientos profesionales navegando con su padre en los buques de la Compañía de las Indias Británicas. Halagado por la noticia de la rebelión de las colonias españolas de la América del Sur, se embarcó, como tantos otros marinos, con destino al Perú, donde logró incorporarse a la Marina. Muy pronto decidió trasladarse a Chile en busca de un mejor porvenir, y sus servicios fueron aceptados como Teniente 1º de la Armada, a comienzos del año 1824.

Tomó parte en los últimos acontecimientos de nuestra Independencia, embarcado sucesivamente en el "Galvarino", el "Lautaro" y la "Juana Pastora".

Agregado el territorio de Chiloé a la República, fue designado Capitán de Puerto de Ancud el año 1830. Permaneció ahí hasta 1836, época en que arribó a esas playas el bergantín "Orbegoso". Este conducía desde el Perú al General Ramón Freire, en cuyo favor tuvo lugar un pronunciamiento. En él se distinguió el capitán Williams, defendiendo el puerto y el "Orbegoso" contra la fragata "Monteagudo", para lo cual montó dos cañones en el muelle de Ancud y con ellos resistió, hasta que el 29 de agosto el "Orbegoso" cayó en poder de las fuerzas del Gobierno.

El General Freire tuvo que asilarse en un buque ballenero norteamericano, donde fue tomado prisionero y conducido en seguida a Valparaíso con el Comandante Williams y otros comprometidos que fueron encerrados en la cárcel del cerro Cordillera.

Separado del servicio por estos motivos políticos, fue reincorporado y nombrado poco después oficial de la fragata "Confederación", e hizo en ella la segunda campaña contra la Confederación Perú-Boliviana.

En el bloqueo de El Callao tuvo el mando de las lanchas cañoneras que atacaban esa playa, donde una bala le destruyó el bote en que dirigía, dando muerte a sus dos mejores marineros. Salvaron él y su ayudante milagrosamente.

El 17 de julio de 1839, la fragata "Monteagudo", al mando del Comandante Wiliams, fondeaba en Valparaíso con pertrechos y material de guerra del Ejército restaurador. Pocos días después se declaró un temporal que arrojó a la playa a varios buques, entre ellos la "Monteagudo", que cortó sus amarras y fue a encallar en los arrecifes que destacaba la Cruz de los Reyes. En este desastre el Comandante Williams estuvo a punto de perecer. Se encontraba en tierra en comisión de servicio, cuando principió a arreciar el Norte. En estas circunstancias quiso tomar el mando de su buque, embarcándose en una chalupa, la que fue hecha pedazos contra el muelle, poco después de haberse separado.

Este accidente puso a Williams a las puertas de la muerte por los golpes y fracturas sufridas.

Recuperada su salud y en disponibilidad, solicitó la Gobernación Marítima de Chiloé, la misma que con celo y patriotismo había antes desempeñado.

En este puerto se encontraba cuando el Presidente Bulnes lo comisionó para tomar posesión del Estrecho de Magallanes y fundar allí una colonia. Lo hizo en una lancha de 40 ó 50 toneladas construida en Ancud, la aparejó como goleta y la armó con dos pequeños cañones.

Después de una navegación muy penosa, superando dificultades fáciles de apreciar en vista de la clase de embarcación en que iba, llegó a Puerto Famine, donde ancló el 21 de septiembre de 1843.

Acto continuo procedió a dar cumplimiento a sus instrucciones; enarboló con las solemnidades acostumbradas la bandera nacional y levantó el acta correspondiente, en la que declaraba que a nombre de la República tomaba posesión del Estrecho de Magallanes y su territorio.

Terminada la comisión, emprendió su regreso a Chiloé, arribando al puerto de partida, donde reasumió su puesto y dio cuenta de la misión cumplida.

El Gobierno, apreciando los servicios del Comandante Williams, lo ascendió el 29 de diciembre de 1843 a Capitán de Fragata.

En 1844 efectuó dos viajes a Magallanes y en 1845 hizo el último al mando de la barca nacional "María Teresa", en comisión de víveres y pertrechos.

Después de ocupar el cargo de Gobernador Marítimo de Talcahuano y agregado a la Comandancia General de Marina, una enfermedad grave puso término a sus días el 14 de septiembre de 1857, a la edad de 59 años, y fue sepultado en Santiago, en la bóveda de su hijo, Juan Williams Rebolledo.

* * *

Con respecto a la fundación de una colonia chilena en el Estrecho de Magallanes, el año 1843, el historiador Diego Barros Arana publicó en el diario "El Ferrocarril", del 26 de diciembre de 1899, una interesante relación histórica de la cual se copian a continuación algunos fragmentos:

"En 1843, cuando Chile fundó su primer establecimiento en el Estrecho de Magallanes, todos los territorios denominados Patagonia, región magallánica y Tierra del Fuego eran considerados vacíos por los geógrafos y por los cartógrafos.

En vano la Constitución de Chile declaraba que el dominio de esta República se extendía hasta el Cabo de Hornos. Los mapas grandes o pequeños que se publicaban en Europa, fijaban generalmente el límite austral de Chile al Sur del archipiélago de Chiloé, y el de la República Argentina en las márgenes del río Negro.

