

# LA ARMADA EN MAGALLANES

## DESDE LA TOMA DE POSESION

### HASTA EL SIGLO XX

*Rodrigo Fuenzalida Bade*

#### **Preliminares**

Consolidada la independencia de Chile con la capitulación de Quintanilla en Chiloé, hacia el sur quedaba un amplio territorio de preponderancia insular; dentro de él se encuentra el estrecho de Magallanes, en el cual —no obstante las tomas de posesión de ladrillero y Sarmiento de Gamboa, que dieron derecho al país a considerarse ocupante legal desde el siglo XVI— España no había ejercido acto alguno de dominio y la región carecía de señalización marítima y lugares desde donde prestar auxilio. El Estrecho y las tierras al sur del paralelo 46° sur eran, desde el punto de vista de la soberanía, *res nullius*, cosa de nadie, por muchos pergaminos que pudieran exhibirse, como legados de herencia de la Corona de España. Aun cuando nadie había pretendido disputar los títulos de la Madre Patria, naves de cualquier país pescaban en esas aguas, cazaban lobos y ballenas, desembarcaban donde lo estimaban conveniente y se abastecían de la comarca sin que nadie lo impidiera. Por ello los navegantes extranjeros que pasaban por el Estrecho; cada vez que desembarcaban izaban la bandera de su país como una manifestación de presencia momentánea y la volvían a recoger a bordo cuando zarpaban. En los mapas europeos el límite sur de la Capitanía General de Chile se fijaba en el archipiélago de los Chonos y los del virreinato del Río de la Plata no pasaban del río Negro. El extremo austral de América venía dibujado aparte, con los nombres de Tierra Magallánica, Patagonium Regio, y otros.

En la lucha por la independencia, los patriotas poco se preocuparon de esta importante región, especialmente por su alejamiento; pero sí existía el convencimiento que ella pertenecía al territorio nacional, en conformidad a los antecedentes históricos de los descubridores y cédulas reales. O'Higgins lo estableció en la Constitución de 1822, Freire en la de 1823, Francisco Antonio Pinto en la de 1828 y en 1833 lo confirmó el Presidente Prieto en la Constitución de ese año. En todas ellas el límite de Chile es el cabo de Hornos. Debe considerarse que aún no se descubrían los islotes de Diego Ramírez, mucho más australes, como tampoco el continente antártico.

Empero, la región siguió tan abandonada como antes. Tres circunstancias, ligadas entre sí, vinieron a terminar con esta anómala situación. La primera fue el interés extranjero por el reconocimiento de las costas australes de Chile con fines de navegación y científicos, que culminó con las expediciones de Parker King y Pringle Stokes, reemplazado este último posteriormente por Fitz-Roy; la segunda, el advenimiento de la navegación a vapor con el paso de los vapores *Chile* y *Perú*; y la tercera, el temor que el abandono de hecho de la soberanía por parte de España, primero, y de Chile, después, fuera a despertar en alguna potencia marítima europea el deseo de apropiarse del Estrecho y sus tierras aledañas.

Las expediciones científicas de Parker King y Fitz-Roy, efectuadas durante el reconocimiento de la soberanía chilena del Estrecho y con el eficaz concurso del Presidente Prieto, despertaron el interés de las autoridades nacionales por el porvenir del estrecho de Magallanes.

La conveniencia de navegar por él, en lugar del temible cabo de Hornos, apareció con la pasada de los vapores de ruedas *Chile* y *Perú*, que lo cruzaron 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 naves.

Marinos franceses, después de pasar por el Estrecho en viajes de circunnavegación, habían publicado las bondades que ofrecía este paso del Atlántico al Pacífico, o viceversa, y hacían mención que la nación que creara en sus costas un establecimiento prestaría un gran servicio a la navegación y al comercio y se haría acreedora al reconocimiento internacional. La prensa francesa abogaba por la fundación en el estrecho de Magallanes de tal establecimiento, que lo consideraba como el único punto apropiado de escala hacia la Oceanía. El propio Gobierno de París decidió hacer suyos los proyectos presentados por sus marinos.

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

## **EL PENSAMIENTO DE O'HIGGINS**

O'Higgins, quien desde el ostracismo en su hacienda de Montalván había leído las relaciones de los marinos franceses, instó afanosamente a sus conciudadanos a apresurarse en realizar la empresa que él tanto ansió y no pudo llevar a efecto durante su Gobierno.

Para el prócer fue preocupación constante el estrecho de Magallanes. Ello lo prueba la Constitución de 1822, que dice que Chile limita al sur con el cabo de Hornos. Esta declaración obedeció a sus temores de que alguna nación europea se apoderara de territorios que Chile no había aún ocupado. Entre ellos estaba el estrecho de Magallanes.

En la correspondencia que sostenía con personajes influyentes del Gobierno británico, hay una carta fechada en Lima el 20 de agosto de 1831, que envió a uno de ellos por intermedio de su amigo el capitán Coghlan, de la Marina Real, y que había sido entregada al destinatario en abril de 1833; O'Higgins, entre otras cosas, escribía sobre la conveniencia de impulsar una corriente inmigratoria de ciudadanos irlandeses a Chile y poblar y colonizar con ellos grandes terrenos en amplios campos atrayentes para tal clase de colonización<sup>1</sup>.

Obvian, pues, las consideraciones sobre la intención que tuvo O'Higgins de colonizar la región austral de Chile Hasta el estrecho de Magallanes, lo que fue motivo de permanente interés hasta su muerte, pues sus últimas palabras, el 24 de octubre de 1842, como es sabido, fueron: Magallanes,... Magallanes...

Con visión de estadista, O'Higgins apreció que para la independencia de Chile era fundamental obtener el dominio del mar, y para ello creó la primera escuadra. Obtenido el predominio marítimo era necesario asegurar el litoral y para ello poblar, en especial el extremo sur, territorio virtualmente desconocido y expuesto a una ocupación extranjera sin el menor conocimiento del Gobierno chileno. De allí su idea de traer irlandeses, de la tierra de su padre, a establecerse en estas vastas regiones, estimando que estos colonos se

---

<sup>1</sup> Archivo de O'Higgins, t. XXXII, p. 58, nota al margen.

asimilarían pronto en la zona. Una colonización en la región austral traería aparejado el consiguiente flujo de comunicaciones marítimas desde Europa, vía estrecho Magallanes.

El antiguo Director Supremo y creador de la Marina de Guerra nacional tenía además una fe ciega en la navegación a vapor. Ya había concordado con Cochrane en la construcción del *Rising Star*, en contra de aquellos acérrimos partidarios de la vela en los buques de guerra. Por ello, en 1836 sometió al estudio de su amigo John H, Smith, capitán de la barca *Cigar*, un proyecto para establecer buques de vapor en el estrecho de Magallanes, para remolcar a los viajeros procedentes del Atlántico, en viaje al Pacífico, y viceversa.

Normalmente, al margen de los grandes riesgos que corrían las naves en su vuelta al cabo de Hornos, tardaban entre cuarenta y sesenta días, mientras que por el Estrecho, remolcados por buques chicos a vapor, no podían demorar más de treinta a cuarenta horas, como se demostró más tarde con los vapores *Chile* y *Perú*, haciéndolo en treinta.

El capitán Smith halló viable el proyecto 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 la Confederación Peruano-boliviana.

Cuando terminó el conflicto, O'Higgins entró en contacto con Bulnes en Lima, y presintiendo el elevado papel que habría de desempeñar el vencedor de Yungay en la política chilena, le habló de sus proyectos encaminados a fomentar el progreso de Chile, meditados en Montalván. Entre ellos figuraban la colonización y el establecimiento de los remolcadores a vapor en el Estrecho. Este proyecto fue para O'Higgins una obsesión e incorporó esta idea en su testamento político, que no alcanzó a redactar, pero que consta en las cartas escritas a Smith.

## **LA INICIATIVA DE MABON**

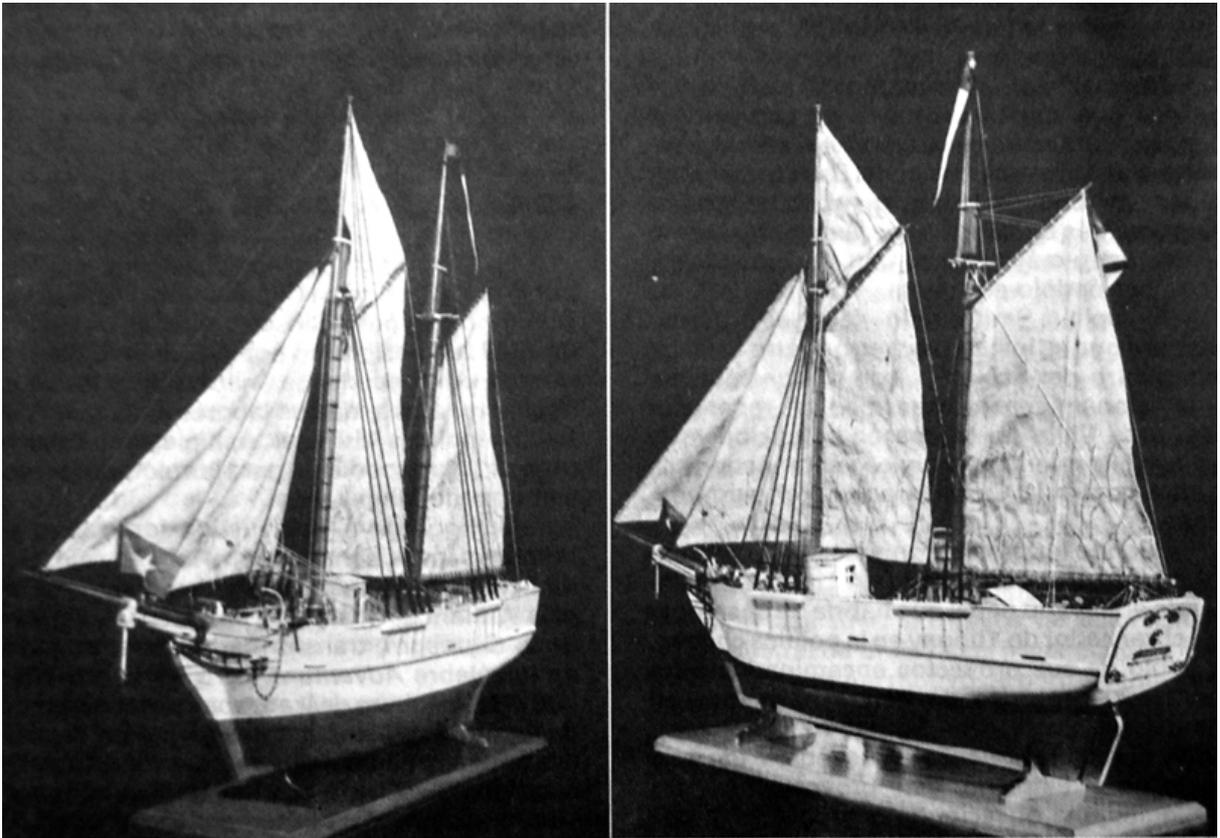
Después que O'Higgins ideara y expusiera su proyecto, cinco años más tarde, en 1841, surgió otra iniciativa que empujó al Gobierno hacia el estrecho de Magallanes; ella nació de un lobero estadounidense que operaba en esta región, Jorge Mabon, quien solicitó, a fines de ese año, una concesión por diez 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 si no el único, el más respetable de los títulos que se podía alegar, llegado el caso de ocupación extraña".

Mabon, ignorante de lo obrado por el Gobierno se acercó a la prensa y fue decididamente apoyado, moviendo a la opinión pública al interesarla vivamente en el proyecto y desarmando en esta forma cualquiera resistencia aislada que pudiera provocar este paso del Ejecutivo.

## **LA EXPEDICION DE LA GOLETA "ANCUD"**

En la comisión que estudió el proyecto Mabon participó el joven Comisario de Marina don Domingo Espiñeira Riesco, quien el 1º de abril de 1842 fue designado por el Gobierno de Bulnes como Intendente de Chiloé. Con este cargo, Espiñeira, aparte de sus labores en la administración política civil del archipiélago, debería organizar la expedición para la colonización del estrecho de Magallanes.



