

ACTIVIDADES HIDROGRAFICAS EN EL DESARROLLO AUSTRAL CHILENO

Guillermo Barros González
Vicealmirante

INTRODUCCION

 Este trabajo, que agrupa las distintas actividades tanto de viajes y exploraciones como técnico-científicas realizadas en la zona austral de nuestro país, abarca desde la región de Aisén hacia el sur, y su propósito no es otro que divulgar la intensa y esforzada labor que se ha llevado a cabo desde los primeros gobernantes de la Capitanía General de Chile, continuada —después de la independencia— por nuestra armada, descubriendo las grandes posibilidades económicas de dicha zona e incorporando al patrimonio nacional regiones de incalculables riquezas naturales, a través de seguras y expeditas rutas de navegación.

Sin desmerecer el desarrollo y resultados obtenidos en los siglos XVI y XVII, la Armada de Chile, desde hace un siglo y medio, mediante la actividad hidrográfica cumple una ardua y fructífera labor que —por cierto— enaltece al país, constituyendo un valioso y positivo apoyo al progreso de la nación.

No podríamos —entonces— dejar de poner de relieve la abnegación y el patriotismo con que las diversas generaciones de marinos trabajaron en las numerosas comisiones hidrográficas, dedicando su talento, capacidad y experiencia para hacer

realidad el trascendental propósito de asegurar una navegación expedita y precisa. Vaya para ellos nuestra admiración y gratitud.

Cuando se contempla una carta de navegación, es difícil apreciar y comprender los sacrificios que ella encierra, así como aquilatar que es el fruto de grandes penalidades y esfuerzos. Pocas actividades de la ciencia, como la hidrografía, ponen al hombre en lucha constante frente a los duros elementos de la naturaleza. Así, las comisiones hidrográficas cumplen su labor en desoladas e inhóspitas regiones, luchando contra los vientos, la nieve, las bajas temperaturas, los grandes temporales, teniendo como única arma el cumplimiento del deber, junto a la abnegación y la tenacidad en el desempeño de esta noble tarea, la que no conoce desalientos ni fatigas, y hay que cumplirla pese a las vicisitudes y adversidades.

De este ambiente tan singular nació todo un conjunto de tradiciones que hablan sobre la antigua y larga trayectoria hidrográfica de la armada, que constituye una verdadera mística profesional.

Es enaltecedor, pues, dejar constancia que las actividades técnicas y científicas dirigidas por el Instituto Hidrográfico de la Armada han mantenido invariablemente, desde su creación, un buen prestigio y un alto grado de eficiencia, actividades todas

cuya trascendencia, tanto en el desarrollo marítimo del país como en la colonización austral, adquieren una vital importancia.

LOS VIAJES DE LOS SIGLOS XVI, XVII Y XVIII

Al poco tiempo del descubrimiento del estrecho de Magallanes se inicia la obra de reconocimiento, exploración e investigación de la región austral, la que se lleva a cabo a través de viajes que se organizan en España, en sus colonias de Sudamérica y en las naciones rivales o enemigas de ella.

A continuación entregamos una breve reseña histórica de quienes realizaron estas actividades.

García Jofré de Loaisa

Con siete navíos y 450 hombres, fray García Jofré de Loaisa, llevando como segundo al famoso piloto Sebastián Elcano, salió de La Coruña en 1525. Esta escuadra, destinada a la conquista de las Molucas, sigue la ruta de Magallanes, pero los temporales del Estrecho y la negligencia de sus capitanes convierten el viaje en un desastre. Después de perder tres buques en la interminable travesía de cuatro meses, las naves restantes son desbaratadas y separadas a la salida al Pacífico por nuevas tempestades. Ambos jefes murieron y sólo tres buques lograron llegar a su destino por rutas diferentes.

Simón de Alcazaba

Con el objetivo de iniciar la conquista de un territorio que debía extenderse de mar a mar entre las latitudes 37° S. y 48° S., el rey de España autorizó al portugués Simón de Alcazaba para llevarla a efecto.

El 17 de enero de 1535, al mando de dos naves y 250 hombres, Alcazaba entró al Estrecho con la intención de cumplir su cometido desde Chile, pero el reconocimiento de sus costas sólo alcanzó a la primera mitad de él, ya que las violentas tempestades, el rigor del clima y los motines lo obligaron a retroceder a las costas del Atlántico, donde finalmente murió asesinado.

Alonso de Camargo

En agosto de 1539 zarpa desde Sevilla una escuadrilla compuesta de tres buques, al mando de Francisco de la Rivera, con el fin de cumplir con la empresa encomendada a Alcazaba.

Esta expedición también fracasó. Solamente una nave, al mando de Alonso de Camargo, después de diez meses de penalidades, logró cruzar el Estrecho y recorrer las costas de Chile; fondeó en la bahía de Valparaíso en 1541, en los mismos días en que don Pedro de Valdivia alcanzaba con sus huestes las inmediaciones del río Mapucho. Cuando los emisarios del conquistador llegaron a Valparaíso, ya Camargo navegaba rumbo a Perú.

Francisco de Ulloa y Francisco Cortés y Ojea

El primer explorador enviado por Pedro de Valdivia fue el capitán Francisco de Ulloa, a quien —acompañado por el piloto Francisco Cortés y Ojea— se le encomendó el reconocimiento de la costa sur y el estrecho de Magallanes hasta el Atlántico, a fin de extender la influencia de la Gobernación de Chile y facilitar la navegación a los que vinieran de España.

La expedición zarpó de Valdivia a fines de octubre de 1553, y después de recorrer los archipiélagos que se extienden de Chiloé al sur, entró al Estrecho en enero del año siguiente, navegando —esta vez de oeste a este— una extensión de 120 millas náuticas.

La falta de víveres y el mal estado de sus buques obligaron a Ulloa a regresar al norte en febrero de 1554, renunciando al deseo de ver el otro mar.

