

LA EXPEDICION DE LA GOLETA "ANCUD" AL ESTRECHO DE MAGALLANES y su Toma de Posesión

Por

Rodrigo FUENZALIDA Bade
Capitán de Navío (R.)
Armada de Chile.

EL ESTRECHO DE MAGALLANES DURANTE LA COLONIA

El Estrecho de Magallanes, descubierto en 1520 y luego recorrido en 1526 por Jofré de Loaisa, no había despertado un gran interés en el monarca español, quien, en 1534, se limitó a conceder en gobernación, por real cédula, a Simón de Alcazaba la faja de doscientas leguas entre el Pacífico y el Atlántico comprendida entre los grados 36 y 47 de latitud sur. Alcazaba fracasó en la ocupación de su concesión, por motines en la expedición que terminaron con su asesinato. Ella la heredó el obispo de Plasencia, don Gutierre de Vargas y Carvajal, quien tampoco ocupó su gobernación. El Emperador Carlos V, más interesado en las guerras que libraba en Europa y del descubrimiento y conquista de otras regiones de América, se había despreocupado de este paso como una ruta marítima del futuro, así como de sus territorios colindantes. Solamente cinco años después de la concesión a Simón de Alcazaba, el

24 de enero de 1539, la corona hizo merced real de las tierras que se extendían más allá del Estrecho a don Pedro Sánchez o Sancho de la Hoz. En la misma época, don Pedro de Valdivia, después de la muerte de Almagro solicitaba de Pizarro su autorización para ir a descubrir, pacificar y poblar la provincia de Chile, desacreditada por su pobreza. Pizarro accedió al pedido y lo designó teniente de gobernador, quedando bajo su dependencia.

En esos días se hallaba en Lima Sancho de la Hoz con sus títulos de Gobernador de la Tierra del Fuego, otorgados por el rey. Pizarro, estimando que esta concesión perjudicaba la empresa de Valdivia, procuró que ambos prepararan la expedición en sociedad y así lo hicieron. Sin embargo, a la entrada del desierto de Atacama, Sancho de la Hoz complotó contra Valdivia para arrebatarse a

éste el mando de la expedición, acción que le costó caer en prisión y su renuncia a favor de Valdivia de su futura gobernación a cambio de salvar su vida.

Valdivia, quien desde que inició la conquista de Chile pensaba librarse del tutelaje de Pizarro, una vez fundado Santiago del Nuevo Extremo, se hizo proclamar por el Cabildo como Gobernador y Capitán General en nombre del rey de España. Una nueva conspiración en contra suya, con participación de Sancho de la Hoz, le significó a éste ser ahorcado en Santiago, el 8 de diciembre de 1547.

Desde el principio de su gobierno, Valdivia se preocupó del Estrecho de Magallanes y no dejó de solicitar al licenciado don Pedro de la Gasca —nombrado Presidente Pacificador del Perú a raíz de la guerra civil en ese país y quien lo confirmara en su nombramiento como Capitán General de Chile— se extendieran los límites de su gobernación hasta la ribera norte del Estrecho. Igual pedido hizo al Emperador Carlos V.

Envio al navío "San Pedro", al mando de Juan Bautista Pastene, a fin de investigar un supuesto establecimiento de franceses en el Estrecho y tomar posesión de él en nombre de Su Majestad católica y del Gobernador de Chile. Esta expedición sólo llegó hasta la isla San Pedro en 41° de latitud sur.

En la primavera de 1553, Valdivia dispuso una nueva expedición marítima al Estrecho, mandada por el capitán Francisco de Ulloa y del piloto Francisco Cortés Ojea, quienes exploraron el golfo de Coronados y luego, en enero de 1554, alrededor de cincuenta leguas en el Estrecho. La escasez de víveres no permitió el fiel cumplimiento de los propósitos de la expedición; pero se demostró la posibilidad de navegarlo desde el Pacífico al Atlántico.

El 29 de septiembre de 1554, el Emperador extendió los límites de la gobernación de Valdivia hasta el Estrecho y junto a ello, creó otra sobre los territorios al sur de éste, considerados como un nuevo continente, que confió a don Jerónimo de Alderete, el enviado de Valdivia ante el monarca. La noticia de la muerte de Pedro de Valdivia a manos de los araucanos en el desigual combate de Tucapel, a fines de 1553, cambió la

determinación de la corona: se nombró a Alderete Gobernador de Chile, reite-rándole el reconocimiento de las tierras situadas al sur del Estrecho y su toma de posesión (29 de mayo de 1555). Pero Alderete también muere durante el viaje de España a Chile y esto malogra la disposición del Emperador. Como sucesor del extinto, el virrey del Perú, don Andrés Hurtado de Mendoza, nombra a su hijo, don García.

La gobernación de Nueva Extremadura, jurisdicción de don García Hurtado de Mendoza, comprendía la provincia de Chile, que se extendía desde el desierto de Atacama hasta el archipiélago de Chiloé, entre el mar y la cordillera y al oriente de los Andes, en una faja de ochenta leguas de ancho, las provincias de Tucumán, Juries, Diaguitas, Cuyo, Trapananda o Linlin y la de los Césares, conocida igualmente como Tierras Magallánicas o provincia del Estrecho.

El Gobernador encomendó a don Juan de Ladrillero el reconocimiento del Estrecho, quien lo exploró hasta el Mar del Norte o Atlántico y tomó posesión de él en nombre del rey de España y del Gobernador de Chile el 14 de diciembre de 1557 en la bahía que denominó San Lázaro y luego hizo lo mismo el 9 de agosto de 1558 a corta distancia de su boca oriental, en la bahía que llamó Posesión.

A don García sucedió el capitán Francisco de Villagra, nombrado por el rey Felipe II el 20 de diciembre de 1558. El nuevo Gobernador recibió la orden del propio rey, de reconocer las tierras al sur del Estrecho y tomar posesión de ellas, encargo que no pudo cumplir, pero esta real cédula incorporó a la gobernación de Chile o Nueva Extremadura, toda esa región.