MAQUETA DE LA GOLETA "ANCUD"

O'Higgins ya había sugerido, como el hombre capaz de mandarla, al 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 dos años que el viejo lobero descansaba en el cementerio de Ancud. Espiñeira, entonces, eligió al capitán de fragata graduado Juan Guillemos, castellanización de Williams, apellido que sus hijos volvieron a tomar. Este desempeñaba el cargo de Capitán de Puerto de Ancud y era un británico chileno de amplia experiencia marítima, adquirida desde niño navegando con su padre en los mares de la India y años más tarde en el bergantín *Galvarino*, fragata *Lautaro* y en el bergantín *Aquiles*, en la expedición de Freire a Chiloé en 1825 y 1826 y en 1829 como capitán de la balandra *Juana Pastora*. Era un verdadero marino y, en consecuencia, el hombre indicado para dirigir la expedición, pero faltaba el buque para hacerla.

El país no tenía nave alguna apropiada para los fines perseguidos. La *Chile* era inadecuada y la goleta *Janequeo*, único buque que podría enviarse, debía hacer frente a las consecuencias que pudieran derivarse de los sucesos políticos que ocurrían en el Perú.

Por ello, Espiñeira decidió construir en Ancud una goleta para montar esta empresa.

El propio Williams dirigió la construcción del casco. Estando ya avanzado el trabajo, llegó Jorge Mabon con un oficio del Ministro del Interior, don Ramón Luis Irarrázaval, fechado el 20 de enero de 1843, por el cual le urgía el pronto despacho de la expedición. Williams redobló el esfuerzo y los chilotes trabajaron con entusiasmo indescriptible para terminar la construcción, Williams diseñó e inspeccionó las velas; el naturalista Bernardo Eunom Philippi, voluntario en el viaje, puso el forro de cobre al casco; el piloto Mabon secundaba a uno y otro mientras los obreros del astillero se empeñaban febrilmente en dar término cuanto antes a su cometido.

Lanzada la embarcación de 27 toneladas, Espiñeira deseó bautizarla *Presidente Bulnes*, pero éste rechazó este honor y dispuso se le llamara *Ancud* por haber sido la gente de allí la que hizo todo el esfuerzo para sacar a flote cuanto antes esta goleta.

Completada su dotación y la guarnición destinada a cubrir el futuro fuerte en proyecto, recopilados los víveres, montado un pequeño cañón en el buque y embarcado otro para el fuerte, con su respectiva munición, el 23 de mayo de 1843 la goleta daba la vela rumbo al Canal de Chacao y después de un viaje de cuatro meses con varias peripecias, la *Ancud* echó el anclote el 21 de septiembre, frente a la punta Santa Ana, cerca del lugar donde Sarmiento de Gamboa fundara en 1584 la Ciudad del Rey Don Felipe, que tres años más tarde Cavendish denominara Puerto del Hambre al contemplar su miserable y destruido aspecto.

En la tarde de ese 21 de septiembre, en gran ceremonia, Williams o Guillemos, como se autodenominaba, izó el pabellón nacional y dio lectura a un acta por la cual tomaba posesión en nombre del Gobierno de Chile, al que pertenecía conforme a lo declarado en el artículo 1º de su Constitución Política, de los estrechos de Magallanes y su territorio. Esto fue saludado con una salva general de 21 cañonazos disparada por la goleta *Ancud*. Un día después apareció, doblando punta Santa Ana desde el norte, la fragata a vapor francesa *Phaeton*, y poco después, fondeaba a dos cables de la *Ancud*. Venía de Rio de Janeiro con destino a Talcahuano a aprovisionarse de carbón allí y continuar a las islas Marquesas. Al día siguiente llegó el ballenero *Fleury*, también francés.

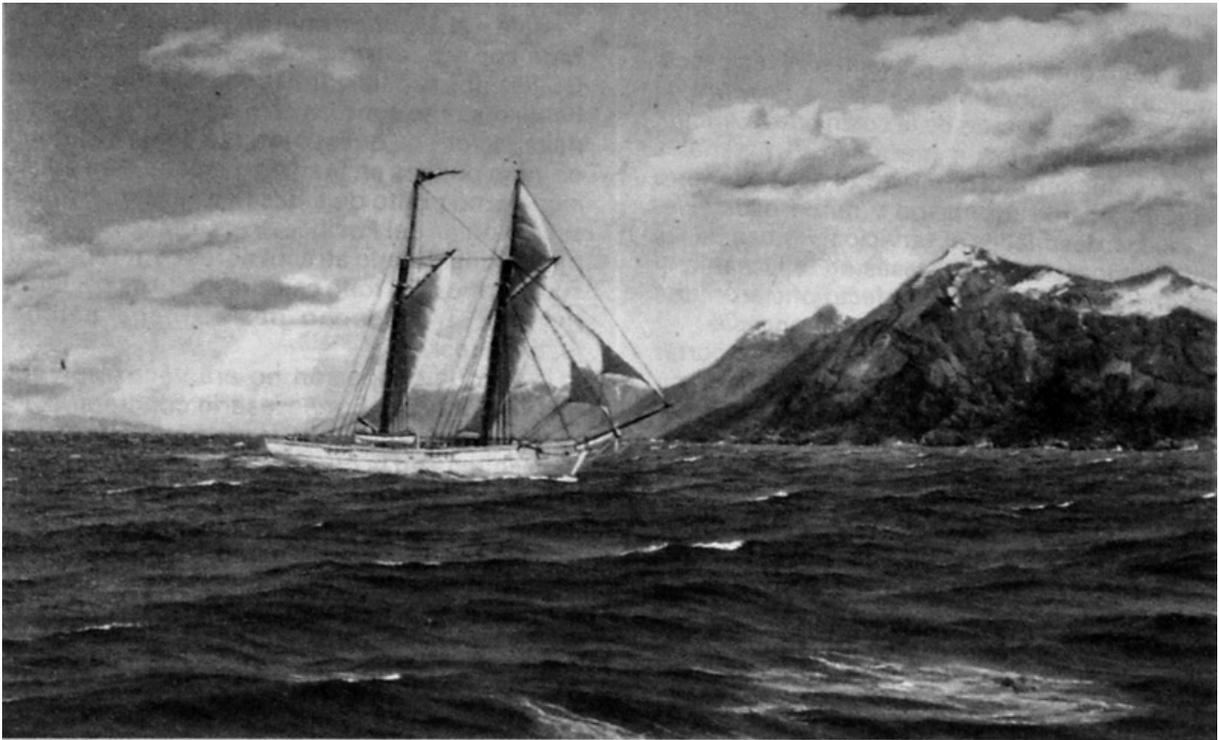
Los comandantes se visitaron recíprocamente, y el capitán Maissin, de la *Phaeton*, al advertir el mal estado de la cocina de la *Ancud*, envió gentilmente un mecánico y materiales para componerla. El domingo 24 de septiembre desembarcaron un obispo y numerosos eclesiásticos, destinados al servicio religioso de las nuevas posesiones francesas en la Oceanía, y en una carpa levantada al efecto oficiaron 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 bandera. Guillemos, al ver esto, remitió al capitán Maissin una formal protesta llevada por Philippi. Además desembarcó portando una carpa para defenderse de la lluvia y mandó izar la bandera chilena en punta Santa Ana, haciéndole formar una guardia de honor.

La respuesta del capitán Maissin 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 significación dada a este hecho en el oficio del comandante de la *Ancud*, él no tenía la obligación de reconocer por no estar provisto de las instrucciones, poderes o instrumentos necesarios. En consecuencia, se limitaba a certificarlo así al comandante, haciéndole saber que no se pretendía de ninguna manera atentar a los derechos de la República de Chile, dado que fuesen fundados, 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 *Phaeton* el 27 de septiembre, para proseguir viaje a Talcahuano y luego a las Marquesas.

No hay, pues, un fundamento serio para creer que los franceses pretendían en ese viaje tomar posesión del Estrecho, como decían los periódicos chilenos y franceses. Si el comandante francés hubiese traído instrucciones de hacerlo, no habría aceptado la



GOLETA "ANCUD"  
(Oleo de H. García P.)

oposición de Guillermo. El primero mandaba una excelente fragata y el segundo sólo un lanchón. La ponderada contestación de Maissin a la protesta de Guillermo señala que el gobierno francés nada había resuelto sobre la ocupación de esta vía de navegación. Lo que realmente consta es que la opinión pública en Francia deseaba esta ocupación como punto de enlace entre la metrópoli y sus colonias del Pacífico, y el Gobierno de París había considerado atractivas las sugerencias de sus marinos. En todo caso, los apuros del Ejecutivo en el despacho de la *Ancud* estaban justificados<sup>2</sup>.

Pero la ocupación no era válida con sólo una declaración. Era necesario concretarla. Para ello, Guillermo dejó izada en lo alto la bandera chilena en la punta Santa Ana y clavó en el asta un tablón con un letrero que por un lado decía "República de Chile" y por el otro "Viva Chile". Luego se reembarcó y recorrió en su goleta todo el extremo oriental del Estrecho, hasta el Atlántico. En su trayecto mantuvo contactos con los aborígenes, con quienes hizo un equitativo trueque de pieles de guanaco por mazos de tabaco, charqui, galletas y otros comestibles.

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, de inmediato se iniciaron las faenas, y el 30 de octubre se bautizaba solemnemente el fuerte con las tripulaciones de la *Ancud* y el bergantín *Sapewind*, de Nueva York, en viaje de Liverpool a Panamá, 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 21 cañonazos hecha desde la fortaleza inconclusa, Guillermo la bautizó en nombre de la República de Chile como Fuerte Bulnes, rompiendo una botella de vino chileno sobre la muralla del fuerte.

El 11 de noviembre, estando terminado y apertrechado, Guillermo hizo entrega del

---

<sup>2</sup> RODRIGO FUENZALIDA BADE: *La Armada de Chile desde la Alborada al Sesquicentenario*, t. II, cap. XIX, 2ª ed., Talleres Aquí Está, 1978.

fuerte al teniente de artillería Manuel González Hidalgo, quien quedó allí con el título de Gobernador.

La Ancud volvió a Punta Arenas en busca de nuevas muestras de carbón y dos días después regresó a Fuerte Bulnes a preparar su viaje a Chiloé, el que emprendió el día 15 de noviembre, para llegar a Ancud el 25 de diciembre.

## **PRESENCIA DE LA ARMADA**

### **Fuerte Bulnes y Punta Arenas**

La verdadera población se edificó en 1844, cuando llegó el primer Gobernador nombrado por el Gobierno, don Pedro Silva, acompañado de algunos funcionarios y un intérprete para hacerse entender en varios Idiomas, un médico y un capellán.

Al agrandarse el recinto del fuerte con una espaciosa empalizada con parapetos de tierra apisonada y construir dentro de ella tres grandes galpones de tablas para la casa del Gobernador, el departamento de oficiales, cuadra para la tropa, capilla y el hospital, aumentó automáticamente la población en sesenta hombres de una compañía de artillería y algunos individuos confinados por delitos de desertión u otros comunes.

Cerca de la costa se construyeron treinta casitas de madera techadas con paja, para alojamiento de los soldados casados y los confinados que llevaban familia. Ya había pequeños huertos en cada hogar y algunos animales domésticos.

Después de la toma de posesión, la armada dispuso varios viajes de sus buques, de acuerdo con la disponibilidad de éstos, hacia el estrecho de Magallanes. Así recorrió esta vía de navegación en toda su longitud el capitán de corbeta Benjamín Muñoz Gamero, en el bergantín-goleta *Janequeo* en 1845; el capitán Ramón Cabieses en 1846, con el queche *Magallanes*, destinado a buque de estación en esa área, el que, hallándose fondeado en York Road en abril de 1846, envió en exploración al interior de Tierra del Fuego al teniente 1°



FUERTE BULNES (Cuadro de Alejandro Cicarelli)

Tomás Barragán, hombre de gran experiencia y decidido explorador, quien al internarse en la tupida maraña de arbustos y árboles fue atacado repentinamente y asesinado por la flecha de un indio fueguino.