La muerte de Valdivia y la gran sublevación araucana impidieron en un comienzo que los descubrimientos de Ulloa fueran debidamente considerados, en especial aquellos que indicaban la posibilidad y facilidad de cruzar el Estrecho de occidente a oriente.

Juan Ladrillero y Francisco Cortés y Ojea

La visión e iniciativa de Valdivia fue seguida por el gobernador don García Hurtado de Mendoza, quien confió al capitán Juan Ladrillero el cumplimiento de un mandato real que extendía la Gobernación de Chile hacia el sur, incluyendo el Estrecho.

Cortés y Ojea, que había acompañado a Ulloa en la expedición anterior, tomó el mando de uno de los dos buques, y ambas naves zarparon de Valdivia el 17 de noviembre de 1557, pero a la altura de la isla Wellington una furiosa tempestad las separó para no volverse a encontrar.

En esta forma, Cortés y Ojea prosiguió solo su exploración al sur, llena de aventuras y sufrimientos, llegando hasta el archipiélago Reina Adelaida, casi a la entrada del Estrecho, desde donde se vio obligado a regresar, con la mala fortuna que su nave naufragara, y solamente en los primeros días de octubre de 1558 llegó de vuelta a Valdivia.

Por su parte, Ladrillero —al mando de la nave capitana— continuó la exploración, y con su talento, tenacidad y suerte recorrió minuciosamente los intrincados canales entre el golfo de Penas y el Estrecho, alcanzando incluso hasta el seno de Última Esperanza.

En los primeros días de marzo de 1558, Ladrillero penetró en el Estrecho, el que reconoce y recorre durante cinco meses, llegando hasta bahía Posesión el 9 de agosto de ese mismo año, que así la denomina al tomar posesión de ella para la Gobernación de Chile, en nombre del rey de España, del estrecho de Magallanes y de toda la región recorrida, incluyendo sus tierras colindantes.

Finalizado este acto trascendental, Ladrillero regresa al norte para comunicar los descubrimientos que ha hecho, pero —lamentablemente— España mantiene ocultos los resultados de esta notable expedición por espacio de largos años, ya que junto con comprobarse la facilidad de navegar el Estrecho de occidente a oriente, se disiparon las ilusiones de riqueza de la re-

gión, destacándose el peligro que constituía el paso del Estrecho para la seguridad de las colonias españolas.

La gloria de este descubridor —que falleció a mediados de 1559— quedó, pues, ignorada durante siglos, y realmente la historia ha sido injusta ante su monumental obra realizada.

Francisco Drake

Los temores de España, ahora en guerra con Inglaterra, cobraron justificación cuando el 13 de diciembre de 1577 zarparon de Plymouth cinco navíos al mando del hábil y audaz marino inglés Francisco Drake.

Su destino era hostilizar, saquear y destruir las colonias y buques españoles en el océano Pacífico.

Siguiendo la ruta de Magallanes, la escuadrilla reducida a tres buques entra al Estrecho el 20 de agosto de 1578, y después de 17 días de recorrer sus aguas salieron al Pacífico, donde una tempestad dispersó los buques, y solamente Drake, con audacia y fortuna, logró realizar la campaña que se había propuesto.

Drake, cuyo nombre se hizo famoso y temido en todo el mundo, regresó a Plymouth en septiembre de 1580, después de haber cumplido el segundo viaje de circunnavegación.

Pedro Sarmiento de Gamboa

No se dejó esperar la respuesta española a las correrías de Drake, por parte del virrey de Perú don Francisco de Toledo, quien con la mayor rapidez organiza una expedición al mando del ilustre marino gallego Pedro Sarmiento de Gamboa.

Sus órdenes se extienden a la exploración y toma de posesión del Estrecho, al levantamiento de la carta y al estudio de la forma de fortificarlo para no permitir que en el futuro sirviera al paso de corsarios, y por último navegar a España a dar cuenta del cumplimiento de dichas instrucciones.

La expedición, compuesta por dos naves, salió del Callao el 11 de octubre de

1579, y un mes más tarde entró al golfo Trinidad, iniciándose el reconocimiento de los canales hacia el sur, en demanda del Estrecho; pero, estando en sus cercanías, Sarmiento vuelve al norte para salir al océano por el estrecho de Nelson, el 21 de enero de 1580.

Sorprendidos por un violento temporal, la segunda nave —que mandaba Juan de Villalobos— se separó de la capitana, y después de alcanzar “el fin de las tierras” en los 56° S. de latitud, regresó definitivamente al norte.

Por su parte, Sarmiento entró al Estrecho por el cabo Pilar, y después de esperar inútilmente a Villalobos hasta el 6 de febrero, continuó resueltamente su exploración hacia el este.

A orillas del río, que denominó San Juan (bahía de San Juan de la Posesión), Sarmiento tomó posesión solemne del estrecho de Magallanes el 12 de febrero de 1580, en nombre de Felipe II, levantando el Acta de Posesión correspondiente.

A los pocos días después, Sarmiento continuó viaje a España, llevando en su diario de a bordo las más exactas y completas noticias de la región explorada, presentando —además— a la corte española sus grandiosos proyectos para la colonización y defensa del Estrecho.

Estas ideas y proyectos fueron aceptadas por Felipe II, para lo cual el monarca dispuso la organización de una poderosa expedición que confió al general Diego Flores Valdés, nombrando a Sarmiento de Gamboa Gobernador y Capitán General del Estrecho y sus vecindades.

El 25 de septiembre de 1581 zarpó de Sanlúcar de Barrameda la flota expedicionaria, compuesta de 23 navíos y 5.000 hombres; tras vencer innumerables dificultades, al cabo de dos años y medio llegaron al Estrecho solamente cinco naves y quinientos cincuenta hombres. Antes se había separado de la expedición el general Flores, quedando a cargo de las naves restantes el almirante Diego de la Ribera.