España nuevamente se desinteresó, por más de veinticinco años, por la zona del Estrecho de Magallanes, pero ello terminó a raíz de las incursiones del famoso corsario Drake, quien pasó por él en sus expediciones al Pacífico. Ello indujo al virrey don Francisco de Toledo, en 1579, a enviar a Pedro Sarmiento de Gamboa al Estrecho, batir allí a Drake, reconocer las tierras vecinas aptas para la colonización y estudiar la forma de cerrar la ruta a la piratería, estableciendo defensas militares en sus partes más angostas.

Sarmiento penetró en el gran canal en enero de 1580 por su boca occidental y los días 12 y 13 de febrero tomaba posesión de éste desembarcando en la península de Brunswick en la desembocadura del río San Juan, próximo a Punta Santa Ana. Después de ser herido por los indios en bahía Gregorio, salió al Atlántico a dar cuenta de su obra al rey Felipe. El monarca, convencido de la necesidad de poblar y fortificar este paso, lo envió nuevamente a mediados de 1581 con veinte naves y el título de Gobernador y Capitán General del Estrecho y regiones adyacentes. Sarmiento, venciendo enormes contrariedades, logró entrar por su boca oriental después de dos años y medio, con sólo cinco buques y 550 hombres de los 5.000 con los cuales salió de San Lúcar. En Bahía Posesión creó la primera colonia, que llamó "Nombre de Jesús" y marchando por tierra, fundó la de "Rey Felipe" o "Real Felipe", en las márgenes del río San Juan, bautizado así por él mismo en 1580. Este viaje por tierra hubo de hacerlo obligado por las circunstancias, pues cuatro de sus naves, amotinadas y cansadas de tan larga aventura, huyeron a España al amparo de la noche.

Después de dejar poco más de 300 hombres y mujeres en "Rey Felipe", Sarmiento regresó a "Nombre de Jesús" y en mayo de 1584 una tempestad arrastró su buque al Atlántico y, pese a sus esfuerzos, no pudo volver a sus colonias, debiendo dejar a los suyos abandonados a su propia suerte. Las privaciones sufridas por aquellos infelices colonos exceden de toda descripción y pronto, afectados por el crudo invierno, carentes de alimentos, fueron sucumbiendo poco a poco de frío y hambre.

En enero de 1587, el corsario inglés Tomás Cavendish penetraba al Estrecho desde el Atlántico y pudo presenciar como desde Bahía Posesión le hacían señales de auxilio. Eran las ruinas de Nombre de Jesús. Quedaba allí un grupo de quince hombres y tres mujeres moribundos, de los dejados por Sarmiento en ambas colonias. Con enorme falta de humanidad, recogió sólo a uno de ellos. Luego fue a Rey Felipe, donde sólo quedaban en pie la iglesia y la horca, de la cual pendía macabramente un cadáver. Dentro de las casas los muertos aún conser-

vaban sus ropas. Embarcó la artillería de la fortaleza y rebautizó la bahía con el nombre de Port Famine o Puerto del Hambre. La desgracia de los infelices colonos hizo ver lo inhóspito de la región.

El descubrimiento posterior del Cabo de Hornos por Shouten y Le Maire borró definitivamente la creencia que al sur del Estrecho habría un continente templado y además le restó importancia como vía entre el Atlántico y el Pacífico. Ello fue comprobado por el gobierno español con la expedición de los hermanos Nodal y así olvidó completamente el Estrecho de Magallanes. Sólo asoma su nombre de tarde en tarde en las comunicaciones de los virreyes del Perú dando cuenta de las constantes incursiones de los contrabandistas y piratas que solían refugiarse en él al amparo de la absoluta seguridad que ofrecía la carencia de naves y guarniciones españolas.

Cerca de un siglo más tarde, se despertó el interés por esta región en los exploradores que la recorrieron con fines científicos e iniciando levantamientos de sus costas. La expedición de Sir John Narborough fue la primera de esta especie que envió Inglaterra en 1670 y su resultado fue la carta más exacta y detallada hasta entonces. Aun subsisten numerosos nombres de quienes intervinieron en ella: Pecket, Narborough, Wood y otros.

En 1708, el marino inglés Wood Rogers tomó posesión de la isla Luis el Grande, en el canal Jerónimo, en el nombre del rey de Inglaterra. Opinó, estando fondeado en Puerto del Hambre, que ese lugar era apto para establecer una colonia, sembrar y criar ganado. En 1765, John Byron entró al Estrecho explorándolo cuidadosamente. Lo siguieron los ingleses Samuel Wallis y Felipe Carteret (1767), como asimismo Cook; Antonio de Córdova, español y Alejandro Malaspina, aunque italiano, a las órdenes del rey Carlos III de España, entre 1789 y 1794 y el célebre navegante francés Luis Antonio de Bougainville (1763-1768).

Ni los reconocimientos de Pando, Goycochea, Vielma, Villarino, Malaspina, Vea, Moraleda y otros marinos y geógrafos españoles en las costas de la re-

gión austral de América, lograron modificar el convencimiento general de la escasa importancia de la ruta del Estrecho y, en consecuencia, la región permaneció desolada y poblada únicamente por indios regionales incivilizados.

APARECE SU IMPORTANCIA COMO RUTA MARITIMA

Independizado Chile de la corona española, el Estrecho de Magallanes y las tierras al sur del paralelo 46° eran, desde el punto de vista de la soberanía, "res nullis" aun cuando por las tomas de posesión de Ladrillero y de Sarmiento de Gamboa, el país era ya el ocupante legal del Estrecho desde el siglo XVI. España no había ejercido acto alguno de dominio y en la región no había ni señalización marítima, ni lugares de auxilio, nada. Aunque ninguno disputaba los títulos de España, buques de todas las naciones ejecutaban acciones de pesca, caza de lobos y ballenas, desembarcaban donde querían y se abastecían de la comarca sin permiso de la autoridad. Los navegantes extranjeros consideraban el Estrecho como tierra de nadie y cada vez que desembarcaban, izaban la bandera de su país, que volvían a recoger a bordo al zarpar. En los mapas europeos el límite de la Capitanía General de Chile se fijaba en el archipiélago de los Chonos y el del Virreynato del Río de La Plata no pasaba del río Negro. El extremo austral de América se dibujaba aparte, con los nombres de "Terra Magallánica", "Patagonium Regio" y otros.