En noviembre de 1843 tomó el mando del queche *Magallanes* el capitán de corbeta Buenaventura Martínez Díaz, quien recorrió el Estrecho de lado a lado, salvando náufragos o prestando ayuda de peritaje a las naves que se aventuraban a cruzarlo. En una de estas ocasiones hubo de desprenderse del teniente 1° Miguel Hurtado para enviarlo de práctico a bordo del bergantín de guerra de S.M.B. *Cockatrice*, que tenía apuro para llegar a Valparaíso; por no conocer bien la región, su comandante le pidió ayuda a Buenaventura Martínez. En diciembre de este año salvó al capitán del bergantín inglés *Cauting*, junto con su familia, buque que se incendió y naufragó frente a Fuerte Bulnes. Como los náufragos se presentaron poco menos que desnudos, Martínez ordenó al contador les diese una muda de ropa a cada uno para abrigarse.

El año 1847 era Gobernador el mayor José Santos Mardones, hombre de iniciativa y de gran inteligencia. Este vio que el lugar que ocupaba el establecimiento de Magallanes no se compadecía con el incremento que debería tener en el futuro y buscó un lugar más apropiado, para recibir la corriente colonizadora necesaria para el progreso de la población.

En 1843 el capitán de corbeta Benjamín Muñoz Gamero, comandante de la corbeta-transporte *Confederación*, hizo el servicio a la colonia de Magallanes desde Valparaíso.

Con los informes recogidos de esos marinos ya experimentados en la región, el Gobernador decidió cambiar la ubicación de la población y llevarla a Punta Arenosa, junto a las márgenes del río del Carbón, lo que es hoy Punta Arenas.

Llevado en 1849 el ganado, comenzadas las siembras y hechas realidad las construcciones destinadas a los moradores de Fuerte Bulnes, comenzó el traslado ese año. El transporte de los bultos y enseres llevados desde Fuerte Bulnes a Punta Arenas se hizo en mulas y caballerías, y los que no pudieron llevarse por tierra, por su volumen, fueron remitidos en el bergantín *Cóndor*, de la armada, de estación en el Estrecho y a las órdenes del teniente 1° Patricio Lynch. También colaboró graciosamente en el transporte de esta gente el capitán Wood, del bergantín norteamericano *Istmus*.

La fundación de Punta Arenas tenía un valor muy grande respecto de la soberanía de Chile sobre la región del estrecho de Magallanes, y esta pequeña colonia, que debería expandirse, en el futuro sería el centro de gravedad de donde saldrían los pobladores para otros lugares aledaños o de relativa cercanía y que conformarían todo el complejo del extremo sur americano.

El 7 de marzo de 1851 salía de Valparaíso la barca *Infatigable*, al mando del teniente 1° Manuel Escalá, conduciendo al nuevo Gobernador de Magallanes, capitán de fragata Benjamín Muñoz Gamero, marino muy ilustrado, excelente profesional de sabia experiencia en la zona de canales. La barca llegó a Punta Arenas el 24 de abril.

Poco después Muñoz Gamero tomaba la Gobernación en reemplazo del sargento mayor José de los Santos Mardones.

En el momento de la asunción de su cargo el nuevo Gobernador, la colonia estaba abundante en víveres y recursos. Tenía más de trescientos habitantes, una escuela, un hospital bien asistido y una iglesia, además del cuartel militar, que servía al mismo tiempo de prisión.

Lamentablemente, los presos gozaban de exceso de libertad y tenían facilidades para



**CAPITAN DE FRAGATA  
BENJAMIN MUÑOZ GAMERO**

transitar en el poblado, así como para desarrollar trabajos artesanales fuera del cuartel. La política del Presidente Bulnes había sido de poblar, y a falta de colonos había recurrido a este sistema de presidio abierto. Los propios confinados habían construido casi todas las instalaciones de la localidad, entre ellas el modesto muelle y el cuartel de la guarnición. Esta se componía de setenta soldados, algunos de los cuales provenían de los propios reclusos después de cumplir sus condenas, y estaba al mando del capitán Gabriel Salas, a quien secundaba el teniente Miguel José Cambiazo, un hombre de carácter prepotente, díscolo y de conocidos malos antecedentes, y lo seguían dos subtenientes de distinta edad y jerarquía: uno, Luis Villegas, de cincuenta años de edad, que había medrado de cuartel en cuartel, proveniente de la tropa, alternando años de retiro y reincorporación, hasta completar treinta y dos años de servicio; el otro, José del Carmen Díaz, de unos treinta y cinco años, tenía una oscura hoja de servicio; el resto del personal, sólo personas mediocres.

Muñoz Gamero, pocos días después de asumir su puesto, hizo un plano de Punta Arenas, levantado y dibujado por él mismo. A este plano acompañaba una Memoria donde daba cuenta de lo hecho y lo por hacer. Lo anunciado en la Memoria, Muñoz Gamero comenzó a ejecutarlo empezando con la construcción de una capilla, un nuevo almacén de víveres, mejoró el hospital agregándole una sala para mujeres e hizo ampliaciones en el galpón de los confinados solteros y en el cuartel.

El hecho singular de existir este presidio abierto en una colonia destinada a propender el desarrollo y progreso general de la región fue para Muñoz Gamero una aguda intranquilidad. Pidió al Gobierno la suspensión de este presidio por ser perjudicial atendiendo a la calidad de los presos, en su mayoría criminales rematados, inaceptables como pobladores de una colonia en formación y el mayor obstáculo para la recalada de los buques extranjeros, que por estas circunstancias preferían seguir de largo en el Estrecho que fondear en Punta Arenas.

Asimismo, expresó al Ministro de Marina la necesidad que la colonia tuviese a su cargo un buque a vapor que sirviera como buque de emergencia para auxiliar y remolcar los barcos que requiriesen esta ayuda.

En espera de respuesta a sus pedidos, se preocupó de la agricultura y la ganadería mediante sembrados de trigo (que nunca daría resultado en Punta Arenas), cebada; papas y habas y fomentó ganado cabrío, lanar, vacuno y caballar. Hay otra mención de Muñoz Gamero en esta primera, y única Memoria. Dice así: En la próxima remesa de víveres que se haga, suprima para siempre la remisión de carne salada pues tengo ya pruebas de que este

animal se propagará aquí con más facilidad aún que las cabras, refiriéndose al ganado lanar.<sup>3</sup>

Se dedicó a conocer lo más posible la región, viajando hacia el interior, y se empeñó en confeccionar un Diario de noticias náuticas, geográficas y observaciones meteorológicas que fue publicado años más tarde, en 1859, en los *Anales de la Universidad de Chile*, con el título de "Clima del Estrecho de Magallanes".

Pero Muñoz Gamero tuvo que afrontar un problema agudo, que era la continua deserción de los soldados y los confinados que huían hacia Río Gallegos.

Esta situación interna, que provocó el teniente Cambiazo, terminó en la más brutal y vesánica sublevación, originada por choques con su jefe el capitán Salas, que terminó con el bestial asesinato del Gobernador e inmensas tropelías que culminaron con incendios en el cuartel y población y la huida de Cambiazo y sus secuaces en un barco robado.

Pero la criminal aventura tendría su fin con la pasada frente a Punta Arenas del vapor británico *Lima*, procedente de Liverpool, donde venía como pasajero el capitán de fragata Santiago Jorge Bynon, quien pudo observar los incendios y el desastre ocurrido, así como noticias de pobladores que habían huido de la criminal barbarie.

Llegado a Ancud su informe, causó sensación en el país, y Montt anunció que el forajido sería perseguido y juzgado como pirata, ordenando se aprestara una división naval para darle caza. A falta de un buque apropiado se pidió al Ministro británico la cooperación del *Virago*, y en él se embarcó Bynon. Se puso además a sus órdenes el bergantín *Meteoro* y la barca *Infatigable*. El resultado de la búsqueda y rendición del desalmado son ya bastante conocidos para explayarse en ellos.

El 23 de febrero de 1852 llegaba el bribón de Cambiazo, preso y custodiado en el *Virago*, a Valparaíso, mientras el *Meteoro* y la *Infatigable* rescataban a los rehenes y recuperaban el fruto de los robos del cabecilla y secuaces de la torpe y canallesca rebelión.

El Consejo de Guerra, presidido por el capitán de navío Roberto Simpson, confirmó la pena del fiscal militar, de muerte al principal autor y los más comprometidos, y para veintitantos cómplices menores el presidio en Juan Fernández. El 4 de abril de 1852, Cambiazo fue fusilado en Valparaíso en las afueras del cerro de La Cárcel, en la quebrada de Elías, lugar visible desde el mar, desde el plan de la ciudad y desde los cerros vecinos, donde cerca de veinte mil curiosos horrorizados vieron cómo su cadáver fue descuartizado después de su pública degradación.

La inmensa obra de Bulnes, de tomar posesión del Estrecho, fundar Fuerte Bulnes y luego, Punta Arenas y hacer de esta última una población floreciente, había quedado muy dañada, semidestruida por el acto de un miserable.

### **El Gobernador Philippi**

Sucedió en la Gobernación de Magallanes don Bernardo Eunom Philippi, el acompañante de Juan Guillemos en la goleta *Ancud*. Este nuevo mandatario regional fue el encargado de reorganizar los servicios, reconstruir las viviendas y atraer a los numerosos habitantes, así como explorar el terreno en busca de nuevas posibilidades para la región y la solución de los muchos y grandes problemas que se habían creado como secuela de la vesanía de un canalla, y buscar nuevas formas para evitar que lo obrado en favor de la colonización se perdiera.

---

<sup>3</sup> Nota N° 38, Gobierno de Magallanes, Punta Arenas, agosto 24, 1851, dirigida al Ministro de Marina. (Citada por Armando Braun Menéndez, en *Cambiazo, el último pirata del Estrecho*, Edit. Frco. de Aguirre, 1971, P. 41)

Para comenzar, se embarcó en la *Infatigable* con otros pasajeros, en Valdivia, donde había reunido los empleados que habrían de seguirle, además de artesanos contratados, un boticario que hacía las funciones de médico, un piquete de 30 soldados de la Brigada de Marina, con sus oficiales y clases, para cubrir la guarnición, que obtuvo en Chiloé, un capellán y un pequeño grupo de colonos voluntarios, y después de un rapidísimo viaje la *Infatigable* fondeaba en Punta Arenas, el 19 de agosto de 1852.

El nuevo Gobernador hizo reparar el fuerte y dispuso que la población se dedicara a cortar y aserrar maderas y a efectuar trabajos de carpintería. Para la rehabilitación de la colonia, la barca *Infatigable* prestó valiosísimos servicios, llevando provisiones del norte, pertrechos de guerra, una goleta-estación, dinero, libros, redes y útiles de pesca, elementos para expediciones al interior, etc. La población pronto renació de sus cenizas.

Pero otra desgracia había de caer sobre la sufrida colonia; el 26 de octubre de 1852, el Gobernador Philippi salió a caballo con leve escolta, en una ausencia de un par de días. Pero pasaron cerca de diez sin que el Gobernador regresara.

Tras nueve días de pesada búsqueda, los expedicionarios volvieron sin hallar rastros de los desaparecidos. El señor Philippi había sido ultimado por los indios guaicurúes.

La barca *Infatigable* se encargó de llevar la triste noticia al Ministro de Marina, así como de servir de transporte a los expedicionarios armados enviados en busca del desaparecido Gobernador.

La muerte inesperada del señor Philippi detuvo la corriente pobladora. Otros Gobernadores que siguieron lograron continuar esta política paulatinamente, haciendo uso para ello de las naves de la armada y de algunas goletas y barcas particulares.