La escuadrilla cruzó la boca oriental el 1° de febrero de 1584, y enfiló a bahía Posesión, en cuyos alrededores Sarmiento fun-

dó la primera colonia, que llamó Nombre de Jesús.

A poco de arribar al Estrecho, el almirante De la Ribera se separó de la expedición y regresó a España, dejando a Sarmiento sólo la nave *María*, cuyo pequeño porte dificultó sus proyectos, por lo que tuvo que dirigirse a pie hasta las orillas del río San Juan, llegando después de veinte días de marcha.

La carencia de recursos, la inclemencia de una tierra inhóspita y el descontento de su gente no doblegaron el espíritu de Sarmiento, que con indomable voluntad persistió en quedarse en el Estrecho, y con las formalidades de costumbre —el 25 de marzo de 1584— fundó la segunda colonia, que denominó Rey don Felipe.

Dos meses más tarde volvió Sarmiento a la colonia Nombre de Jesús, pero a poco de haber fondeado su buque *María* fue sorprendido por una violenta tempestad que cortó sus amarras arrastrándola fuera del Estrecho, siendo imposible para Sarmiento y sus tripulantes hacer cambiar de dirección a la nave.

A pesar de todos los esfuerzos, providencias y desvelos que arbitró Sarmiento, no pudo regresar en ayuda de las colonias recién fundadas, las que habían quedado desamparadas y condenadas a morir de hambre y miseria.

Cuando, al cabo de cuatro años de permanentes contrariedades y fracasos, Sarmiento volvió a España para obtener el auxilio para las colonias, era demasiado tarde.

Es digno de mencionar que sus relaciones de viajes constituyeron importantes noticias científicas sobre la hidrografía, navegación, flora y fauna, etc., de las regiones que exploró Sarmiento, y que ellas fueron utilizadas como norma y guía por los navegantes que le siguieron.

Tomás Cavendish

En julio de 1586 salió de Plymouth una escuadrilla de tres navíos al mando del corsario inglés Tomás Cavendish, con destino al Pacífico para repetir la obra de Drake.

Llegado al Estrecho en los primeros días de enero del año siguiente, encontró la colonia Nombre de Jesús en la miseria más espantosa, donde permanecían vivos solamente 15 hombres y 3 mujeres.

De aquellos, uno fue recogido por Cavendish, dirigiéndose luego a la desierta colonia Rey don Felipe, cuya bahía la bautizó con el nombre de Famine (Puerto del Hambre) y después de tomar la artillería que necesitaba prosiguió su viaje, doblando la extremidad del continente el 14 de enero, a la que llamó cabo Froward, que Chile ha conservado.

A los 53 días de navegación que empleó en cruzar el Estrecho, Cavendish salió al Pacífico, donde cumplió una campaña tan afortunada y fructífera como la de Drake, regresando a Inglaterra en 1588, por la ruta del cabo Buena Esperanza.

Nuevamente en 1591, Tomás Cavendish decidió repetir la empresa, para lo cual en agosto de ese año zarpó de Plymouth al mando de cinco naves.

Entró al Estrecho en abril de 1592, pero —esta vez— la persistencia de vientos contrarios le obligaron a desistir de su empeño y regresar al Atlántico.

En este último viaje, el capitán John Davis descubrió las islas Falkland.

Ricardo Hawkins

Dos años más tarde, una nueva expedición corsaria salió de Inglaterra en junio de 1593 con destino al Pacífico; compuesta de tres naves, estaba al mando de Ricardo Hawkins.

Reducida la escuadrilla a un solo barco, Hawkins entró al Estrecho el 19 de febrero de 1594, cruzándolo en 40 días, sin mayores contratiempos. No lo favoreció la fortuna, y vencido frente a las costas de Perú, cayó prisionero de los españoles.

Simón de Cordes

Las noticias geográficas dadas a conocer en los diarios de navegación de los corsarios ingleses se extendieron por toda Europa, y movieron a los holandeses a organi-

zar sus propias expediciones, que si bien tuvieron fines utilitarios consiguieron aumentar los conocimientos científicos de esa época sobre esta región austral chilena.

El 27 de junio de 1598 salió de Puerto Goree una escuadra de cinco buques a cargo de Jacobo Mahú, quien falleció poco tiempo después, sucediéndolo en el mando Simón de Cordes.

La flotilla entró al Estrecho el 6 de abril de 1599, y al cabo de doce días de navegación fondearon en la bahía que ha conservado el nombre de aquel marino. Después de permanecer hasta el 28 de agosto, la expedición salió al Pacífico en los primeros días de septiembre de ese año.

Oliverio van Noort

No habían pasado tres meses de la partida desde Holanda de la expedición anterior, cuando una segunda escuadrilla compuesta de cuatro navíos salió del puerto de Goree al mando del antiguo marino Oliverio van Noort, a mediados de septiembre de 1598.

Entró al Estrecho el 24 de noviembre de 1599; durante su navegación, Van Noort encontró una de las naves de Simón de Cordes que había quedado rezagada por las malas condiciones en que estaba, la que, pese a los esfuerzos por auxiliarla, tuvieron que volver de regreso a Europa.

Van Noort salió al Pacífico el 29 de febrero de 1600, después de tres meses que demoró en cruzar el Estrecho, siendo el primer holandés en dar la vuelta en torno a la Tierra.

Jorge Spilberg

El 8 de agosto de 1614 salió de Texel el marino alemán Jorge Spilberg, al servicio de Holanda, con seis naves destinadas a apoderarse del comercio de las Molucas.

La expedición llegó a la entrada oriental del Estrecho el 8 de marzo de 1615, y después de vencer el descontento de sus capitanes que deseaban continuar por el sur de Africa, Spilberg logró reunir sus buques en bahía Cordes, a mediados de abril de ese mismo año.

Reanudado el viaje, la flotilla salió al Pacífico el 6 de mayo de 1615; Spilberg regresó a Holanda tras la obtención de un éxito completo en su campaña.