Durante la independencia, ni Chile ni Argentina se preocuparon de esta zona. Pero en Chile existía el convencimiento que su límite austral era el Cabo de Hornos y cuando O'Higgins lo consignó en la Constitución de 1822 no hizo sino incorporar a la carta política un hecho mantenido en la conciencia ciudadana. Las Constituciones posteriores de 1823, 1828 y 1833 mantuvieron los mismos deslindes territoriales que la de 1822.

Pero, a pesar de ello, el Gobierno chileno independiente siguió manteniendo esta región tan abandonada como antes. Esta situación vino a terminarse por tres circunstancias que, ligadas entre sí, contribuyeron a la decisión del Ejecutivo de hacer efectivos los deslindes constitucio-

nales. El primero fue el interés foráneo por el reconocimiento de las costas australes de Chile con fines de navegación y científicos, que culminó con las expediciones de Parker King Pringle Stokes, reemplazado este último posteriormente por Fitz Roy; segundo, el advenimiento de la navegación a vapor, con el paso de los vapores "Chile" y "Perú", y el tercero, el temor que el abandono de hecho de la soberanía por España primero y por Chile, más tarde, despertara en alguna gran potencia marítima europea el deseo de apropiarse del Estrecho y sus tierras aledañas.

En efecto, el Imperio Británico realizó el estudio más acabado y detenido de nuestra región austral en beneficio de la navegación y el comercio internacional. Inglaterra fue el primer país europeo que reconoció la independencia de las repúblicas americanas y había, incluso, fomentado en Sudamérica los gérmenes de rebelión y el espíritu libertario contra el absolutismo español y ejercido, con el beneplácito de los colonos, un activo comercio clandestino con los países en vías de emanciparse de la autoridad castellana. Tenía especial interés en cultivar la amistad y fomentar el intercambio comercial con las nuevas repúblicas. Para ello le era indispensable obtener la mayor seguridad en la navegación, especialmente si quería pasar con sus naves del Atlántico al Pacífico y, en consecuencia, impulsó las expediciones científicas a la región austral de este continente. El Almirantazgo confió a los connotados marinos Phillip Parker y Pringle Stoke, en la "Adventure" y la "Beagle", una expedición que, con el concurso de sabios eminentes como el gran naturalista Carlos Darwin, estudiara las costas de Sudamérica desde el Río de la Plata hasta Chiloé, pasando por el Cabo de Hornos, incluyendo el Estrecho de Magallanes y todo el intrincado dédalo de islas y canales de los archipiélagos de Tierra del Fuego y Patagonia occidental. A la muerte del capitán Stokes, lo sucedió en el mando de la "Beagle" Roberto Fitz Roy. Las dos comisiones duraron cerca de diez años (1826-1836).

"Los trabajos de Fitz Roy, de carácter meramente científicos, se realizaron dentro del reconocimiento de la soberanía chilena del Estrecho y con el eficaz con-

curso del Presidente Prieto, quien, a instancias de Portales, lo había provisto de una carta-circular, dirigida a los intendentes, gobernadores, funcionarios y autoridades civiles y militares, en la cual les ordenaba imperativamente facilitar los reconocimientos y trabajos de la "Beagle". La orden fue acatada con tan empeñosa emulación que, habiendo perdido la "Beagle" su palo mayor, el general don José Santiago Aldunate, intendente de Chiloé, le cedió el asta de la bandera nacional, una hermosa berlinga de alerce que se alzaba en medio de la plaza. Fitz Roy, agradecido, envió al Gobierno chileno copias de las observaciones recogidas, en la parte correspondiente a las costas chilenas" (*).

La expedición de Parker King y Fitz Roy despertó el interés de las autoridades chilenas por el porvenir del Estrecho de Magallanes.

La conveniencia de la navegación por el Estrecho, en lugar del temible Cabo de Hornos, apareció con la pasada de los vapores de ruedas "Chile" y "Perú", que lo habían cruzado sin ningún contratiempo y con gran economía en la duración de su viaje. Los peligros e inconvenientes de los barcos a vela, comenzaban a superarse con el uso del vapor.

El temor del Gobierno de que alguna nación europea quisiera tomar posesión de estas tierras abandonadas era justificado. La expansión colonial de Francia, orientada hacia la Oceanía, había fijado sus ojos en el Estrecho de Magallanes como estación intermedia de aprovisionamiento de sus buques.

El capitán de la marina mercante de ese país, Duhaut Cilly, que en 1826 en un crucero alrededor del mundo pasó por el Estrecho de Magallanes, publicó a su regreso la relación de su viaje, en la cual decía a su Ministerio de Marina, entre otras cosas: "¿Dónde se encontrará un estrecho tan profundo, tan ancho, tan navegable y, sin embargo, tan encerrado, que ofrezca además tantos puertos naturales, fondeaderos tan seguros y cómodos? Por todas partes se encontrarán agua excelente, leña en abundancia, caza, pescado y marisco; en fin, los re-

ursos que puede ofrecer un país hasta hoy inculto y poco menos que inhabitable" (*).

A fines de 1837 arribaba al lugar el comandante francés Julio César Dumont d'Urville, al mando de las corbetas "Astrolabe" y "Zelée". Después de una larga permanencia en Puerto del Hambre, arrumbó hacia las islas Shetland del Sur y luego, avanzando en latitud, descubrió la tierra antártica, que denominó de Louis Phillipe, como homenaje a su soberano. De vuelta en Francia, su segundo, el capitán Du Buzet, al recomendar la fundación de un establecimiento francés en el Estrecho, agregaba: "La nación que se estableciera allí, aunque obrara por móviles interesados, prestaría un gran servicio a la navegación y al comercio y se haría acreedora al reconocimiento de las demás naciones...". "Creo que ningún Estado tiene derecho a pretender soberanía sobre esa parte de la Patagonia...". "Además, habiéndose apoderado Inglaterra de todas las islas situadas en la zona templada, aptas para colonias agrícolas, ese país es el único en el cual Francia puede fundar un establecimiento de esa clase" (**).