## **LA POLITICA ARGENTINA DE PENETRACIÓN**

Alrededor de 1859 llegó a Punta Arenas un lobero y aventurero argentino llamado Luis Piedra Buena, quien obtuvo del Gobernador Schythe permiso para instalar un almacén de mercaderías y licores, lo que le fue autorizado.,

Este personaje se dedicaba a cazar lobos, y como experto marino muchas veces acudió en auxilio de algunos naufragos regionales o embarcaciones en situaciones de peligro, por lo que mereció agradecimientos y complacencias de la población de casi toda la zona insular austral.

Pero su labor no fue mirada con buenos ojos por la autoridad chilena. El Gobernador Riobó decía al Gobierno, al respecto; "La tal goleta es un buquecito de mala muerte tripulado por doce o catorce vagabundos de distintas naciones, entre ellos dos patagones. El buquecito y su capitán tienen trazas de semipiratas, no dudando por un momento que se ocupe y se halla ocupado siempre en expediciones que no podrá legitimar".<sup>4</sup>

Ello, por el rechazo que inspiraba Piedra Buena por sus hechos proargentinos al buscar el comercio con los indígenas en la isla Pavón, en el río Santa Cruz, donde había una edificación de ladrillo defendida por un cañoncito y que enarbolaba la bandera argentina. Allí proporcionaba licores a los indios y les repartía obsequios varios, ganándose su voluntad.

Como buen argentino, se empeñó en disputarle a Punta Arenas el comercio con los tehuelches, así como el ascendiente político sobre ellos. Como es natural, se hizo profundamente sospechoso ante la autoridad chilena y esto le significó que el Gobierno de Bartolomé

---

<sup>4</sup> Nota N° 8 del 14 de enero de 1877, correspondencia Ministerio del Interior, Magallanes 1887-1888 (Tomado de Mateo Martinic B.: *Presencia de Chile en la Patagonia Austral, 1843-1879*, Edit. Andrés Bello, p. 117).

Mitre lo nombrara capitán de corbeta honorario de la Marina de Guerra argentina, concediéndole el islote Pavón y después la isla de los Estados, más el cuidado y atención de todas las loberías en el litoral del Atlántico.

Esta no era más que una señal de penetración argentina en los derechos de Chile, la que llegó al extremo que un grupo de indígenas se presentó ante el Gobernador portando una bandera argentina. Fueron despedidos con la prohibición de entrar a la Colonia con esa bandera. Habían sido inducidos por Piedra Buena.

Estos indígenas venían capitaneados por el cacique Casimiro Bibois. Piedra Buena era casado con una india tehuelche, hermana del cacique Papón, hijo de Casimiro Bibois, comúnmente Casimiro a secas, quien, como es natural, por lazos de parentesco obraba en el lado de Piedra Buena. Este cacique era un campeón del oportunismo y siempre halló la manera de navegar con libertad y la piel a salvo, entre las corrientes encontradas entre Chile y la Argentina, respecto a la jurisdicción limítrofe austral.

La duplicidad y astucia de Casimiro eran notables. Fue casi simultáneamente capitán honorario, del Ejército de Chile, título otorgado por nuestro Gobierno, y teniente coronel también honorario, pero con paga y racionamiento, del Ejército argentino. Por intermedio de Piedra Buena conoció al Presidente Mitre, quien lo halagó con dádivas y honores para ganarlo a su causa. Este Casimiro y otro tehuelche, hechura suya, Guaichi, fueron quienes acusaron del asesinato del Gobernador Philippi a los indios guaicurúes, al mismo tiempo que prometieron entregar a las autoridades a los perpetradores del alevoso crimen, lo que quedó sólo en promesas. Tal pillo redomado apoyaba a Piedra Buena en sus expediciones, con mucha frecuencia.

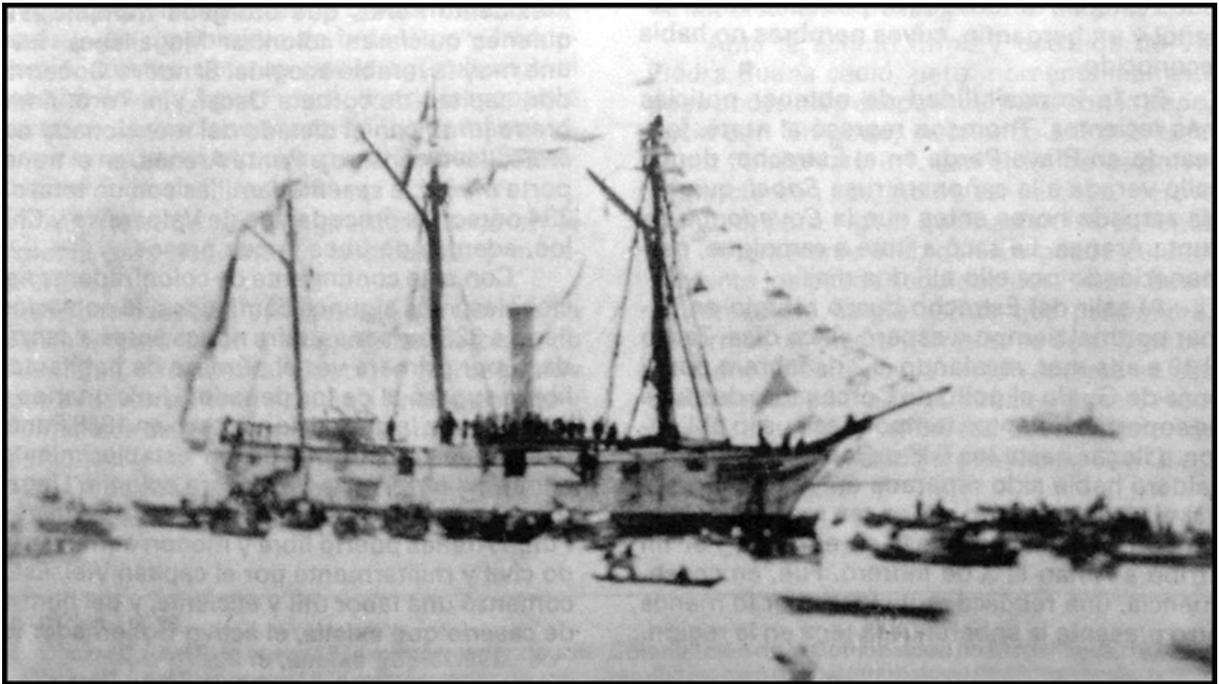
En 1864 Piedra Buena y Casimiro propusieron a Mitre establecer en la costa nororiental del Estrecho una población argentina, con la ayuda de los indios. Se concentraría la indiada en las alturas de San Gregorio, simultáneamente con la llegada de un buque argentino provisto de materiales de construcción y víveres, para levantar la población y luego constituir una autoridad argentina. A esta maniobra se le llamó la Comisión Exploradora de la Patagonia, cuya misión tenía, como vemos, un propósito muy distinto que el de explorar.

Casimiro reunió una masa de unos 400 indios, pero todo fracasó por la no llegada del buque y terminó en una fenomenal borrachera frente al establecimiento del islote Pavón, en el río Santa Cruz. La causa del no envío del buque argentino se debió a la guerra que a la sazón sostenía la Argentina con el Paraguay.

Todo esto malquistó definitivamente a Piedra Buena y Casimiro con la autoridad chilena.

## **LA GUERRA CON ESPAÑA**

Aun cuando este conflicto no se relaciona directamente con la región magallánica, existe una faceta con cierta conexión en el desarrollo de los acontecimientos, y es que cuando la *Esmeralda* y la *Covadonga* se hallaban preparando el apostadero de Abtao se tuvo conocimiento que el transporte español *San Quintín* venía de España bien apertrechado a relevar al *Marqués de la Victoria*. La *Covadonga*, mandada por Thomson, fue enviada por William Rebolledo el 24 de diciembre de 1865 a Magallanes, a interceptarlo. Después de carbonear en Ancud tomó la ruta de canales y sólo reconoció a las barcas a vapor inglesas *Zelta*, el 29 de diciembre, y *Homer*, el 1º de enero de 1866. Recaló al Estrecho el 5 de enero, fondeó en Tamar y el 7 en Punta Arenas. Aquí encontró fondeados a una barca transporte



CAÑONERA "COVADONGA"

estadounidense y una cañonera rusa. El Gobernador le notificó que ningún buque español había cruzado el Estrecho, después del *Marqués de la Victoria*. La cañonera rusa le informó que a su paso por Montevideo no había ningún buque español en ese puerto, ni tampoco había noticias de que llegara alguno.

El 9, la *Covadonga* avistó un vapor que venía del Atlántico y salió a reconocerlo. Era otra cañonera rusa en tránsito al río Amur, en la Manchuria; en ella le informaron que en Montevideo estaban fondeados un pequeño vapor español y un bergantín, cuyos nombres no había reconocido.

En la imposibilidad de obtener noticias más recientes, Thomson regresó al norte, fondeando en Playa Parda en el Estrecho, donde halló varada a la cañonera rusa *Sobel*, que había zarpado horas antes que la *Covadonga*, de Punta Arenas. La sacó a flote a remolque, permaneciendo por ello allí dos días.

Al salir del Estrecho buscó refugio en Tamar por mal tiempo y esperó cinco días. Zarpó el 19 a alta mar, recalando el 2 de febrero por la boca de Guafo al golfo de Corcovado, después de soportar violentos temporales que lo obligaron a llegar hasta los 54° de latitud. Aunque la caldera había sido reparada antes de emprender el viaje, llegó con ella en tan mal estado que se vio obligado a fondear en el golfo. Por fin arribó a Abtao el 3 de febrero. Fue, en consecuencia, una rebusca inútil, pero por lo menos hizo presente la soberanía chilena en la región.

## OSCAR VIEL TORO

El decreto del 2 de noviembre de 1867, del Presidente Pérez, que otorgaba franquicias a quienes quisieran colonizar Magallanes, tuvo una muy favorable acogida. El nuevo Gobernador, capitán de corbeta Oscar Viel Toro, nombrado junto con el dictado del mencionado decreto, llevó consigo a Punta Arenas, en el transporte *Maipú*, a sesenta familias con un total de 234 personas procedentes de Valparaíso y Chi-loé, además de unos pocos presos.



PUNTA ARENAS EN 1871

Con este contingente de colonizadores nacionales, más algunos confinados, la población llegó a 626 personas, cifra nunca antes alcanzada, y por primera vez el número de habitantes libres superó al de los penados, funcionarios y soldados de la guarnición<sup>5</sup>; y así, en 1868 Punta Arenas se transformó de un establecimiento penal militar en una verdadera colonia. Llegaron pronto nuevos inmigrantes, al designarse Punta Arenas puerto libre y menor, administrado civil y militarmente por el capitán Viel. Este comenzó una labor útil y eficiente; y del humilde caserío que existía, el activo Gobernador lo convirtió en una población con casas más o menos cómodas y con calles delineadas. Viel obtuvo del Gobierno una inmigración extranjera; proponiendo para ello alemanes, y con ello en 1870 había logrado un crecimiento de 85 habitantes más. Además de alemanes consiguió familias escocesas y asumió una preocupación visionaria que al fin hubo de hacer de él el gran promotor de la inmigración europea en Magallanes. Según la Memoria de 1871, la colonia habría llegado a tener 790 habitantes, de los cuales 38 eran extranjeros llegados por propia iniciativa.

Oscar Viel procuró entonces efectuar una colonia dirigida, y en abril de 1873 llegó a un acuerdo con el suizo Albert Conus para promover la inmigración con colonos de esa nacionalidad hacia Magallanes<sup>6</sup>. Asimismo, acogió una sugerencia del Ministro de Chile en Buenos Aires, Alberto Blest Gana, para hacer llegar al Estrecho un grupo de inmigrantes europeos, en especial agricultores, de entre los miles que llegaban a la Argentina. Con ello se logró desarrollar una colonia que afianzara el dominio de Chile sobre la región patagónica, entonces en disputa de límites jurisdiccionales con la República Argentina.