Jacobo Le Maire y Guillermo Cornelio Schouten

El 14 de junio de 1615 zarpan de Texel dos naves holandesas al mando de Jacobo Le Maire, a quien acompañó el piloto Guillermo Cornelio Schouten. Su destino era buscar un nuevo paso para los mares del sur.

Después de perder al menor de sus buques en Puerto Deseado, la expedición siguió la prolongación de la Tierra del Fuego, y el 24 de enero de 1616 entraron al Estrecho que separa las islas de los Estados y Tierra del Fuego, que lleva el nombre de su descubridor.

Continuando hacia el suroeste descubren el cabo de Hornos, el que fue bautizado como cabo de Hoorn en recuerdo de la ciudad holandesa del mismo nombre.

El descubrimiento de este paso fue considerado como un gran suceso en las ciencias geográficas, ya que abría una nueva ruta de navegación, además del estrecho de Magallanes.

Bartolomé y Gonzalo Nodal

Las noticias del descubrimiento de Le Maire alarmaron a España, y el Consejo de Indias organizó una expedición de dos buques al mando de los hermanos Bartolomé y Gonzalo Nodal, quienes zarparon de Lisboa el 27 de septiembre de 1618, acompañados del piloto y cosmógrafo Diego Ramírez de Arellano.

A mediados de enero de 1619 pasan frente a la entrada oriental del Estrecho, cruzan el estrecho de Le Maire, y después de doblar el cabo de Hornos descubren más al sur un grupo de islas que llamaron Diego Ramírez, denominación que Chile ha conservado hasta el presente.

Continuando la navegación hacia el noroeste, los hermanos Nodal entraron al estrecho de Magallanes por su boca occidental, el 25 de febrero de 1619, y después

de reconocerlo y explorarlo de oeste a este, el 13 de mayo del mismo año salieron al Atlántico para regresar a España con un gran caudal de conocimientos geográficos.

Jacobo L'Hermite

El 29 de abril de 1623, una escuadra holandesa compuesta de once barcos de guerra zarparon de Goree al mando del almirante Jacobo L'Hermite.

Su propósito era el de hostigar las colonias del virreinato de Perú y privar a España —a la sazón en guerra con Holanda— de los tesoros que le producían.

Sólo el 2 de febrero del año siguiente cruzaron el estrecho de Le Maire. Encontrando vientos contrarios que no dejaban avanzar a las naves, la expedición se dedicó a realizar un detenido reconocimiento y exploración en las costas y canales australes, levantando cartas de la región y estudiando las costumbres de los indios.

En marzo de 1624 prosiguió L'Hermite su viaje al norte, recalando en las islas Juan Fernández.

John Narborough

La primera expedición que envió Inglaterra a los mares de Chile, con fines puramente científicos y comerciales, fue dirigida por Sir John Narborough, con dos naves a su mando.

El 6 de octubre de 1669 salió esta expedición de Deptford, y entró al Estrecho por su boca oriental el 2 de noviembre de 1670. Narborough levantó la carta más exacta y detallada del Estrecho, la que sirvió de base y modelo para la cartografía y noticias náuticas que se hicieron posteriormente sobre esta parte de la región austral chilena.

Salió al Pacífico el 7 de diciembre de ese mismo año, y exploró el lado occidental del archipiélago Reina Adelaida, alcanzando hasta las costas de Valdivia, desde donde Narborough regresó a Inglaterra navegando el Estrecho de occidente a oriente, completando las informaciones sobre la navegación y la geografía de esta importante vía marítima.

Jorge Anson

A poco de estallar la guerra entre Inglaterra y España, a fines de 1739, los ingleses prepararon una poderosa escuadra compuesta de seis naves de guerra y dos transportes, al mando del Comodoro Jorge Anson, quien zarpó de Portsmouth el 18 de septiembre de 1740, con rumbo a las costas occidentales de América.

A comienzos de 1741 cruzan el estrecho de Le Maire, pero durante tres meses la división inglesa tuvo que soportar violentas y continuas tempestades que dispersaron los buques. Algunos regresaron a Inglaterra; la *Wager* naufragó en la costa sur del golfo de Penas y el *Centurion*, mandado por Anson, logró recalar en Juan Fernández, donde se le reunieron las pocas naves salvadas.

En cuanto al naufragio de la *Wager*, le correspondió al guardiamarina John Byron cruzar en una embarcación el golfo de Penas, y desde San Quintín, guiado por indígenas de la región, remontó los ríos San Tadeo y Negro, y luego de pasar la senda del istmo de Ofqui alcanzó la laguna San Rafael, continuando su navegación a Chiloé.

John Byron

En junio de 1764 salió de Inglaterra una escuadrilla de dos naves al mando del Comodoro John Byron, con el propósito de incrementar tanto el comercio como el conocimiento geográfico del Estrecho y sus vecindades.

Byron franqueó la entrada oriental del Estrecho en los últimos días de diciembre de ese año y alcanzó hasta Puerto del Hambre, desde donde regresó al Atlántico para tomar posesión de las islas Falkland, que habían sido descubiertas por el capitán John Davis en 1591, durante el segundo viaje de Tomás Cavendish.

Nuevamente entró al Estrecho por su boca oriental, el 17 de febrero de 1765, y después de explorarlo durante siete meses y comprobar la bondad de la navegación del Estrecho sobre la ruta del cabo de Hornos, salió al Pacífico en los primeros días de

abril, continuando su viaje alrededor del mundo.

Samuel Wallis y Felipe Carteret

A mediados de agosto de 1766, una nueva expedición inglesa compuesta de dos naves salió con destino al Pacífico.

Al mando de los capitanes Samuel Wallis y Felipe Carteret, los buques pasaron frente a Dungeness el 17 de diciembre, pero demorados por los rigores del clima cruzaron el Estrecho en cuatro meses, tiempo que la escuadrilla aprovechó en incrementar la exploración y reconocimiento.