El almirante francés Du Petit Thouars, en la relación de su viaje alrededor del mundo en la "Venus", comisionado por el gobierno de Luis Felipe para tomar posesión de las islas Marquesas en la Oceanía, señalaba la posibilidad de que los archipiélagos de la Tierra del Fuego y de la Patagonia occidental fueran ocupados y colonizados por alguna potencia europea, si el Gobierno de Chile tardaba mucho en adoptar estas medidas. O'Higgins, quien desde el ostracismo había leído la relación de Du Petit Thouars, comprendió las intenciones del almirante francés y que la potencia aludida no sería otra que la propia Francia. Ello movió al gran patriota a instar afanosamente a sus conciudadanos se apresuraran en realizar la empresa que él tanto ansió y no pudo llevar a efecto durante su Gobierno.

(*) Relaciones Históricas de Magallanes.— Alejandro Aguirre Humeres.

(**) Historia de Chile.— Francisco A. Encina. T. XII pág. 104.

(*) Historia de Chile.— Francisco A. Encina. T. XII pág. 103.

El propósito de establecerse en el Estrecho se propagó rápidamente. La prensa francesa no se cansaba de preconizarlo, por cuanto lo consideraba como el único punto apropiado de escala hacia la Oceanía y el Gobierno de París resolvió, a la postre, hacer suyo el proyecto de los almirantes D'Urville y Du Petit Thouars.

Estas noticias llegaron vagamente a Chile y engendraron en el Presidente Bulnes y en don Manuel Montt el temor de que Francia o la propia Inglaterra, se adueñaran de tan importante vía de navegación.

LAS SUGERENCIAS DE O'HIGGINS Y LA INICIATIVA DE MABON

O'Higgins, desde su hacienda de Montalván, seguía preocupado del Estrecho de Magallanes. Ya había impulsado la construcción de la "Estrella Naciente", por mediación de Cochrane y Alvarez Condarco y tenía una fe ciega en la navegación a vapor. En consecuencia, en 1836 sometió al estudio de su amigo el capitán de la barca "Cigar", don Juan H. Smith, un "proyecto para establecer buques de vapor en el Estrecho de Magallanes, para remolcar los veleros procedentes del Atlántico en viaje al Pacífico".

Sin contar los grandes riesgos que corrían, las naves en su vuelta al Cabo de Hornos tardaban normalmente entre cuarenta y sesenta días, mientras que por el Estrecho, remolcadas por buques chicos a vapor, no podían demorar más de treinta a cuarenta horas, como fue demostrado más tarde por los vapores "Chile" y "Perú", haciéndolo en treinta.

El capitán Smith estudió el proyecto y lo halló viable, siempre que se instalasen tres o cuatro estaciones dentro del Estrecho, con el consiguiente aprovisionamiento y capacidad de reparaciones; pero Chile no estaba en condiciones de realizar ello mientras estuviese empeñado en la guerra contra Santa Cruz.

Terminado el conflicto, O'Higgins, quien fuera siempre partidario de su amigo Santa Cruz, entró en contacto en Lima con Bulnes y presintiendo el alto papel que iría a desempeñar el vencedor de Yungay en la política chilena, le ha-

bló de sus proyectos encaminados a fomentar el progreso de Chile, meditados en sus horas libres en Montalván. Entre ellos figuraban la colonización y el establecimiento de los remolcadores a vapor en el Estrecho de Magallanes.

Más tarde, cuando fue reivindicado de su jerarquía en el Ejército de Chile, sólo deseaba regresar a su patria a impulsar este proyecto que era para él una obsesión. Incorporó esta idea en su testamento político, que no alcanzó a redactar y sólo se da expresión suprema a este anhelo cuando antes de expirar a las dos y media de la tarde del 24 de octubre de 1842, exclamó la única palabra: "Magallanes".

Surgió también otra iniciativa que empujó al Gobierno hacia el Estrecho de Magallanes y ella vino de un lobero americano que se dedicaba a esta caza en la región, Jorge Mabon, quien solicitó, a fines de 1841, una concesión por diez años para explotar el servicio de remolcadores en el Estrecho. El Gobierno sometió la petición a una comisión cuyo informe fue favorable al proyecto; pero, haciendo presente que, previamente, debía tomarse posesión efectiva de él "que es, sino el único, el más respetable de los títulos que se podían alegar, llegado el caso de ocupación extraña".

Mabon, que ignoraba lo obrado por el Gobierno, se acercó a la prensa. Era, en ese entonces, redactor del diario "El Progreso", el eminente ciudadano argentino don Domingo Faustino Sarmiento, exiliado en Chile, quien lo apoyó decididamente y movió a la opinión pública interesándola vivamente y desarmando en esta forma cualquiera resistencia aislada que pudiera provocar este paso del Ejecutivo.

SE ORGANIZA LA EXPEDICION

El 1º de abril de 1842 se designó intendente de Chiloé al joven comisario contador de Marina don Domingo Espiñeira Riesco, uno de los miembros de la comisión que estudió el proyecto de Mabon, quien, aparte de sus labores propias de la administración del archipiélago, debería organizar la expedición para la colonización del Estrecho de Magallanes.

O'Higgins había sugerido como el hombre capaz de mandarla al conocido

lobero y cazador de ballenas que fuera piloto de Fitz Roy, el inglés William Low, antiguo propietario y capitán de la "Capricorn", transformada posteriormente en la célebre "Adventure". Pero hacía ya dos años que el viejo lobero descansaba en el cementerio de Ancud. Faltando éste, Espiñeira eligió al capitán graduado don Juan Guillelmos, castellanización de Williams, el apellido que sus hijos volvieron a tomar. Nacido en 1798 en Inglaterra, en Bristol, semillero de famosos hombres de mar, su familia era de tradición marinera. Se inició en su carrera, muy niño, navegando con su padre en los mares de la India. Enrolado más tarde en Baltimore (EE.UU.) como simple marinero en el bergantín "Lucy", llegó a Chile el 14 de octubre de 1818, cuando nuestro Gobierno compró este buque en la Argentina bautizándolo "Galvarino". Estuvo, pues, embarcado en él durante la guerra de la independencia, luego en la fragata "Lautaro" y capitaneó la balandra "Juana Pastora", uno de los buques que fletó Freire para sofocar la rebelión de 1829. Hizo la campaña de Chiloé en la expedición de Freire (1825-1826), embarcado en el "Aquiles", en la Escuadra mandada por Blanco Encalada.