"En los tratados de Geografía se daban en esos dos países aquellos límites australes que aparecen trazados en los mapas que recordamos. "Como la extremidad de la América del Sur, que los geógrafos están acordes en llamar Patagonia, no ha sido ocupada por ninguna potencia —dice un escritor muy competente en estas materias— reconocida por las potencias europeas, debía tratarse de esa comarca en sección aparte de los Estados limítrofes". (Adrien Balbi, "Abregée Geographie", p. 1088).

"En el siglo XVI (1583) España había fundado en el Estrecho de Magallanes dos establecimientos que desaparecieron de una manera terriblemente lastimosa. Otras poblaciones fundadas dos siglos más tarde en las costas orientales de la Patagonia, no tuvieron una existencia mucho más próspera y estable. Después de estas desgraciadas tentativas de colonización, y durante largos años, nadie pensó en establecerse en una región que se creía sumamente pobre e inhospitalaria, de clima riguroso e insoportable, estéril en producciones utilizables. Los nombres fatídicos de "País del Diablo", "Tierra de Desolación", "Puerto del Hambre", dados a algunos lugares de aquellos territorios, eran suficientes para hacer abandonar todo proyecto de ocupación estable. Pero los progresos subsiguientes de la geografía modificaron la opinión desfavorable que se había formado sobre aquellas regiones. Entre los años 1826 y 1834, una Comisión Geográfica del Gobierno británico comentaba con rara prolijidad la carta hidrográfica austral de América, y las relaciones de los capitanes Parker King y Fitz-Roy, completadas con las notables observacio-

nes del naturalista Carlos Darwin, vinieron a demostrar las ventajas que el Estrecho de Magallanes ofrecía al tráfico del comercio del mundo, con preferencia a la vía Cabo de Hornos.

"El año 1840 se dio a la luz en París el tomo de la obra "Universo Pintoresco" que se refería a Patagonia y Tierra del Fuego, escrita por Federico Lacroix, donde se lee lo que sigue: "Después de lo que hemos dicho, se comprenderá de qué importancia es hoy día el Estrecho de Magallanes para penetrar en el Océano Pacífico, etc". El Capitán Dumont d'Urville, por cuenta del Gobierno francés, había recorrido la mayor parte del Estrecho de Magallanes entre diciembre de 1837 y enero de 1838, reconociendo muchos puertos y caletas, como las ventajas de esta ruta en comparación con el Cabo de Hornos.

"A su vuelta a Francia, este famoso navegante, junto con publicar sus obras, proponía al Gobierno un proyecto de colonización del Estrecho de Magallanes, como una obra de conquista y civilización, y también útil al comercio del mundo. El Gobierno de Chile fue informado que antes de mucho tiempo saldría de Francia un buque con el encargo de reforzar la escuadra del Pacífico y buscar un sitio donde formar una colonia para tomar posesión del Estrecho. El Gobierno de Chile sabía además que en 1840 los vapores ingleses "Chile" y "Perú", enviados para establecer la navegación entre estos dos países, habían levantado un acta al detenerse en Puerto del Hambre, la que dejaron enterrada al pie de un monumento de madera".

Alarmado por estos antecedentes, el Gobierno de Chile se creyó en la necesidad de prevenir complicaciones internacionales y evitar el riesgo de perder una porción del territorio que consideraba de su dominio.

Aunque sus recursos eran bastante limitados, alistó una pequeña goleta que llevaba la bandera nacional, embarcó un piquete de soldados y la despachó a tomar posesión efectiva de la región vecina al Estrecho de Magallanes. El 21 de septiembre de 1843 se toma posesión y se establece una colonia en el lugar llamado Puerto del Hambre. En ese puerto, conocido también por San Felipe, se encontró un palo con documentos enterrados al pie de un monumento de madera, en conmemoración del tránsito de los vapores "Chile" y "Perú". (*).

El capitán Williams sacó el documento original con unas monedas británicas, dejando una copia del primero. Creyó entonces conveniente tomar posesión del lugar a nombre de la República de Chile y al efecto afirmó el pabellón nacional con 21 cañonazos y levantó un acta, dejando otros ejemplares al pie del asta con unas monedas de la República, y una inscripción en letra grande tallada en una tabla pintada que dice "República de Chile", por un lado y "¡Viva Chile!" por el otro.

El día 22 de septiembre llegó a San Felipe el vapor "Phaeton", de S.M. el rey de los franceses, cuando todavía flameaba en el asta el pabellón de la República. El 24 levantaron los marinos franceses una carta en tierra y como el día 25 enarbolaron la bandera francesa dirigió el Capitán Williams un oficio al Comandante del vapor, quejándose del hecho como atentatorio a la integridad del territorio chileno.

El Comandante del vapor, Teniente de Navío M. Maissin, le replicó en resumen que no pretendía de manera alguna atentar contra los derechos de la República de Chile, dado que fuesen fundados, pues sólo tocaba a su Gobierno decidir sobre ello.

Si por cualquier accidente, la toma de posesión del Estrecho de Magallanes se hubiera retardado dos o tres días, Chile se habría visto envuelto en serias complicaciones diplomáticas, y seguramente habría perdido un territorio al cual creía tener el derecho más incontestable.

En el año 1844 y siguientes, se levantaron en Francia varias protestas por la ocupación del Estrecho, la cual se consideraba útil e indispensable.

En suma la actividad que el Gobierno de Chile desplegó en 1843 para ocupar el Estrecho de Magallanes, salvó al país de una gravísima complicación internacional.

(*) A. Nicolás Anrique P. (1901).