El 11 de abril de 1767 las naves salieron al Pacífico, donde una violenta tempestad las apartó, continuando el viaje cada una en forma independiente.

Junto con el viaje de Byron, esta expedición permitió la confección de una carta náutica del Estrecho, bastante más completa que la efectuada por Narborough.

Luis de Bougainville

Francia no se quedó atrás en estas actividades científicas; el 5 de diciembre de 1766 zarpó de Brest el capitán Luis de Bougainville al mando de dos naves, las que entraron al Estrecho un año más tarde.

La escuadrilla fondeó en bahía Poseición, desde donde se iniciaron los estudios y observaciones sobre el Estrecho, que se prolongaron por los 52 días que demoró la travesía.

Bougainville salió al Pacífico el 26 de enero de 1768; sin embargo, sus trabajos en el Estrecho no mejoraron los conocimientos geográficos y cartográficos de los exploradores ingleses que le habían precedido.

James Cook

A principios de 1768, la Sociedad Real de Londres promovió la empresa de observar el paso del planeta Venus por el disco del Sol, lo que debía tener lugar el 3 de julio de 1769.

Así, el 26 de agosto de 1768 zarpó de Portsmouth una comisión científica

encargada de dichos estudios, teniendo como jefe al capitán James Cook, acompañado de astrónomos, naturalistas, dibujantes, etc.

El 14 de enero de 1769 la expedición cruzó el estrecho de Le Maire, iniciándose los trabajos y estudios en nuestra zona austral, que comprendieron sondajes, reconocimientos y descripción de costas, observaciones botánicas, conocimiento de los indígenas y sus costumbres, etc.

Terminados los trabajos, Cook continuó viaje a la Oceanía.

El exitoso resultado de esta expedición movió a la Sociedad Real de Londres y al gobierno inglés para organizar un segundo viaje de estudios, que también fue confiado a James Cook.

Esta vez, la escuadrilla partió de Plymouth el 15 de julio de 1772, realizando su viaje alrededor del mundo de occidente a oriente; el 17 de diciembre de 1774, Cook recaló a la boca oeste del estrecho de Magallanes, continuando sus investigaciones y estudios en la costa austral de Chile, terminados los cuales regresó a Inglaterra en 1775.

Las cartas levantadas por estas expediciones, junto con la descripción de la geografía náutica, figuran en la historia como las más completas y las que han prestado grandes servicios a la navegación.

Antonio de Córdova

Con el objetivo de dilucidar la diferencia de opinión de la época acerca de cuál era la ruta más conveniente para alcanzar el océano Pacífico, el gobierno español organizó una expedición destinada a explorar el Estrecho para resolver el problema planteado, confiando el mando y dirección de esta empresa al Capitán de Navío Antonio de Córdova, quien a bordo de la fragata *Santa María de la Cabeza* salió de Cádiz el 9 de octubre de 1785.

Córdova llegó a la entrada oriental del Estrecho el 19 de diciembre de ese mismo año, e inició un prolijo reconocimiento y estudio de sus costas, junto con el de la vida y costumbres de los nativos.

El 2 de febrero de 1786 la *Santa María de la Cabeza* dio término a sus trabajos de investigación en bahía Fortescue, y desde allí Córdova regresó a España para preparar una próxima expedición que completara los estudios realizados, lo que cumplió en octubre de 1788, fecha en que Córdova salió nuevamente de Cádiz al mando de las naves *Santa Casilda* y *Santa Eulalia*.

La escuadrilla entró al Estrecho el 19 de diciembre de 1788, y desde bahía Fortescue se reiniciaron las operaciones de exploración y levantamiento, hasta el cabo Pilar.

El 14 de febrero dejan definitivamente el Estrecho y vuelven a España. Los informes de Córdova traen como consecuencia que la ruta del cabo de Hornos cobre mayor importancia, y no será hasta la llegada de la navegación a vapor que la ruta del Estrecho recupere su importancia y empleo entre las grandes vías marítimas mundiales.

Alejandro Malaspina

El 30 de julio de 1789 salió de Cádiz una nueva expedición española, compuesta por las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, al mando del Capitán de Navío Alejandro Malaspina, de origen florentino.

Se comprenderá el alcance e importancia de este viaje, ante el conocimiento de las instrucciones impartidas a Malaspina, que, en resumen, fueron: "observar astronómicamente las longitudes posibles, no sólo en las costas occidentales de América, sino también en el Asia; llevar los planos de los puertos e indagar cuanto condujere a la historia natural, comercio, estado político y militar, real, hacienda, etc., de los diversos países que debía recorrer".

En su marcha hacia el sur, prosiguiendo con los reconocimientos y observaciones, doblaron el cabo de Hornos, para después de una travesía no exenta de fatigas arribar al puerto de San Carlos —hoy Ancud— el 4 de febrero de 1790.

En este puerto montaron un observatorio para determinar las coordenadas geográficas de la localidad, y el 16 de febrero continuaron viaje al norte, recorriendo las costas y puertos de Chile.

La exploración continuó por las costas del Pacífico y Oceanía, regresando las corbetas a las costas de Chile en 1793.

Malaspina volvió a cruzar el cabo de Hornos, y regresó a Cádiz en septiembre de 1794, donde —posteriormente— cayó en desgracia y fue hecho prisionero.

ESPAÑA, SUS COLONIAS Y EL “UTI POSSIDETIS”

● En las postrimerías del siglo xv, España y Portugal anhelaban encontrar una vía marítima que les permitiera llegar a la India, situación que trajo como consecuencia la ejecución de diversas expediciones destinadas a buscar tan ansiadas rutas.