Cuando se liquidó la flota formada por O'Higgins, se le dejó en Chiloé, donde, siendo capitán de corbeta, desempeñaba en 1830 el cargo de capitán de puerto. Comprometido en la descabellada tentativa de Freire (1836), fue vencido y hecho prisionero por las fuerzas de la "Monteagudo" y remitido junto con éste a la isla de Juan Fernández, de donde fue rescatado en calidad de prisionero de guerra en la "Socabaya" por el general Trinidad Morán en el conflicto contra la Confederación Perú-boliviana. Libertado, participó en la segunda campaña contra Santa Cruz, dirigiendo lanchas cañoneras en los ataques a El Callao. El 24 de julio de 1839, siendo de la dotación de la "Monteagudo" y hallándose en tierra durante el furioso temporal que estrelló su buque contra el roquerío de la Cueva del Chivato en Valparaíso, se apresuró en salvar la nave, pero una ola colosal destruyó su bote contra el muelle, recibiendo tales golpes y fracturas que estuvo a las puertas de la muerte. Repuesto de sus dolencias, solicitó y obtuvo ser reintegrado a su puesto

de capitán de puerto de San Carlos de Ancud. Hallábase allí cuando en 1842 se hacía cargo de la intendencia don Domingo Espiñeira.

Era el hombre indicado, pero faltaba el buque.

En el año 1843, sólo quedaban la fragata "Chile" y la goleta "Janequeo". La primera era un buque de 1109 toneladas, inadecuado para los fines perseguidos. Los sucesos políticos del Perú hicieron necesaria la presencia de uno, por lo menos, de esos dos barcos en ese país; luego, no había ninguna nave apropiada para montar la expedición en una zona aún desconocida para la Marina del país. En consecuencia, Espiñeira dispuso la construcción de dos embarcaciones del tipo regional de la isla; pero, advirtiendo que éstas no tendrían la capacidad necesaria, las reemplazó por un buque de 27 toneladas, que se empezó a construir en el mismo archipiélago.

El propio Williams dirigió la construcción del casco de la goleta. Estaba ya avanzado el trabajo, cuando llegó Jorge Mabon con un oficio del Ministro del Interior, don Ramón Luis Irarrázaval, fechado el 20 de enero de 1843, por el cual urgía al intendente el pronto despacho de la expedición. Este redobló el esfuerzo y los chilotes trabajaron con indescriptible entusiasmo, desinterés y patriotismo, exponentes claros de la comprensión de los grandes fines de la empresa. Hubo rivalidad y noble emulación durante la construcción. Williams diseñó e inspeccionó las velas, el naturalista Bernardo Philippi, voluntario en la expedición, puso el forro de cobre al casco, el piloto Mabon secundaba a uno y a otro mientras los obreros del astillero se empeñaban febrilmente en dar término cuanto antes a su cometido.

LANZAMIENTO, BAUTIZO Y PARTIDA DE LA GOLETA "ANCUD"

A fines de marzo terminaron los trabajos y pronto una muchedumbre alborozada veía deslizarse hacia el mar, arrastrado por yuntas de bueyes, el casco del buque que, aunque pequeño, era el mayor construido durante el período de independencia en los primitivos astilleros de Chiloé. La nave fue bautizada por Espiñeira, haciendo justicia al primer mandatario de

la nación, como "Presidente Bulnes". Pero él rechazó este honor y dispuso se le llamase "Ancud", en homenaje a los esforzados chilotas que lo habían construido con tanto entusiasmo.

El comandante de la artillería de la plaza de Ancud hizo entrega a Williams de las siguientes especies: seis palas de fierro, cinco machetes, una pieza volante con todos sus útiles, tres quintales de pólvora de cañón, cien paquetes de cartuchos para pólvora, cien piezas de chispa, haciendo seis tiros de metralla, doscientas balas de cuatro libras, seis tercerolas, cincuenta libras de plomo en balas para fusil, cuatro agujas de cañón, una veta vieja, un rifle de cebar (cuerno para llevar pólvora), cincuenta varas de franela, cincuenta varas de cuerda mecha, una libra de hilo, doce agujas de coser y una sierra grande de dos manos.

El costo de la empresa significó al país la suma de 3.548 pesos, 5 reales y 5 octavos de real, provenientes de los siguientes rubros:

Costo de la goleta \$ 1.457 11/2 reales

Valor de los víveres para 23 personas durante 7 meses \$ 1.357 1/8 real

Importe de dos banderas, una para la "Ancud" y otra para el fuerte que se levantaría en el Estrecho \$ 69

Suma que se dio a Williams para imprevistos \$ 100

Suplemento para reemplazo probable de víveres \$ 565 4 reales.

Total \$ 3.548 5 3/8 reales.

"El 22 de mayo de 1843, un año y un mes después de asumir Espiñeira la intendencia de Chiloé, la goleta "Ancud" dejaba su fondeadero remolcada por la chalupa, para trasladarse a Balcacura, en medio del entusiasmo y los atronadores vivas a Chile de toda la población de San Carlos, hasta la cual había llegado la ola de patriotismo que, partiendo del campo de batalla de Yungay, recubrió sin debilitarse hasta el último rincón de Chile, desde los desiertos del norte hasta la pobre y somnolienta isla de Chiloé" (*).

La dotación de la "Ancud" era: comandante, don Juan Williams; piloto 2º don Jorge Mabon, adscrito a la Armada y autor del proyecto de los remolcadores; timonel Ricardo Didimus y seis marineros. La guarnición destinada a cubrir el futuro fuerte estaba compuesta por el teniente de artillería don Manuel González Hidalgo, un sargento, un cabo y cinco soldados.

Como naturalista voluntario, encargado de estudiar el clima, flora, fauna y características del terreno, iba el explorador y ex-sargento mayor de ingenieros del Ejército de Prusia, don Bernardo Eumon Philippi.

Se agregaban además, un carpintero, un niño, hijo del comandante, y las mujeres de los soldados Jarras y Vidal. El sargento 2º Eusebio Pizarro, hombre de cierta instrucción y buena letra, fue designado secretario de Williams.

Destinados a propagarse en las tierras del Estrecho, se llevaban sobre cubierta una pareja de cerdos, otra de cabros, dos perros y un gallinero surtido.