Así, con incesante esfuerzo, Viel logró que en diciembre de 1873 llegara en el vapor *Luxor*, de la Compañía alemana Kosmos, el primer grupo de 50 inmigrantes de diversas nacionalidades, con predominio de británicos y franceses. A quienes optaron por la agricultura, Viel los hizo llevar a Agua Fresca, donde les repartió terrenos, les racionó y acordó los demás auxilios que les había ofrecido por el Decreto Supremo del 8 de abril de

---

<sup>5</sup> MATEO MARTINIC BEROS: *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. VI, números 1 y 2, 1975, p. 12.

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 13.

1873.<sup>7</sup>

El resto de los inmigrantes quedó en la colonia para dedicarse a la industria y el comercio.

Poco después, Viel interesó a la Compañía Kosmos para traer a Magallanes colonos de Alemania, Dinamarca, Suecia y Noruega, los que llegaron a Punta Arenas a fines de enero y comienzos de febrero de 1874, completando 55 personas.

Otros dos grupos llegaron de Buenos Aires en buques mercantes, internándose con ello un total de 173 individuos en esta primera inmigración dirigida.<sup>8</sup>

La decidida labor de inmigración emprendida por Oscar Viel llegó a la suma aproximada de 1.300 habitantes, a principios de 1874, según lo consigna en su Memoria de 1873.

Aparte de esta interesante labor de Gobierno, Viel participó, ya en 1870, al Ministro de Interior, por informes de algunos colonos procedentes de las islas Falkland, que se había fundado una misión protestante en la isla Navarino, así como daba cuenta que el Gobierno argentino había donado la isla de los Estados al capitán Piedra Buena, lo que consideraba era un despojo de un territorio de la nación, dado que aquellas tierras pertenecían al patrimonio chileno.

Durante la administración de Viel, el capitán Piedra Buena fondeó con la goleta *Espora* en el Cabo Vírgenes, el 7 de marzo de 1869, con la intención de instalar una baliza, lo que no pudo realizar por causa del mal tiempo. Entonces se dirigió a Punta Arenas, donde apenas llegó fue abordado por el Gobernador Viel, informado de su llegada y sus propósitos, quien lo interrogó acerca de sus intenciones, y conocidas éstas le expuso que de orden del Gobierno chileno no debía poblar la pretendida colonia y en caso de negarse estaba autorizado para prohibirle este intento, como asimismo le impedirían instalar la baliza en cabo Vírgenes.

Ante la actitud firme y decidida de Viel, Piedra Buena cedió, pero momentáneamente, pues pocos días después zarpaba con la *Espora* hacia San Gregorio, instalando allí una caseta como "observatorio", con el fin de establecer comercio con los indios tehuelches, pero en realidad, para vigilar qué hacían los chilenos.

Al enterarse Viel, quien vigilaba cuidadosamente los pasos seguidos por Piedra Buena, de inmediato exigió a éste que procediera a desarmar tal caseta y a retirarse de allí, y que si no cumplía esto ocuparía con fuerzas su establecimiento en Pavón. De malas ganas, Piedra Buena accedió y la caseta observatorio, que promovía la presencia argentina en San Gregorio, desapareció.

En 1870, Piedra Buena regresó a Punta Arenas buscando una tregua con Viel y dedicándose exclusivamente al comercio. Pese a la cordialidad del Gobernador, Piedra Buena se vio rechazado por los colonos y por ello abandonó definitivamente la Colonia, dirigiéndose a Buenos Aires.

El desempeño del comandante Oscar Viel Toro como Gobernador de Magallanes lo enaltece. Sus dos preocupaciones principales fueron la colonización de las tierras y la soberanía de ellas. Gobernó la colonia siete años, recibéndola como una simple aldea con pocos habitantes, que fue haciendo progresar dinámicamente hasta entregarla con una

---

<sup>7</sup> Oficio Nº 6 del 4 de enero de 1874, en correspondencia "Colonización de la Gobernación de Magallanes, 1874-75", Archivo del Minist. RR.EE.

<sup>8</sup> M. MARTINIC, op. cit., p. 15.

población casi diez veces mayor, próspera y vigorosa.

Su incansable labor en todos los aspectos trajeron progreso en la industria, la salud, el comercio, la agricultura, la colonización y la educación, y creó fuentes de trabajo seguras y permanentes que originaban bienestar y riquezas.

Luchó por la soberanía de Chile sobre esa región y propició la habituación de los inmigrantes a esa tierra haciéndoles conocerlas, para una mejor distribución del poblamiento posterior. Durante su administración, en 1874 se fundó la colonia Presidente Errázuriz, en la región de Agua Fresca, y promovió la colonización de los terrenos próximos al seno Skyring, ayudándose para ello de la cañonera *Magallanes*. Asimismo, pedía al Gobierno la colonización de la isla Dawson.

### **DIEGO DUBLE ALMEYDA**

A fines de marzo de 1874, Oscar Viel dejó su cargo y le sucedió el sargento mayor y pronto teniente coronel Diego Dublé Almeyda. La *Chacabuco* efectuó exploraciones en los canales occidentales de la Patagonia; Magallanes y río Santa Cruz, mandada por el capitán de fragata Enrique Simpson. Oscar Viel, ya capitán de fragata, tomó el mando de la corbeta y en julio de 1876 hizo un viaje de instrucción partiendo de Punta Arenas, para a su regreso servir, junto a la *Magallanes*, en las aguas de esta región.

El nuevo Gobernador de Magallanes acordó con el Comandante Viel un viaje a las islas Falkland en la *Chacabuco*, y en diciembre de ese año se embarcó en ella y zarpó a Puerto Stanley con la esperanza de persuadir a los ganaderos de esas islas para que se establecieran en Magallanes. Las condiciones ofrecidas por Dublé no consiguieron convencer a éstos, y para no perder el viaje hizo comprar 200 ovejas que embarcó en la *Chacabuco* y desembarcó en la isla Isabel, en el Estrecho, donde prosperaron tan bien como en las propias islas de su procedencia. Este fue el primer ensayo de ganadería ovina, que con los años tomaría gran incremento en la zona.

Los problemas limítrofes se agudizaron. Muy pronto Dublé y Piedra Buena se trenzaron en rivalidades de influencia con las tribus indígenas. Dublé fue, en materia internacional, el más entusiasta seguidor de la política de Oscar Viel y se preocupó especialmente del límite de su jurisdicción, que Chile reclamaba al sur del río Negro y que después, por cesión diplomática y mientras no se resolviera el diferendo por arbitraje, limitó desde el río Santa Cruz hacia el sur.

El Ministro de Relaciones Exteriores, don Adolfo Ibáñez, había declarado que Chile no toleraría acto alguno de soberanía de la Argentina ni de ningún otro país en el Estrecho, Tierra del Fuego ni en la costa patagónica, hasta la ribera sur del río Negro. Con este motivo había impartido órdenes al Gobernador Dublé de que capturase como contrabandista a toda embarcación que cargase guano en las costas patagónicas y que repeliere todo acto de soberanía, viniese de quien viniese. El nuevo Ministro, Alfonso, no conocía la orden o no creyó prudente suavizarla antes de intentar un arreglo.

### **EL CASO DE LA "JEANNE AMELIE"**

Entretanto, un aventurero argentino consiguió con el cónsul de su país en Montevideo, quien no estaba facultado para ello, licencia para que la barca francesa *Jeanne Amelie* cargara guano en las costas patagónicas al sur del río Negro. Sabido esto, por el Gobernador de Punta Arenas, despachó a la cañonera *Magallanes* con orden de apresar a la barca contrabandista. Esta fue capturada 20 millas al sur del río Santa Cruz, y el comandante de la

*Magallanes* intentó conducirla a Punta Arenas, pero la barca se hundió a la entrada del Estrecho, el 27 de abril de 1876. Esto dio motivo a que la prensa de Buenos Aires formara un escándalo que podría haber terminado en la guerra entre ambos países. Afortunadamente, imperó la cordura, pero las relaciones continuaron tirantes.

## **EL MOTIN DE LOS ARTILLEROS**

En la noche del domingo 11 si lunes 12 de noviembre de 1877, la aldea de Punta Arenas se conmovió con el estampido de un cañonazo. Se había sublevado la guarnición, a la que apoyaban algunos relegados descontentos con el régimen y sus jefes. Este motín se convirtió en una asonada sangrienta, con destrozos e incendios en la población. Fue incendiada la Gobernación, y el Gobernador, atraído per las llamas, corrió en ayuda de los suyos. Alcanzó a sacarlos apresuradamente, semidesnudos, y los llevó hasta los galpones cercanos al mar. Al regreso mató con su revólver a un revoltoso que cubría el cañón, pero otro de ellos lo golpeó en la cabeza con una carabina, tendiéndolo a sus pies, desvanecido.

Despertó cuando una cureña conducida a toda carrera pasó sobre sus piernas. Arrastrándose a duras penas, se colocó detrás de la iglesia, reponiéndose del cansancio y del dolor.

Ante la impotencia frente a la inconsciencia sangrienta y ebria, decidió dirigirse en busca de la cañonera *Magallanes*, que a la sazón hacía levantamientos hidrográficos en el seno Skyring.

En su camino al norte encontró a tres pobladores que venían a caballo de una expedición al interior. Ellos lo llevaron a la costa del Skyring, donde fueron vistos por la *Magallanes*, que envió una embarcación que los condujo a bordo.

Impuesto el comandante Juan José Latorre de los graves sucesos ocurridos, avivó los fuegos del buque y al amanecer del día 13 la cañonera arrumbó hacia el Estrecho para continuar a Punta Arenas. Llegó al mediodía del 14 y desembarcó marinería armada. Con ello, toda continuación de desórdenes terminó. El espectáculo de Punta Arenas era desgarrador: no quedaba en pie ningún edificio fiscal. Fueron quemadas la Gobernación, la Escuela Mixta, el Cuartel de la Guardia Nacional, el de la Guarnición y departamento de relegados, el hospital, la botica y las casas habitadas por el boticario y el médico, el almacén de ferretería, la casa de correos, la máquina de aserrar maderas, y otros.

De los 82 artilleros y relegados que huyeron de Punta Arenas, 14 fueron asesinados por sus propios compañeros, varios murieron del hambre y las privaciones, 5 quedaron en poder de los indios, pudiendo deducirse su funesto destino con ellos, y el resto terminó en las celdas de la Penitenciaría de Buenos Aires. La cañonera *Magallanes* logró capturar 15, de los cuales 7 fueron fusilados y 8 condenados por las autoridades chilenas.<sup>9</sup>

## **EL CASO DE LA "DEVONSHIRE"**

En octubre de 1878, Argentina provocó un nuevo incidente al dar permiso a la barca estadounidense Devonshire para cargar guano en las costas patagónicas al sur del río Negro. La cañonera *Magallanes*, de estación en Punta Arenas, en cumplimiento de lo dispuesto por el Gobierno de Chile apresó dicha barca y la llevó a este puerto.

La prensa y la opinión pública argentina protestaron, airadas, con tanto ardor, que ese

---

<sup>9</sup> ARMANDO BRAUN MENÉNDEZ: *El Motín de los Artilleros*, Edit. Frco. de Aguirre, Buenos Aires, Santiago de Chile, 1972, p. 142.

Gobierno tuvo que disponer que la escuadra se dirigiese a Santa Cruz en pie de guerra.

Don Belisario Prats, Ministro de Guerra y Marina y verdadero jefe del Gobierno chileno, en cuanto supo la noticia de la partida de la escuadra argentina, en vez de pérdidas de tiempo innecesarias en evasivas y subterfugios, decidió afrontar la provocación, seguro que esa era la mejor manera de evitar la guerra.

Se completaron las dotaciones del *Cochrane* y del *Blanco*, y el 4 de noviembre ordenó alistar a la escuadra para el combate, mientras tomaba medidas militares de defensa en la frontera; se acopiaron víveres y combustibles en Punta Arenas y se reforzó la guarnición. Se ordenó al Ministro de Chile en Francia e Inglaterra, Alberto Blest Gana, que adquiriera municiones y armas. Cuando todo estuvo ya listo, los blindados se dirigieron a Lota a carbonear y esperar instrucciones.