Los grandes descubrimientos de ese tiempo, como son el del cabo Buena Esperanza, el de América, del Mar del Sur, del estrecho de Magallanes, etc., conducen a que España obtenga —a mediados del siglo xvi— la ocupación prácticamente de todos los pueblos que hoy tienen el castellano por su idioma, siendo durante el reinado de Carlos V que España vivió una de las épocas más gloriosas de su historia.

En lo que respecta a Chile, podemos mencionar que desde 1555 el territorio chileno ha mantenido su continuidad geográfica hasta el Polo Sur, y como lo demuestran irrefutablemente las Reales Cédulas, los diferentes gobernadores ejercieron plena jurisdicción sobre todo nuestro territorio.

En cuanto al estrecho de Magallanes y tierras colindantes, podemos señalar resumidamente los siguientes hechos, que confirman que España no sólo fue dueña absoluta de toda la zona austral, sino que además entregó esa región insular a la total y exclusiva jurisdicción de Chile:

—El Estrecho lo descubre Magallanes al servicio de Carlos V de España, y luego las expediciones que cumplen Loaisa, Alcazaba, Camargo y otros, son también dispuestas por España con precisos objetivos para obtener el dominio de esta parte de América.

—Es Pedro de Valdivia quien envía la primera expedición para extender su go-

bernación, correspondiéndole al capitán Ulloa recorrer el Estrecho por vez primera, de oeste a este, en enero de 1553.

—García Hurtado de Mendoza confía a Ladrillero la extensión de la Gobernación de Chile dispuesta por mandato real, quien después de navegar el Estrecho de oeste a este toma posesión de él para dicha gobernación, en nombre del rey de España, el 9 de agosto de 1558, acto trascendental que se lleva a cabo en bahía Posesión, denominada así por Ladrillero, nombre que Chile ha conservado.

—Transcurridos 22 años, el 12 de febrero de 1580, nuevamente se toma solemne posesión del Estrecho a nombre de Felipe II, acontecimiento que ejecuta Sarmiento de Gamboa a orillas del río San Juan (bahía San Juan de la Posesión).

—A comienzos de 1584, Sarmiento, al regresar de España con plenos y legítimos poderes del rey Felipe II, funda las colonias Nombre de Jesús y Rey don Felipe, cuyo triste y trágico desenlace en nada aminora la trascendencia de dicha acción.

—Los corsarios ingleses y los exploradores extranjeros que cruzan y recorren la zona austral no desconocen la soberanía que España ejerce a través de la Gobernación de Chile. No obstante, Francia e Inglaterra, posteriormente, pusieron de manifiesto sus claras intenciones de establecerse en el Estrecho.

—Las Bulas Pontificias, el Tratado de Tordesillas, los descubrimientos del Nuevo Mundo y su conquista por España, las Cédulas Reales entregadas a los conquistadores y gobernadores, y los Tratados con Inglaterra, de 1667, 1713, 1770 y 1790, configuran y definen sólidamente el dominio español.

● Nos parece oportuno incluir en este trabajo lo que se ha denominado el *uti possidetis* de 1810; esta norma jurídica, que podemos traducir por: “como poseáis seguiréis poseyendo”, que constituyó un principio consagrado por las repúblicas americanas después que proclamaron su independencia, por el cual se considera como territorio jurisdiccional de cada una aquel que les había sido asignado por las

leyes de España mientras fueron sus colonias.

En aplicación de esta norma de justicia, Chile heredó de España, en 1810, todos los territorios indicados en la Cédula Real del 17 de febrero de 1609, por la cual Felipe II restableció la Real Audiencia en Santiago, cuya jurisdicción se señalaba del siguiente modo: "todo el reino de Chile con las ciudades, villas i lugares i tierras que se incluyen en el gobierno de aquellas provincias, así lo que ahora está pacífico i poblado, como lo que redujere, poblar e pacificare dentro o fuera del Estrecho de Magallanes i la tierra adentro hasta la provincia de Cuyo inclusive".

El *uti possidetis* dejó establecido que ningún territorio de la antigua América hispana estaba sin dueño, y que si bien existían regiones que no habían sido ocupadas, ellas se consideraban como pertenecientes de derecho a las repúblicas que habían sucedido a las colonias españolas. En otras palabras, dentro de los límites de dichas colonias no existían territorios vacantes, o *res nullius*.

Consecuentemente, esta doctrina jurídica dio a Chile la continuidad geográfica hasta el Polo Sur, que le habían reconocido las Cédulas Reales y Ordenes del reino de España durante cerca de tres siglos.

Sin embargo, este principio fundamental de la no existencia de "territorios nullius" se intentó desconocer en Europa, sosteniéndose que de acuerdo al Derecho de Gentes era requisito esencial la ocupación efectiva con trabajos de establecimiento.

Las consecuencias que podrían haber tenido las pretensiones europeas fueron evitadas y frenadas cuando el presidente de los Estados Unidos de América, señor James Monroe, formuló su famosa declaración del 2 de diciembre de 1823, conocida como Doctrina Monroe, por la cual ratificó el principio americano del *uti possidetis*, cuando dijo: "que los continentes americanos, por la condición libre e independiente que han asumido y sostienen, no deberán ser considerados en lo sucesivo, como campo de futura colonización para las potencias europeas", agregando que Estados

Unidos consideraría como peligrosa para su seguridad y paz toda tentativa que se hiciera para oprimir o contrariar los destinos de las naciones americanas.

COMISION DE LA "ADVENTURE" Y DE LA "BEAGLE"

Las guerras napoleónicas y las de la independencia de las repúblicas americanas pusieron un compás de espera en las expediciones científicas al sur de Chile, que fueron reanudadas con los viajes de la *Adventure* y de la *Beagle*, conocidas naves de la marina inglesa que a mediados de 1826, al mando de los capitanes Phillip Parker King y Pringle Stokes, iniciaron el reconocimiento y levantamiento de una gran extensión del litoral sur chileno.