Al mediodía del 23 de mayo daba la vela rumbo al canal de Chacao. Previamente Williams había comprado una chalupa al bergantín "Huemul", en tres onzas de oro, porque, de las dos que llevaba la "Ancud", una se encontraba en malas condiciones.

La goleta siguió al sur pegada a la costa oriental de la isla Grande de Chiloé, proveyéndose de víveres en Dalcahue y reparando una de las chalupas llevada a remolque, llegó a Curaco, donde se agregó a la expedición don Carlos Miller, experimentado hombre de mar dedicado desde años a la caza de lobos y nutrias entre Chiloé y el Estrecho. Era más conocido como Millanga que por Miller. Manifestó a Guillemos su decisión de acompañarlo en calidad de práctico y se le incorporó con un sueldo de diez pesos anuales.

El 27 de mayo continuaron viaje vía canales cercanos a la isla de Chiloé y al amanecer del 28 cruzaban la boca del Guafo con fuerte marejada, hasta el extremo de perder la chalupa que llevaban a remolque.

Miller los condujo hasta las Guaitecas, las que fueron recorridas en busca infructuosa de la chalupa perdida. Siguieron

(*) Historia de Chile.— Francisco A. Encina, T. XI pág. 112.

luego por canales interiores del archipiélago de los Chonos hasta fondear el 11 de junio en Puerto Americano, donde se hallaban el bergantín goleta "Enterprise" y la goleta "Betzei", ambos norteamericanos, ocupados en caza de lobos y nutrias.

Cumplidas las visitas de cortesía correspondientes, la "Betzei" les facilitó las cartas de Fitz Roy relativas a los canales occidentales de la Patagonia y el Estrecho, que fueron copiadas por Philippi, pues el capitán del "Enterprise" no quiso cederles ejemplares que tenía de más. En tierra construyeron un bote con la mejor madera de ciprés, para lo cual se hicieron asesorar por un viejo lobero llamado Juan Yates que descansaba en ese sitio. Una noche, como a las diez, la gente de la "Ancud" fue despertada por las voces de alarma del centinela, quien comunicaba un incendio en el "Enterprise", fondeado a doscientos metros de la "Ancud". Guillermo corrió con los suyos a prestar oportuno auxilio, pues todos los del barco amagado dormían profundamente y quince minutos más tarde habrían volado, porque bajo el punto amenazado por el fuego había diez quintales de pólvora.

Por fin abandonaron Puerto Americano el 5 de julio y penetraron al canal Moraleda, guiados esta vez por Yates, sin más condición que llevarlo hasta la isla Inchémó, a la salida de Anna Pink, desembarcarlo allí y conducirlo en una de las chalupas hasta sus faenas madereras.

Continuaron por la ruta normal de canales hasta la salida al Pacífico, ora a la vela, ora a remolque de sus chalupas, y fondeando regularmente en las noches en las caletas más apropiadas.

Al salir mar afuera, les tomó un viento del norte extremadamente duro, que volcó una chalupa cerca de la playa, llevándola a tierra quilla arriba, perdiéndose con ello dos cráneos de indios y cinco cueros de lobos de don Bernardo Philippi.

Desde el 9 hasta el 24 de julio permaneció fondeada la goleta en la zona esperando mejorara el tiempo, cuando, siendo el temporal ya furibundo, Guillermo resolvió regresar al norte hasta Puerto Americano, retrocediendo así dieciséis días en su itinerario.

La "Ancud" había sufrido grandes averías, hacía agua en abundancia y se había roto el macho de fierro del timón. En esas condiciones llegó de vuelta el 2 de agosto a Puerto Americano, habiendo acumulado una pérdida de tiempo de cincuenta y un días.

Llenos de desaliento desembarcaron los tripulantes; se ocuparon de construir una casa, se sacó el timón y se llevaron a tierra los víveres, casi todos ellos mojados.

No pudiendo reparar las averías mayores con los elementos que podrían proporcionarle los balleneros que recalaban al puerto o aquellos que pudiera procurarle el "Enterprise", muy dudosos de obtener en virtud del egoísmo y mala voluntad demostrada por su capitán cuando se trató de conseguir las cartas de navegación, Guillermo despachó a Chiloé en una chalupa a Philippi, acompañado del práctico Miller, a solicitar del intendente nuevos auxilios. La chalupa llegaría hasta Dalcahue y Philippi continuaría a Ancud por tierra.

En el intertanto, la gente de la "Ancud" se dedicó a reparar cuanto pudo el buque y economizó víveres por medio de mariscos y pesca de la región.

En tales circunstancias, llegaron a Puerto Americano dos embarcaciones menores procedentes de Chiloé, a comerciar con el "Enterprise", que desde siete meses permanecía en ese surgidero. Guillermo comprendió que se trataba de contrabando y ordenó al bergantín abandonar el puerto y el archipiélago. Su astuto capitán, para eludir la orden, despachó furtivamente sus chalupas a la caza de nutrias para excusarse de salir de allí por falta de sus embarcaciones. Sospechando Guillermo esta maniobra e irritado por la desobediencia del capitán Ash, hizo retener por un piquete de tropa dos chalupas que éste tenía en tierra, participándole que le serían devueltas sólo cuando se hiciera a la vela. Como el mencionado capitán no se diese por aludido de esta medida, la "Ancud" cargó su cañón y amenazó formalmente con hacer fuego sobre el bergantín si no zarpaba en el acto. Ash salió del puerto y fondeó dos millas afuera.

Guillermo entonces envió sus botes, atracó al costado del "Enterprise" y notificó al porfiado capitán que si después

de esa fecha volvía a encontrarlo en alguna caleta, rada o bahía de la República donde no hubiera autoridades, decomisaría su buque y lo remitiría a Chiloé a disposición de la autoridad naval.

Mientras esto ocurría, Philippi llegó a Dalcahue con el práctico Miller y cinco marineros de su tripulación, tras una odisea de cinco días y siguió por tierra a Ancud a dar cuenta a Espiñeira de lo acontecido. Este, desplegando gran actividad, remitió de vuelta a Philippi con una embarcación de treinta toneladas de capacidad, alquilada y provista de nuevos víveres y con el timón de la "Ancud" debidamente reparado.