El Gobierno argentino sabía perfectamente que su dominio sobre la Patagonia podía lograrse por la paz, y además había descuidado la preparación para la guerra. Por ello, el señor Irigoyen inició una política hábil para lograr sus fines y expresó sus deseos de avenimiento para que La Moneda firmara cualquier arreglo encaminado a obtener el dominio del Estrecho, que era su objetivo final.

El 6 de diciembre de 1878 se firmó un pacto, entre el canciller chileno Fierro y el cónsul argentino Sarratea, que establecía un arbitraje en el problema de límites. Con ello se terminó el incidente sólo virtualmente, pues Argentina, habiendo conseguido que la escuadra de Chile no siguiera hasta Santa Cruz, mientras mantenía la suya al sur de este río, no se preocupó más de este compromiso, buscando siempre un pretexto dilatorio conforme a su política de hacer tiempo mientras consolidaba sus posiciones mediante la ocupación de territorios.

## LA GUERRA DEL PACIFICO

Durante la Guerra del Pacífico la escuadra y otros medios navales se concentraron en la emergencia vecinal del norte. Al conocerse que la República Argentina no había adherido al Tratado Secreto de 1873, formado por el Perú y Bolivia, el Gobierno se inclinó únicamente al peligro en el norte y por ello Punta Arenas quedó sin apoyo naval. La actividad marítima se debió efectuar con goletas regionales o buques mercantes. El Gobernador Carlos Wood mantenía sólo una reducida guarnición.

Los encargos de armamento que hizo el Gobierno de Chile durante la guerra fueron todos a la legación chilena en París y Londres, servida por don Alberto Blest Gana, a quien asesoraba en aspectos navales el capitán de navío Luis Alfredo Lynch Zaldívar. Todo se remitió a Chile en vapores especiales, vía estrecho de Magallanes.

Cuanta remisión militar se hacía a Chile era conocida por los agentes peruanos en Europa, siendo en consecuencia preciso darles escolta desde su entrada al Estrecho.

El primer vapor despachado como material de guerra fue el *Zena*, de matrícula alemana, y se envió al *Copiapó* provisto de cuatro cañoncitos de 32 libras, armamento ridículo para cualquier acción de guerra, para escoltarlo.

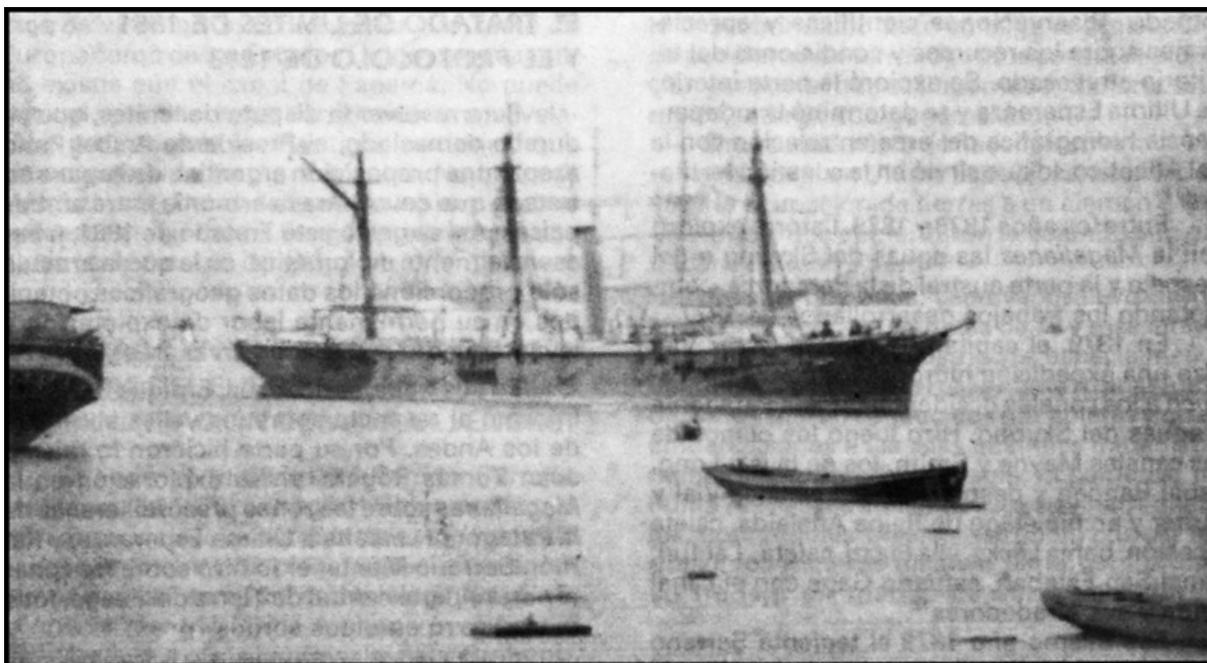
A aquel barco extranjero le siguió el *Glenelg*, al cual fue a recibir en el Estrecho el transporte *Loa*, al mando de Carlos Condell. El arribo del *Glenelg* lo conocían en el Perú por sus agentes en el exterior y por la correspondencia capturada en el *Rimac* el 23 de julio de 1879. Enviaron entonces a la corbeta *Unión* al Estrecho, a capturar este buque u otros que llegaran, pero la *Unión* llegó allí sólo cuando el *Glenelg* ya había salido al Pacífico escoltado por el *Loa* y navegaba ahora a la altura de Lota, protegido además por el *Cochrane*,

### *Covadonga y Amazonas.*

El comandante de la *Unión* fondeó en Punta Arenas con bandera francesa. El Gobernador Wood, en previsión, mandó desembarcar los nueve hombres del pontón *Kate Kelloc* y ordenó al Gobernador Marítimo, Agustín Garrao, deshacerse del carbón si acaso el buque resultaba enemigo. Alistó asimismo la escasa guardia. Como el barco permaneciera por más de media hora con la bandera francesa izada, la autoridad marítima juzgó innecesario deshacerse del carbón del pontón y creyó conveniente ir a bordo a pasar la revista de estilo. Wood se lo negó, pero en cambio accedió a que el vice-cónsul inglés Reynard fuera con su bandera a reconocer el buque. Poco después, desde la *Unión* se destacó un bote en dirección al pontón *Kate Kelloc*, haciendo prisionero al único guardián que allí había quedado, momento durante el cual la corbeta arrió la bandera francesa, pero no izó ninguna otra. Cuando el vicecónsul británico llegó a la corbeta, ésta izó el pabellón peruano. De regreso, Reynard informó que se trataba de la *Unión*, la que tomaría carbón del pontón y además necesitaba víveres. Wood no pudo defender al pontón y la corbeta enemiga hizo tranquilamente su faena de carbón, amenazando con bombardear si no se le proporcionaba víveres. El comercio extranjero, que no deseaba otra cosa que vender, le proporcionó cuanto quiso, y el vicecónsul Reynard le informó de cuanto quería saber. Afortunadamente, no se sabía en tierra que en esos días debería llegar a Punta Arenas otro buque con armas, el *Genovese*. Después de dichos incidentes, la *Unión* regresó al Pacífico y llegó a Arica el 14 de septiembre, cargada con cuantos artículos de maniobra quiso sacar del *Kate Kelloc*, del cual se llevó faroles, compás, banderas, cadenas, palas de carbón y una campana de bronce.<sup>10</sup>

### **TRABAJOS HIDROGRAFICOS EN LA REGION, HASTA 1892**

El primer trabajo hidrográfico lo realizó el capitán de corbeta Buenaventura Martínez, con el bergantín *Meteoro*, el año 1843; consistió en un reconocimiento general del estrecho de Magallanes. Por la falta de medios y otras circunstancias políticas, revoluciones de 1851 y 1859, guerra con España, etc., estos trabajos fueron suspendidos momentáneamente en la



CAÑONERA "MAGALLANES"

<sup>10</sup> Parte del Gobernador Carlos Wood. Recopilación de Ahumada Moreno, tomo I, p. 426.

región de Magallanes.

En 1866 la Imprenta Nacional publicó los *Apuntes Hidrográficos sobre las costas de Chile*, dando instrucciones sobre la navegación del Estrecho y los canales Smith y Messier.

En 1873 el teniente 2° Ramón Serrano Montaner efectuó una exploración en la isla grande de Tierra del Fuego, internándose en ella.

La *Chacabuco*, comandada por el capitán de fragata Enrique Simpson, exploró en 1875 los canales occidentales de la Patagonia, Magallanes y el río Santa Cruz. Hizo los planos del puerto Molineux y canal Concepción. Los trabajos terminaron en 1876.

Francisco Rondizzoni continuó con la *Magallanes*, en 1876, confeccionando el plano de Agua Fresca en el Estrecho, puerto Simpson, estero Beauchamp y angostura Inglesa.

La misma cañonera, ahora al mando del capitán de fragata graduado Juan José Latorre, exploró en 1877 las aguas del Skyring y de la parte austral de la Patagonia occidental. Hizo los planos del seno Skyring y canal Fitz-Roy.

Pero quizás la más importante de las expediciones llevadas a efecto entre 1877 y 1879 es la del teniente 2° Juan Tomás Rogers, quien realizó una exploración en la precordillera oriental, desde las aguas del Skyring hasta el curso del río Santa Cruz, la que llegaría a tener una importancia fundamental en el conocimiento de la geografía y las ciencias naturales de la región meridional de la Patagonia oriental.

Para desarrollar su misión, Rogers fue embarcado en la *Magallanes*, con Latorre como comandante, quien le prestó ayuda desde el Skyring. Lo acompañaron el guardia marina Luis Victorino Contreras, dos marineros de la cañonera, dos baqueanos regionales y el naturalista Enrique Ibar Sierra, que servía como ayudante en el Museo de Historia Natural.

La primera expedición de Rogers empezó el 11 de noviembre de 1877 y terminó en Punta Arenas el 23 de diciembre de ese año. Recorrieron el interior, pasando por los ríos Turbio, Gallegos y Coyle, lago Argentino, cabo Negro y Punta Arenas. El animoso Rogers emprendió una segunda expedición con el guardia marina Víctor M. Donoso, un marinero, los mismos baqueanos anteriores y un conocedor experto de la zona. Partieron el 4 de enero de 1879 en recorrido similar, tomando la senda indígena en la margen derecha de la laguna Blanca, alcanzando el vado del río Gallegos la orilla del lago Santa Cruz o Argentino y regresaron a Punta Arenas el 31 de marzo, habiendo explorado, tomado observaciones científicas y apreciaciones sobre los recursos y condiciones del territorio atravesado. Se exploró la parte interior de Última Esperanza y se determinó la independencia hidrográfica del área en relación con la del Atlántico, lo que sirvió en la cuestión territorial.<sup>11</sup>

Entre los años 1878 y 1879, Latorre exploró con la *Magallanes* las aguas del Skyring o del Despejo y la parte austral de la Patagonia, completando los trabajos desarrollados en 1877.

En 1879, el capitán de fragata Oscar Viel hizo una expedición hidrográfica con la *Chacabuco* a los canales occidentales de la Patagonia y aguas del Skyring. Hizo luego los planos de los canales Mayne y Smith, los de la isla Long, canal Bannen y después de los canales Viel y Cutter y archipiélago de Reina Adelaida, caleta Ocasión, bahía Lecky, isla Píazzi, caleta Latitud, canal San Esteban, estuario Gage con el canal Wide y sus alrededores<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> MATEO MARTINIC BEROS: "Expedición de Rogers en la Patagonia austral", *Anales de la Patagonia*, vol VII, 1977, pp. 71-79.

<sup>12</sup> *Anuario Hidrográfico*, tomo 34.

Ese mismo año 1879 el teniente Serrano Montaner efectuó una excursión de estudio a la isla Grande de Tierra del Fuego, como complemento a los trabajos por él desarrollados en 1873.