En 1828 murió Pringle Stokes, siendo sustituido en el mando de la *Beagle* por el célebre capitán Roberto Fitz-Roy, quien a fines de 1831 regresó como jefe de la comisión, trayendo a bordo de la *Beagle* al famoso naturalista y geólogo Carlos Darwin.

Autorizada por el gobierno de Chile, esta memorable exploración de nuestra región austral duró casi ocho años; y los resultados obtenidos fueron realmente de gran significación en todo aspecto. Para ello, solamente bastará con mencionar las cartas de navegación del estrecho de Magallanes, del canal Beagle y de otros canales y bahías, cuya exactitud no sólo llevó la confianza en la navegación a vapor para cruzar el Estrecho, sino que mantuvo su valor prácticamente hasta nuestros días. Esta cartografía fue perfeccionada, a través de los años, por los hidrógrafos chilenos.

De esta manera, la vía del cabo de Hornos cedió el paso definitivamente para que la navegación entre el Pacífico y el Atlántico se realizara a través del estrecho de Magallanes.

Sin embargo, a la par que fue creciendo la importancia de esta ruta de comunicación marítima, algunos países europeos empezaron a mostrarse interesados ante la posibilidad de establecerse en el Estrecho y efectuar incluso una colonización que les proporcionara beneficios económicos, estratégicos, políticos y sociales.

Es así como, en la mitad del siglo XVIII, Inglaterra y Francia no disimularon sus pretensiones por ocupar el Estrecho, llegando esta última nación a enviar el buque de guerra *Phaeton* para que tomara posesión de él.

La previsión del gobierno de Chile alejó para siempre toda tentativa de intromisión extranjera; el presidente don Manuel Bulnes dispuso la toma de posesión del Estrecho y la fundación de una colonia, misión que fue confiada al Capitán de Fragata don Juan Guillelmos (Williams), quien al mando de la goleta de guerra *Ancud* fondeó en Puerto del Hambre el 21 de septiembre de 1843, y ese mismo día tomó solemne posesión del Estrecho y de su territorio, en nombre de la República de Chile, acto que fue realizado en Punta Santa Ana, donde se levantó un fuerte que fue denominado Bulnes.

ULTIMOS EXPLORADORES DEL SIGLO XIX

Señalamos a continuación las expediciones más importantes que visitan nuestra zona austral:

—En 1866 la corbeta de guerra inglesa *Nassau*, al mando del capitán Mayne, recorre el Estrecho y canales patagónicos durante cuatro años, realizando estudios hidrográficos que perfeccionan la cartografía existente.

—En 1880, Mac-Clear con el *Alert*, y en 1882 L. Wharton con la *Sylvia*, continúan las investigaciones hidrográficas de la región.

—En 1882, Francia envía una misión de alto nivel científico, que le correspondió cumplir a la nave *Romanche* al mando del capitán Martial, completando estudios sobre física, meteorología, ciencias naturales, etnografía, etc.

Finalmente, dejamos constancia de la dedicación con que la Armada de Chile llevó a cabo una ardua labor hidrográfica, en la cual destacamos por la magnitud de sus trabajos al Contralmirante Enrique Simpson, que cumplió ocho campañas entre 1870 y 1875, en la región de Aisén, archipiélagos de Guaitecas y Chonos y en el territo-

rio de Magallanes; al capitán Florencio Guzmán en el levantamiento del seno Otway y canal Fitz-Roy, en 1902; al capitán Juan José Latorre en el seno Skyring, en 1877, trabajo ampliado en 1902 por los capitanes Roberto Maldonado e Ismael Gajardo; la exploración en el interior de la isla Tierra del Fuego, efectuada por el capitán Ramón Serrano en 1879, y a los comandantes Baldomero Pacheco y Guillermo García-Huidobro, que en 1904-1905 efectúan el levantamiento del istmo de Ofqui y canales y bahías adyacentes.

LABOR HIDROGRAFICA DE LA ARMADA

● La labor hidrográfica y cartográfica de la armada fue iniciada por el bergantín de guerra *Aquiles*, al mando del Capitán de Fragata don Roberto Simpson, quien en diciembre de 1834 ordenó el reconocimiento y levantamiento hidrográfico de la desembocadura y playas adyacentes de río Bueno, trabajo que fue ejecutado por el teniente don Felipe Solo de Zaldívar, quien además dibujó el plano original, el cual se conserva en el archivo histórico del Instituto Hidrográfico.

Las comisiones hidrográficas, que habían sido suspendidas a causa de la guerra contra la Confederación Peruano-boliviana, se reanudaron en 1841 con el levantamiento y plano de la isla Mocha, que efectuó el Capitán de Corbeta don Domingo Salamanca.

En 1844, el comandante Leoncio Señoret realiza el levantamiento del puerto de Constitución, y más tarde hace lo propio en los ríos de Maule, Lebu y Toltén.

Es en 1862 cuando comienza a actuar el entonces teniente don Francisco Vidal Gormaz, quien con el transcurso de los años recibiría el nombre de Padre de la Hidrografía Nacional.

Examinar la hoja de servicios de este distinguido oficial, que dedicó sus 35 años en las filas de la institución al mar y a la actividad hidrográfica, es asistir a la

consagración de la hidrografía como labor científica, seria y fundamental¹.

Es en esta etapa, reconocida como la Epoca de Oro de la Hidrografía, cuando se perfeccionan los métodos de trabajo, se mejora el instrumental y se selecciona lo más capacitado de la oficialidad y tripulación para cumplir las comisiones hidrográficas. Así, este trabajo traspasa las fronteras y recibe la admiración y el estímulo de varias naciones extranjeras.

Entre 1862 y 1874, Vidal Gormaz efectúa levantamientos desde Valparaíso hasta el archipiélago de los Chonos, y en los años 1874 y 1875 exploró con la corbeta *Chacabuco* los canales occidentales de la Patagonia, los de la región de Magallanes y el río Santa Cruz.