El 6 de agosto, recibidos los auxilios, se reanudó el viaje, siguiendo siempre la ruta anterior de canales angostos y protegidos. Cruzaron el golfo de Penas con buen tiempo y el 12 navegaban sin novedad por el Messier. Continuando la ruta que hoy configura el "track" normal de navegación hacia el sur, el 17 de septiembre entraban al Estrecho.

El 18, aniversario nacional, en gran ceremonia, se izaba la bandera con una salva de veintiún cañonazos y el día 21 al mediodía, fondeaba la sufrida goleta "Ancud" en "Puerto del Hambre".

LA TOMA DE POSESION

Al llegar a Punta Santa Ana la "Ancud" divisó un asta de bandera que se alzaba en lo más alto del promontorio. Guillermo desembarcó, acompañado de Philippi, el teniente González y cuatro soldados armados, esperando una sorpresa. Se acercaron al asta, excavaron el suelo y encontraron un tarro de greda lacrado que contenía tres monedas con la efigie de la reina Victoria de Inglaterra y un pliego por el cual se comunicaba el paso por el Estrecho de los vapores "Chile" y "Perú". Reemplazó las monedas por otras chilenas y sustituyó el pliego por una copia, por estar el original escrito al dorso de los despachos de un oficial de la Marina inglesa. Desembarcó a su tripulación y en ceremonia solemne, izó lentamente la bandera chilena en aquella asta de Punta Santa Ana, saludándola con una salva mayor, disparada por una pieza que hizo desembarcar para el objeto. La goleta "Ancud", por su parte, hizo una salva igual. El comandan-

te don Juan Guillermo, en medio del grandioso panorama que rodea el extremo de Punta Santa Ana, en el mismo sitio en el cual 263 años atrás don Pedro Sarmiento de Gamboa tomara posesión del Estrecho en nombre del soberano español, después de exclamar: ¡Dios salve a la Patria! y de un sonoro ¡Viva Chile! declaró que tomaba posesión del Estrecho de Magallanes en nombre de la República de Chile, conforme a lo expresado en la Constitución Política de 1833.

Se levantó un acta que a la letra y respetando su ortografía, dice:

"¡Dios salve a la Patria! ¡Viva Chile!

"En cumplimiento de la orden del Gobierno Supremo, el día veintiuno del mes de septiembre del año de mil ochocientos cuarenta i tres, el ciudadano capitán graduado de fragata de la Marina Nacional don Juan Guillermo (*) i asistido con el teniente de artillería don Manuel González Idalgo, el piloto 2º de la Armada Nacional, don Jorge Mabon, el naturalista prusiano voluntario don Bernardo Philippi i el sargento 2º distinguido de artillería don Eusebio Pizarro, que actúa de secretario, con todas las formalidades de costumbre tomamos posesión de los Estrechos de Magallanes i su territorio en nombre de la República de Chile, a quien pertenece conforme está declarado en el artículo 1º de su Constitución Política, i en el acto se afirmó la Bandera Nacional de la República, con salva jeneral de veintiún tiros de cañón.

"I en nombre de la República de Chile protesta en el modo más solemne cuantas veces haya lugar contra cualquier poder que hoi o en adelante trate de ocupar alguna parte de este territorio. I firmaron conmigo el presente acto el día veintiuno de septiembre de mil ochocientos cuarenta i tres años i el segundo año de la Presidencia del Excelentísimo Señor Jeneral don Manuel Bulnes.— Juan Guillermo — Manuel González Idalgo — Jorge Mabon — Bernardo Philippi, naturalista en comisión del Gobierno de Prusia y voluntario de esta expedición. Eusebio Pizarro, secretario.

(*) El capitán Guillermo era ya ciudadano chileno desde algunos años, pues había obtenido carta de nacionalización el 22 de agosto de 1835.

"I los demás individuos que presenciámos esta acta de posesión son los siguientes:

José María Yáñez		P.
Carlos Millaga		P.
Lorenzo Aros		P.
Ricardo Didimus		P.
José Santa Ana		P.
Remijio González		P.
Jerónimo Ruiz		P.
José Ritomill		P.
Manuel Alvarado		P.
Osorio Luis Guillemos		P.

Artilleros de la República:

Cabo José Idalgo		P.
Cipriano Aros		P.
Valentín Vidal		P.
Pascual Riquelme		P.
Manuel Villegas		P.
Lorenzo Soto		P.

Mujeres

Benancia Elgeta i Jarras		P.
Ignacia Leiva i Vidal		P.

Eusebio Pizarro
Secretario

"Es en todas partes conforme con el acta orijinal levantada en dicha fecha que quedó depositada al pie de la asta de Bandera lacrada i sellada con divisa de la República, de que doi fé.

Vº Bº
Guillemos

Eusebio Pizarro
Secretario

"Hay un sello con esta inscripción: "República de Chile, Magallanes. Fuerte Bulnes" (*).

(*) Esta acta extendida de acuerdo con las instrucciones de Espiñeira, debe haber sido redactada en Chiloé por el propio intendente sin más agregado que la fecha en que se verificó el acontecimiento y la lista de los presentes. No todos lo estuvieron, pues quedó en la "Ancud" el personal para la atención del buque y aquel que hizo las salvas. Carlos Millaga es el práctico Carlos Miller. José Ritomill aparece en otras partes con el apellido Víctor. El hijo de Juan Guillemos, Horacio Luis Williams se colocó en el acta como Osorio Luis Guillemos, afectándole la traducción de su apellido paterno y cambiando su primer nombre. Doña Benancia Elgeta corresponde a Venancia Elgeta. "La toma de posesión del Estrecho". Alfonso Aguirre Humeres, págs. 221 y 222.

Un día después, cerca del mediodía, apareció doblando la Punta Santa Ana desde el norte, la fragata a vapor francesa "Phaéton" y poco después fondeaba a dos cables de la "Ancud". Venía desde Río de Janeiro con destino a Talcahuano a aprovisionarse de carbón y continuar a las islas Marquesas. Al día siguiente llegó el buque ballenero "Fleury" también francés. Los capitanes se hicieron recíprocas visitas y el comandante Maissin, de la "Phaéton", al advertir el mal estado de la cocina de la "Ancud", envió gentilmente un mecánico y materiales para repararla. El domingo 24 de septiembre desembarcaron un obispo y numerosos eclesiásticos, destinados al servicio religioso de las nuevas posesiones francesas en Oceanía y en una carpa levantada para este efecto, ofrecieron una misa a la sombra de la bandera francesa.