Terminada la Guerra del Pacífico en su aspecto naval, la armada destinó a Magallanes al escampavía *Toro*, que quedó de estación; en este carácter desarrolló varios trabajos hidrográficos que inició en 1886, al mando del teniente 1º Antonio Marazzi, en el estrecho de Magallanes y sus inmediaciones. En 1837, en la cañonera *Magallanes*, el capitán de corbeta Arturo Wilson confeccionó los planos de Puerto Condell, angostura White, canal Santa María, bahía Pascua y angostura Kirke.

En el *Toro*, el capitán Adolfo Rodríguez levantó el canal Farquar y canales adyacentes; en 1889, el mismo jefe, ahora en el *Angamos*, hizo planos en puertos del canal Messier e hizo sondeos en el Atlántico.

El capitán de fragata Ramón Serrano Montaner, también en ese año, trabajó con la *Magallanes* en bahía Haut Well y Muñoz Gamero. Se confeccionó planos del seno Ultima Esperanza y puerto Orella y se terminó el plano de la bahía Gente Grande.

Hasta 1892 se continuó en trabajos varios con los buques mencionados.

### **EL TRATADO DE LIMITES DE 1881 Y EL PROTOCOLO DE 1893**

Para resolver la disputa de límites, que ya duraba demasiado, el Presidente Aníbal Pinto aceptó una proposición argentina de llegar a un tratado que devolviera la armonía entre ambos países. Así se gestó este Tratado de 1891, labor esencialmente diplomática, en la que la armada sólo proporcionó los datos geográficos obtenidos en su permanente labor de exploración y levantamiento efectuados en el área.

En sus trabajos de Aisén, Enrique Simpson informó al respecto sobre los valles al oriente de los Andes. Por su parte, hicieron lo mismo Juan Tomás Rogers, en su exploración en la *Magallanes* sobre las zonas precordilleranas de la Patagonia cercana a Ultima Esperanza, y Ramón Serrano Montaner lo hizo sobre las zonas al norte y parte central de Tierra del Fuego, todo lo cual cayó en oídos sordos.

El papel de la armada fue normalmente profesional, preocupada por obtener la mayor certeza de la cartografía producida por ella y por la seguridad de la navegación mediante señales a los navegantes, de día y de noche. Durante la guerra debió abstenerse de estos trabajos por concentración de medios en el norte del país y zonas marítimas de ocupación, salvo las exploraciones de Rogers y Serrano Montaner, ya citadas.

De tal manera, la responsabilidad del Tratado de 1881 fue exclusivamente del Ministerio de Relaciones Exteriores, organismo encargado de esta labor.

Igual cosa ocurrió con el Protocolo complementario de 1893. No hubo, en consecuencia, influencia naval alguna en ambos tratados.

El de 1881 delimitó tierras y no aguas. En aquella época sólo se consideraba como mar territorial tres millas (el alcance de los cañones); no existía el mar adyacente o patrimonial, fruto de las tres últimas décadas del siglo XX, y por ello no se generaba ningún corte de intereses de soberanía económica que pudiera hacer influir al mar en las controversias de límites. Lo único que primó fue el mantener el Estrecho dentro de la soberanía de Chile, porque allí estaba el centro de gravedad de los intereses marítimos de vinculación con el extranjero; tanto de Europa como de los Estados Unidos, por cuanto no existía aun el canal de Panamá. No puede decirse que ello haya constituido una revelación de conciencia

marítima nacional, que siempre ha sido de tierra adentro. No hubo visión futurista. Debió defenderse mejor nuestros intereses en Tierra del Fuego y no entregar una parte considerable de ella.

## **LA ARMADA EN LA COLONIZACION DE TIERRA DEL FUEGO E ISLAS AUSTRALES Y ADMINISTRACION DE MANUEL SEÑORET**

Cuando el teniente 2º Ramón Serrano Montaner, en 1879, entregó al Gobierno la relación de su viaje, que entre otras cosas permitió el descubrimiento de placeres auríferos en algunos ríos del norte del archipiélago fueguino, la noticia recorrió Punta Arenas y se extendió rápidamente a otros lugares del país. Brotaron, en consecuencia, los buscadores de oro hacia los lugares señalados .

Ya en 1831, mineros cruzaron el Estrecho y se instalaron en los ríos y arroyuelos cerca de bahía Inútil. Esto se fue agrandando y los recursos privados de transporte se hicieron pocos, y por ello hubo que recurrir a los buques de la armada de estación en Punta Arenas, una vez terminada la guerra con el Perú y Bolivia, e incluso la revolución de 1891.

Aunque este transporte de mineros dilataba las tareas hidrográficas, fue necesario para satisfacer la creciente demanda de pasajes hacia los lugares auríferos.

El 18 de septiembre de 1892 asumió el cargo de Gobernador el capitán de navío Manuel Señoret Astaburuaga; con este acontecimiento se inició un período trascendente en la zona.

Bajo su enérgico, visionario y progresista ejercicio del mando gubernamental, acompañado del entusiasta apoyo de los colonizadores pioneros que llegaron del extranjero, la región adquirió un auge extraordinario.

En esa misma época se descubrió oro en los ríos y arroyos de las costas de Navarino y demás islas aledañas, y se produjo la llegada de un numeroso contingente de inmigrantes eslavos, que con el tiempo llegarían a constituirse en uno de los componentes raciales más importantes de la futura población magallánica<sup>13</sup>. Este descubrimiento trajo consigo la aceleración de peticiones de terrenos aptos para la explotación ganadera, que el Gobernador Señoret estimuló y otorgó con generosidad. Preocupado éste de hacer efectiva la soberanía nacional en Última Esperanza, autorizó en 1893 la ocupación de tierras a un alemán y luego a otros, que comenzaron la colonización ganadera de esa región.

En casi dos años, cada vapor llevó desde las riberas del Plata partidas de 70 y más individuos, en su mayoría austríacos, especialmente dálmatas, hoy yugoslavos, a Punta Arenas, desde donde fueron conducidos



**MANUEL SEÑORET ASTABURUAGA  
GOBERNADOR DE MAGALLANES**

<sup>13</sup> MATEO MARTINIC BEROS: *Magallanes. Síntesis de tierra y gente*; Edit, Frco, de Aguirre,; 1972, p. 112.

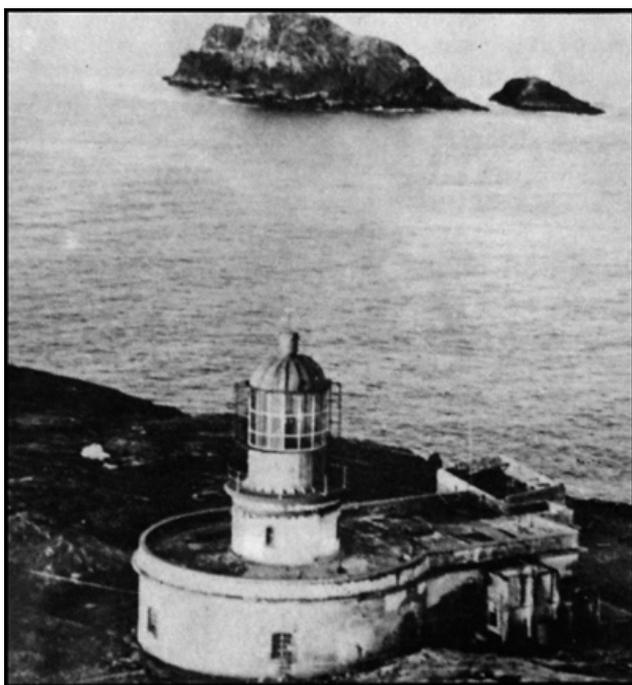
por goletas y otras embarcaciones a las islas australes inmediatamente al sur del canal Beagle. El comercio de Punta Arenas les adelantó víveres y herramientas, cobrándoles precios astronómicos. Al regreso, los mineros dejaban parte del fruto de su trabajo en manos de sus proveedores llevándose el resto al Plata, desde donde nuevas partidas vendrían a reemplazarlos. Así esta riqueza tan chilena en su origen, quedaba casi exclusivamente en poder de extranjeros.

Esto movió a Señoret a reglamentar la industria del oro, canalizando la corriente y dirigiéndola hacia el Pacífico, y a aprovechar el movimiento originado por los lavaderos de oro para usarlos también en el comercio, industria y agricultura en esas regiones, fundando para ello colonias al sur del Beagle. Para una mejor atención de los pobladores, cada vez en aumento por el atractivo del oro, radicados en Picton, Lennox y Nueva, Señoret se embarcó en la *Magallanes*, comandada por el capitán de corbeta Alejandro Silva Varela, y fundó puerto Toro, en Navarino, enfrentando a la isla Picton. La dotación de la cañonera efectuó el plano del puerto, en 1892.<sup>14</sup>

Fue en seguida a Orange, donde mineros le pidieron medios para regresar. Señoret los embarcó en la *Magallanes* y los dejó en puerto Toro. Al serle inquirido el precio de la tarifa, les manifestó que ella consistiría en el trazado de un camino desde puerto Toro hasta punta Gusano, los viajes de los mineros serían más cortos que por mar. Toro se transformó en la base logística de los lavaderos de oro en esas islas.

Ese mismo año, la *Magallanes* hizo el plano de los Evangelistas. El buque llevaba a bordo al teniente 1° Baldomero Pacheco, Corbalán, quien escaló el islote más al occidente de los cuatro que forman el grupo de ese nombre, y de regreso informó la posibilidad de erigir allí el faro que el mando naval tenía planeado para esa región.

Luego, Pacheco efectuó el plano de Overend, Jorge Montt y del archipiélago de Reina Adelaida.



FARO EVANGELISTAS EN LA SALIDA OCCIDENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

En la vasta administración del comandante Señoret, de 1892 a 1897, se entregó terrenos en explotación científica, concediendo títulos gratuitos o provisorios, otorgando premios de ocupación en Última Esperanza para fomentar la ganadería, especialmente de ovejas, lo que más tarde habría de afianzar los derechos de soberanía del país en esas inexploradas y codiciables tierras de las regiones fueguina y patagónica. Hizo progresar el comercio y levantó las Industrias en alto grado; mejoró los servicios administrativos, la instrucción pública, la construcción de edificios fiscales y la emigración de chilenos a la zona; estableció la Junta General de Alcaldes; realizó los estudios del cable submarino, el servicio de agua potable para el abastecimiento de la armada y

<sup>14</sup> "Memorias sobre la fundación de Puerto Toro", Diario Oficial N° 4402, de 26 diciembre 1892.

servicios marítimos y fue fundador del periódico *El Magallanes*, que con el tiempo se transformó en diario y bajo la dirección de don Manuel Zorrilla alcanzó la prosperidad de los mejores rotativos del país. Fomentó los lavaderos de oro y creó el Juzgado de Letras. Sirvió cabalmente los propósitos del Presidente Jorge Montt, mejorando la iluminación y el balizamiento del estrecho de Magallanes para facilitar la navegación por sus aguas.

Hizo además estudios estratégicos sobre el Estrecho, mediante frecuentes exploraciones marítimas y terrestres.

Entre los trabajos más importantes en beneficio de Magallanes y la navegación general, está la construcción del faro Evangelistas, los planos de Dungeness, Cuarenta Días y del archipiélago Reina Adelaida. Consiguió que el teniente Pacheco quedara asignado a su mando y en 1893 lo asignó al *Cóndor* como jefe de la comisión hidrográfica. En este buque, Pacheco ejecutó el plano de los islotes Evangelistas y luego de los canales Viel, Molinas y Jorge Montt; Puerto Pacheco, canal Silva Varela, trabajando indistintamente con el *Cóndor* y el *Huemul*.

En esa misma época, en que se erigió el faro Evangelistas, —donde participaron todos los escampavías de la armada, *Cóndor*, *Huemul*, *Toro* y *Magallanes*, más el *Yáñez*, traído especialmente, y goletas particulares— que fue inaugurado el 18 de septiembre de 1896, se continuaron los trabajos hidrográficos para ir completando la carta náutica; y así, en 1895 el capitán Arturo Wilson, en la *Magallanes*, hizo los planos de bahía Porvenir e isla Magdalena. Con el capitán Maldonado hizo el plano de Punta Arenas en 1897, y en el *Toro* ese año exploró el Bárbara; con diferentes comandantes trabajó intensamente en sondeos, confección de planos y levantamientos completos de toda la región de Tierra del Fuego y seno Almirantazgo.