En 1870, el Capitán de Navío don José Anacleto Goñi, al mando de la corbeta *O'Higgins*, efectúa valiosos e importantes estudios en isla de Pascua, volviendo el mismo buque a visitar Pascua por segunda vez en 1875, bajo el mando del Capitán de Fragata don Juan Esteban López.

Correspondió tomar posesión de la isla de Pascua al Capitán de Fragata don Policarpo Toro, y realizar su levantamiento hidrográfico en septiembre de 1888.

● El gran incremento de la navegación mundial, en el siglo pasado, obligó a las más importantes naciones marítimas a crear Servicios Hidrográficos a fin de centralizar, dirigir y controlar las actividades que dieran una mayor seguridad a la navegación.

Como país esencialmente marítimo, Chile no quedó al margen de esta necesidad, y el 1° de mayo de 1874, por decreto N° 329, fue fundada la Oficina Hidrográfica, dependiente del Ministerio de Marina, la que posteriormente pasó a depender directamente de la armada, a la cual se incorporó —también— la oceanografía, la geode-

sia, el servicio horario y demás actividades afines.

Su primer director fue su precursor, el Capitán de Navío don Francisco Vidal Gormaz.

Durante la guerra del Pacífico los trabajos de la Oficina Hidrográfica fueron debidamente apreciados y valorados por el ministro de Guerra en campaña, don José Francisco Vergara, quien en conceptuosas notas dejó constancia de la importancia de las publicaciones efectuadas por Vidal Gormaz, que fueron de una real utilidad en las operaciones del ejército y la armada.

Entre los continuadores de la obra de Vidal Gormaz podemos destacar la figura del Contraalmirante don Enrique Simpson, hijo del iniciador de la hidrografía, quien levantó la región de las Guaitecas y los Chonos.

Contemporáneo a Simpson, se destaca también la figura del Capitán de Navío don Luis Pomar, quien completó 12 expediciones que abarcaron las costas de Antofagasta, Valparaíso, Bío-Bío y Arauco.

Siguen los ilustres hidrógrafos, comandantes Roberto Maldonado, Ramón Serrano, Baldomero Pacheco, Guillermo García-Huidobro, Arturo Whiteside, y los Almirantes Arturo Wilson, Francisco Nef e Ismael Huerta, que efectuaron reconocimientos y levantamientos en importantes regiones de nuestro territorio.

Largo sería seguir enumerando a todos los que, en una u otra forma, cumplieron tareas hidrográficas destinadas a dar mayor seguridad a la navegación. También figuran en las páginas del archivo histórico del Instituto Hidrográfico².

A través del transcurso del tiempo, el progreso instrumental y científico han hecho que cada día la hidrografía se haga más exigente en exactitud, estando en constan-

¹ En el Anuario Hidrográfico, tomo N° 41, párrafo 4, 11, con el título "Vidal Gormaz, Padre de la Hidrografía Nacional", se da a conocer un resumen de la extensa actividad que desarrolló este distinguido y ejemplar marino.

² En la obra titulada *Nuestros Hidrógrafos*, del Capitán de Navío don Enrique Cordovez M., aparece la biografía de estos esforzados marinos que dedicaron su vida a la hidrografía.

te evolución los métodos y sistemas de trabajo.

Es así como en 1917 se crea la Escuela de Navegación, dependiente de la Oficina Hidrográfica, después que en 1914 se habían iniciado los cursos para oficiales especialistas en Navegación e Hidrografía, a bordo de la corbeta *General Baquedano*, fragata *Lautaro* y corbeta *Abtao*.

También, desde 1917 pasan a depender de la Oficina Hidrográfica los servicios de navegación de los buques de la armada, permaneciendo a su cargo hasta 1968.

En 1927 se dispone la denominación de Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada, en reemplazo de la anterior, para quedar finalmente en el año 1965 con el nombre de Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile. Sin embargo, estos cambios de denominación del servicio no alteran su estructura fundamental, obediendo ellos sólo a que se abarcan otros campos de la ciencia.

● Finalizamos esta reseña histórica de las actividades hidrográficas desarrolladas por la armada, indicando resumidamente los hechos de mayor importancia sobre los resultados obtenidos —a través del tiempo— por la exploración y reconocimiento de nuestra zona austral, que permitió la incorporación de desconocidas regiones que han venido a incrementar la economía nacional:

—La apertura de seguras rutas marítimas a través de los canales del sur ha hecho posible una sostenida y progresiva navegación comercial nacional y extranjera.

—Consecuencia de lo anteriormente expresado son, entre otros, la colonización de la región de Aisén, la del estuario del Baker, de isla Guarello, la fundación de Punta Arenas, el apoyo a los pobladores de islas Picton, Nueva y Lennox, la construcción de la estación naval de Puerto Williams y la presencia de Chile en la Antártica.

BIBLIOGRAFIA

- BARROS GONZALEZ, GUILLERMO: "La oceanografía física del mar chileno. Un estudio histórico", *Revista de Marina* N° 736, mayo-junio de 1980; "La Organización Hidrográfica Internacional", *Revista de Marina* N° 748, mayo-junio de 1982; "Canal de Ofqui", *Revista de Marina* N° 762, septiembre-octubre de 1984.
- CORDOVEZ MADARIAGA, ENRIQUE: "Nuestros Hidrógrafos", *Anuario Hidrográfico*, tomo 37, 1942.
- INSTITUTO HIDROGRAFICO DE LA ARMADA DE CHILE: *Anuario Hidrográfico*, tomos 1 al 41; *Derroteros de la Costa de Chile* y otras publicaciones náuticas; Disposiciones legales relacionadas con el I.H.A.
- MERINO CASTRO, JOSE T.: "El mar en la colonización austral", *Revista de Marina* N° 760, mayo-junio de 1984.
- ORELLANA LILLO, LUIS: "La hidrografía en nuestro destino marítimo", *Revista de Marina* N° 681, marzo-abril de 1971.