El lunes 25, los franceses bajaron a cortar leña y a las ocho de la mañana enarbolaron en tierra su pabellón. Guillemos, al ver esto, remitió al capitán Maissin una formal protesta redactada en francés y llevada personalmente por Philippi. No satisfecho con ello, Guillemos desembarco portando una carpa para defenderse de la copiosa lluvia que duró todo el día y mandó izar la bandera chilena en la Punta Santa Ana, haciéndole formar guardia de honor.

La respuesta del comandante Maissin no tardó. En ella decía que hasta aquel día las regiones en que se hallaban no habían estado sometidas a ninguna posesión regular, ni cubiertas por bandera alguna, de tal forma que los buques de todas las naciones, de paso por ellas, desplegaban a su voluntad sus respectivos pabellones sobre sus tiendas y obras, que él en este mismo sentido había interpretado el izamiento del emblema chileno sobre Punta Santa Ana y que, en cuanto a la significación dada a este hecho en el oficio del comandante de la "Ancud", él no tenía la obligación de reconocerla por no estar provisto de las instrucciones, poderes o instrumentos necesarios. En consecuencia, se limitaba a certificarlo así al comandante, haciéndole saber que no pretendía en ninguna manera atentar a los derechos de la República de Chile, dado que fuesen funda-

dos, pues sólo tocaba a su Gobierno decidir sobre aquello.

Con esta nota renació la armonía y las naves francesas zarparon, el "Fleury" el 26, llevando correspondencia de Guillemos a Chiloé y la "Phaéton" el 27 de septiembre para proseguir viaje a Talcahuano y luego a las Marquesas.

No hay, en consecuencia, fundamento serio para creer que los franceses pretendían en ese viaje tomar posesión del Estrecho, fuera de las afirmaciones de Sarmiento y de las publicaciones de los periódicos, tanto chilenos como franceses. Si el comandante francés hubiese traído instrucciones de hacerlo, difícilmente se hubiera arredrado ante la oposición de Guillemos. El primero mandaba una excelente fragata y el segundo sólo un lanchón. La ponderada contestación de Maissin a la protesta de Guillemos señala que el Gobierno francés nada había resuelto sobre ocupación de esta vía de navegación. Lo que consta realmente, es que la opinión pública en Francia deseaba esta ocupación como punto de enlace entre la metrópoli y sus colonias en el Pacífico y el Gobierno de París había considerado atractivas las sugerencias de Dumont D'Urville y Du Petit Thouars. En todo caso, los apuros del Ejecutivo en acelerar el despacho de la "Ancud" estaban justificados.

LA FUNDACION DE FUERTE BULNES

El 27 de septiembre, después de la partida de la "Phaéton", desembarcó Guillemos con parte de su gente para izar en lo alto la bandera chilena en la Punta Santa Ana y clavar en el asta un tablón escrito en letras de siete pulgadas de tamaño que por un lado decía: "República de Chile" y por el otro "¡Viva Chile!".

Luego se reembarcó y recorrió con su goleta todo el extremo oriental del Estrecho, hasta llegar al Atlántico. En la isla Isabel colocó otro letrero igual al anterior. Aquí aparecieron cerca de cuarenta patagones que levantaron sus tiendas frente a la goleta. En Pecket Harbour bajó Philippi a entablar conversación con los indios sin lograr entenderse

con ellos. Cuatro fueron huéspedes de la "Ancud" en donde efectuaron un equitativo trueque de pieles de guanaco por mazos de tabaco, bajando con muchos obsequios de charqui, galletas y otros comestibles, prometiendo volver al día siguiente con carne fresca.

El 3 de octubre descendieron en Punta Arenas, encontrando allí carbón y el día 12 fondearon en San Felipe o Puerto del Hambre.

Decidida la ubicación de Punta Santa Ana para la construcción del fuerte, se iniciaron de inmediato las faenas correspondientes. La energía, resistencia y abnegación de los soldados y marineros chilenos compensaron la falta de elementos y vencieron las dificultades.

El bautismo solemne del fuerte tuvo lugar el 30 de octubre. Con este motivo se congregaron en tierra las tripulaciones de la "Ancud" y del bergantín "Sape-wing", de Nueva York, en viaje de Liverpool a Panamá y cuyo capitán y dueño, don Cristóbal de Lozada, sirvió de padrino, en representación del intendente de Chiloé, Domingo Espiñeira.

Al tronar de la salva de veintiún cañonazos, hecha desde la fortaleza inconclusa, Guillemos la bautizaba en nombre de la República de Chile designándola "Fuerte Bulnes". Para ello quebró una botella de vino chileno sobre la muralla del fuerte, siendo aclamado por los presentes con entusiastas vítores.

El 11 de noviembre, terminado el fuerte, con su santabárbara, dos cañones, munición, pertrechos y víveres para los primeros colonos, el comandante don Juan Guillemos hacía entrega oficial de él al teniente de artillería don Manuel González Hidalgo, como Gobernador. El piloto don Jorge Mabon desembarcó su equipaje y se quedó en tierra.

El 12, la "Ancud" partió a Punta Arenas en busca de nuevas muestras de carbón y dos días después volvía a Fuerte Bulnes a preparar su viaje a Chiloé y el 15 daba la vela de regreso al norte del país.

El día 29, frente a la isla San Pedro, a la salida del canal Messier, distinguieron una chalupa con pabellón francés.

Era una de las embarcaciones del bergantín "Fleury", naufragado en el Estrecho de Magallanes el 6 de noviembre y cuyos tripulantes se dirigían en botes a Chiloé. Guillermo los embarcó en la "Ancud" y el 25 de diciembre echaba su ancla a pocos metros del muelle de San Carlos de Ancud, después de haber soportado en el golfo de Penas un temporal tan recio que hizo peligrar seria-

mente al buque, el cual se salvó gracias a su innegable pericia marinera.

La misión había sido cumplida.

Bibliografía:

Relaciones históricas de Magallanes. La toma de posesión del Estrecho.— Alfonso Aguirre Humeres.

Historia de Chile.— Francisco A. Encina.

Derrotero de la costa de Chile. Vol. V.