En 1897, en la *Magallanes*, Maldonado hizo los planos de puerto Harris, de la isla Dawson y Bedford. Fue relevado por el capitán de fragata Francisco Nef Jara, quien confeccionó los de bahía Gente Grande, puerto Lángara y canales adyacentes, angostura Shag, canal Bárbara, puerto Curtze, canal Fitz-Roy, puerto Cutter, canal Jerónimo, canal Acevedo y puerto Nef, en el canal Cóndor, y de puerto Cóndor y otros.

Durante 1899 trabajaron en expediciones, levantamientos y planos hidrográficos, los cruceros *Presidente Pinto* y *Presidente Errázuriz*, el primero, al mando del capitán de fragata Melitón Gajardo, hizo el plano del bajo Cápac, en el paso del Indio, y del propio paso, y el segundo al mando del capitán de fragata Miguel Aguirre, de la boca y bahía de Gente Grande, como complemento y comprobación de los trabajos anteriores efectuados allí mismo por la *Magallanes*.

## **LA CRISIS DIPLOMATICA DE 1898.**

### **CREACION DEL APOSTADERO MAGALLANES**

Las relaciones con Argentina habían inspirado recelos desde 1894, motivando la adquisición de los cruceros *Esmeralda* y *Zenteno*, del cazatorpedero *Simpson* y los cuatro destructores tipo *Muñoz Gamero*. Esta tirantez de relaciones se fue agudizando, y en 1896 exigió el esfuerzo de ordenar la construcción del crucero *O'Higgins* y de las seis torpederas clase *Ingeniero Hyatt*.

En 1898 la situación se agravó y el Presidente Errázuriz Echaurren dio un poderoso impulso a los preparativos de guerra. Se aceleró la construcción de los fuertes de Talcahuano y la escuadra, al mando del comodoro Juan Manuel Simpson, realizó ese año un crucero de preparación para el combate, que la dejó lista para entrar en campaña en las mejores



CRUCERO "ERRAZURIZ"

condiciones de eficiencia. En julio de ese año llegó el *O'Higgins*, reforzándose así la flota con un excelente crucero protegido.

En octubre, el crucero *Pinto*, el cazatorpedero *Simpson*, el destructor *Capitán Orella* y las torpederas *Hyatt* y *Rodríguez* hicieron un crucero a las costas del sur e islas del archipiélago de Chonos, manteniéndose en la zona en levantamientos hidrográficos, listos para reunirse a la escuadra al primer aviso.

Desde 1843, cuando se creó Fuerte Bulnes, existía la que podría llamarse una Estación Naval en Magallanes, pues la armada mantenía destacados en esos parajes uno o dos buques de guerra. Era una medida política, porque la ocupación de Magallanes en nombre de Chile había puesto término a los conatos de algunas naciones europeas de apoderarse del Estrecho y salvó al país de una grave complicación internacional. Era a todas luces conveniente, porque desde entonces hasta ahora aquella vasta e inhospitalaria región ha reclamado siempre el trabajo silencioso de la armada en las labores hidrográficas y tareas inherentes: establecimiento y conservación de faros y balizas, en cambio de la experiencia marinera y el carácter que imprimen los elementos que de ordinario luchan.

Durante la administración del almirante Montt, la región magallánica ganó mucho en importancia y no faltaron los cruceros en la zona.

A principios de 1896, atendida la situación internacional con Argentina y para un mejor servicio, se decidió acumular metódicamente en la región todos los elementos que debían integrar un solo organismo que aglutinara la Gobernación Marítima, la Subinspección de Faros y Balizas, los elementos de transporte y de bahía, la Comisaría, la maestranza con todos sus talleres, etc., lo que dio origen a la creación del Apostadero Naval de Magallanes, el 30 de marzo de 1896, nombrándose, naturalmente, Comandante en Jefe al comodoro Manuel Señoret.

En las tareas de importancia para afrontar el peligro exterior se activó los levantamientos hidrográficos y se creó en 1897 un puerto que serviría como base o refugio tanto de los buques de ese apostadero como de la escuadra que operara en esa región. Este puerto, situado un poco al norte de Punta Arenas, en la bahía Pecket, poseía algunos galpones y un muelle, que la armada completó para almacenar pertrechos y maniobras. Lamentable mente, este puerto, por sus condiciones geográficas, hoy está embancado casi por completo y ha quedado reducido a una zona estrecha y pequeña, azotada por el viento

del oeste, que levanta una mar muy molesta. Cerca del puerto hay algunas casas.

### LA ENTREVISTA EN EL ESTRECHO

Terminada la crisis diplomática y apaciguados los ánimos con el vecino país, ambos Presidentes acordaron una reunión de amistad y reconciliación en el estrecho de Magallanes, en Punta Arenas, punto virtualmente equidistante entre Buenos Aires y Santiago.



EL ABRAZO DEL ESTRECHO A BORDO DEL CRUCERO "O'HIGGINS"

El 15 de febrero de 1899, hallándose fondeados allí los cruceros *O'Higgins* y *Zenteno*, el transporte *Angamos*, que llevaba la comitiva del Presidente Federico Errázuriz Echaurren, y el crucero *Errázuriz*, de estación en la zona, aparecieron por los canales del sur los buques argentinos cruceros *Belgrano* y *Patria* y la fragata-escuela *Sarmiento*, en un alarde de habilidad profesional. Era, sin duda, una advertencia muy elegante de que sus marinos conocían perfectamente los canales australes, en los cuales meses antes pudo haberse ventilado un duelo doloroso.

Tras los saludos protocolares, el Presidente Roca visitó en el *O'Higgins* al Presidente Errázuriz, y ambos departieron cordialmente durante media hora. Esta significativa ceremonia se ha dado en llamar simbólicamente "El abrazo del Estrecho", aun cuando no existió tal abrazo, sino sólo un caluroso apretón de manos.

Errázuriz devolvió la visita en el *Belgrano*, donde se repitió la escena con los respectivos cañonazos de ceremonial. Después hubo grandes festejos en tierra y a bordo, pero de todas estas demostraciones de amistad la mayor fue un banquete que el Presidente de Chile dio a bordo del *O'Higgins* a su colega argentino, en que se brindó por la paz en sendos discursos. En las conversaciones sostenidas, los Presidentes decidieron, para cimentar más la cordialidad, que la fragata *Sarmiento*, que iniciaba su viaje de circunvalación con guardia marinas, incorporara a su itinerario una visita a Valparaíso y que el *Zenteno*

escoltara a la escuadrilla argentina hasta Buenos Aires.

La reconciliación diplomática fue un hecho, en ese entonces.

## **OTRAS ACTIVIDADES NAVALES**

Los buques de la armada que estuvieron de estación en Magallanes desarrollaron activas labores de auxilio a naves en el Estrecho. En 1894 la escampavía *Cóndor* salvó a los naufragos de la barca frigorífica *Hengist*, perdida en punta Dungeness.

El *Yáñez* salvó a la tripulación del vapor inglés *Mataura*, varado en Desolación, muy cerca del cabo Pilar, el 12 de enero de 1898.

En 1900 el transporte *Casma* recogió los naufragos de la goleta chilena *Celia*, hundida en el canal Trinidad, y los trasbordó al crucero español *Río de la Plata*, que los condujo a Punta Arenas. El *Yáñez* fue encargado de recoger a unos cazadores dejados en tierra por la *Celia* el 24 de noviembre, en la isla del Medio, en el golfo de Trinidad.

Además del faro de los islotes Evangelistas, la armada encendió el del islote Tesner, en el seno Magdalena, en 1893. El de punta Delgada, en el Estrecho, Primera Angostura, fue encendido el 15 de julio de 1898. El de punta Dungeness lo fue el 20 de febrero de 1899. El del cabo Porvenir en 1900. El resto de las instalaciones de iluminación fueron balizas.

En 1900 el crucero *Presidente Pinto*, con el comandante Miguel Aguirre, hizo los planos de la boca y bahía de Gente Grande, en el Estrecho.

El capitán Pacheco efectuó el plano y sondó puerto Zenteno, ese mismo año, el que se completó con el trabajo que desarrollaron los tenientes Luis E. Cádiz y Víctor Vergara S., de la dotación del *Presidente Pinto*. También este crucero, en ese año, confeccionó el plano de la bahía Muñoz Gamero y del paso del Indio. Con estos trabajos se dio término a las labores hidrográficas del siglo XIX.

## **CONCLUSIONES**

La Armada de Chile fue en el siglo XIX un pilar y sostén de la región austral, de configuración esencialmente marítima, y si con los escasos medios de la época pudo desarrollar tan vasta labor hidrográfica, como lo demuestran sus cartas náuticas hechas en ese siglo y las exploraciones efectuadas por connotados oficiales de Marina, puede decirse, sin lugar a dudas, que se ha hecho acreedora a la gratitud regional. Ha tenido Gobernadores en ese territorio que hicieron prosperar en forma destaca de todo cuanto tiene relación con la vida de los pobladores, levantando poblados, fomentando el comercio, la industria, la agricultura y la minería y haciendo factibles y seguras las comunicaciones marítimas, señalando los escollos y peligros en el dédalo de canales y comenzando la instalación de faros de primer orden en la larga lista que hoy ofrece al navegante.

Su gravitación en la geopolítica ha sido efectiva y, con los escasos recursos materiales con que contaba a la sazón, fue capaz de proteger nuestros intereses y de disuadir a quienes pretendieran vulnerar nuestra soberanía. Sus pocas unidades navales prestaron utilísimos servicios a los navegantes, tanto en auxilio como en naufragios; a la comunidad sirviendo de vehículo de transporte de pasajeros y carga donde fue menester; y en el abastecimiento general de sus pobladores. Puede apreciarse que la Armada de Chile cumplió en el siglo XIX su deber en la zona austral del país, como lo sigue cumpliendo en los tiempos actuales.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUIRRE HUMERES, ALFONSO: Relaciones históricas de Magallanes.
- AHUMADA MORENO, PASCUAL; Guerra del Pacífico. Recopilación de documentos, vol. I, 1884.
- ANUARIO HIDROGRÁFICO, tomos 5 y 34 .
- Archivo Nacional, Ministerio Relaciones Exteriores, Gobernación de Magallanes; 1874-75 y 1876.
- Archivo Nacional, Ministerio del Interior, Magallanes. 1867-1863 y 1869-1872.
- Archivo de O'Higgins, tomo XXXII.
- BRAUN MENÉNDEZ, ARMANDO: Cambiazo, el último pirata del Estrecho.
- Idem: El motín de los artilleros, Viau y Zona, Buenos Aires, 1934.
- Idem: Pequeña historia magallánica, Emecé Editores, Buenos Aires, 1960, 3ª ed.
- Idem: Pequeña historia austral.
- Idem: *Pequeña historia fueguina*.
- Idem: *Pequeña historia patagónica*.
- *Diario Oficial de la República de Chile* N° 4407, del 26.XI.1982.
- ENCINA, FRANCISCO ANTONIO: *Historia de Chile*, Editorial Nascimento, 1940-1952, vol. XII.
- FUENZALIDA BADE, RODRIGO: La Armada de Chile. Desde la Alborada al Sesquicentenario. *Impr. de la Armada, Valparaíso, vol. I, II y IV.*
- MARTINIC BEROS, MATEO; *Presencia de Chile en la Patagonia Austral, 1843-1879*, Edit. Andrés Bello, Santiago.
- Idem: *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol VI; N° 1 y 2 y vol. VIII.
- Idem: *Magallanes, Síntesis de Tierra y Gentes*, Edit. Frco. de Aguirre, 1972
- VIDAL GORMAZ, FRANCISCO: Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas, desde su descubrimiento hasta nuestros días, *Impr. Elzeviriana, Santiago, 1901.*