

ASPECTOS MARITIMOS DE LA HISTORIA MAGALLANICA¹

*Alberto Guerrero Rivera
Capitán de Fragata AB*

EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y EL CABO DE HORNOS El descubrimiento del Estrecho

El primer europeo que pisó el territorio que mas tarde debía formar el Reino de Chile fue Hernando de Magallanes, hidalgo portugués al servicio de España, quien zarpó de Sevilla el 10 de agosto de 1519 en busca de un camino que le permitiera llegar a las islas Molucas, navegando al poniente.

La expedición recaló al Río de la Plata el 10 de enero de 1520, desde donde inició prolijas exploraciones e intentos frustrados para descubrir el paso que buscaba. Finalmente, el 21 de octubre de 1520 descubrió el Estrecho que lleva su nombre, penetrando resueltamente en él el 1 de noviembre, desembocando en el océano Pacífico el 27 del mismo mes. En su travesía no se detuvo a explorar las tierras vecinas; sin embargo, la posteridad ha conservado los nombres que el ilustre navegante dio a las comarcas y mares adyacentes al Estrecho.

Primeras expediciones

En 1525, una nueva expedición enviada por Carlos V a las Molucas entró por segunda vez al Estrecho el 8 de abril de 1526 y desembocó en el Pacífico el 26 de mayo del mismo año; iba al mando de fray García Jofré de Loaisa, el cual tampoco se detuvo a explorarlo.

Una de las naves de esta expedición, el *San Lesmes*, al mando de Francisco de Hoces, fue arrastrada por un temporal antes de entrar al Estrecho, llegando hasta la latitud 55° sur; a su regreso, Hoces dijo que había llegado a un punto donde se acababa la Tierra. Había descubierto, sin bautizarlo, el cabo de Hornos en enero de 1526.¹

La expedición sufrió numerosas vicisitudes con la pérdida de varios buques y numerosas vidas, pero, a pesar de ser desastrosa, la aventura de Loaisa sirvió para hacer buen uso del estrecho de Magallanes, facilitando el establecimiento de la dominación española a las Filipinas.

Como dato interesante podemos decir que uno de los pilotos de esta expedición, Martín de Uriarte, dejó la primera descripción detallada del Estrecho, de manera tal que resulta reconocible por los navegantes de la actualidad.

Después de la expedición de Loaisa fueron efectuadas otras dos: La de Simón de Alcazaba, entre 1534-35, y la de Alonso de Camargo (1539-41). Los desastrosos resultados obtenidos dieron origen a la leyenda de la maldición del Estrecho, ya que amén de las desventuras sufridas, los pocos viajeros que regresaron llevaron a España desalentadoras noticias acerca de la aridez de la tierra, el rigor del clima y las dificultades a la navegación.

¹ Trabajo presentado por el autor en el Primer Seminario del Mar, efectuado en Punta Arenas en mayo de 1990., 1 Cfr.: Artículo "¿Quién descubrió el cabo de Hornos?", de Carlos López Urrutia, en Revista de Marina N° 3/1990, pp. 284-288, en el que se descarta esta versión.

No obstante lo anterior, como consecuencia del descubrimiento de esta nueva ruta, España vio facilitado su acceso marítimo a las costas americanas del Pacífico, pero —cual presente griego— también se lo facilitó a sus tenaces competidores y mortales enemigos, lo que le impuso desde el primer momento la obligación de defenderlo.

Primeros reconocimientos

El nombramiento de Pedro de Valdivia como Capitán General dio inicio al reconocimiento del territorio hasta el estrecho de Magallanes, ya que se le habían otorgado derechos sobre la región a partir de 1540. Para tales efectos organizó dos expediciones, una por tierra cruzando los Andes, al mando de Francisco de Villagra, y una marítima comandada por el Capitán Francisco de Ulloa, quien zarpó en octubre de 1553 en demanda del Estrecho.

Habiendo transcurrido más de una década desde la última navegación por el Estrecho, existía la creencia de que podría encontrarse bloqueado a causa de algún cataclismo.

En enero de 1554 cruzaron el cabo Pilar, ingresando al Estrecho, siendo ésta la primera vez que se hacía desde el oeste. Ulloa llegó solo hasta bahía Woods, cercana al cabo Froward, debiendo regresar por falta de víveres y mal estado general de sus naves. En todo caso, la expedición fue rica en descubrimientos geográficos y permitió demostrar que no había tal obstrucción a la navegación.

Ladrillero y Drake

El Emperador Carlos V, por Real Orden del 29 de mayo de 1555, dispuso una nueva expedición de reconocimiento. El Gobernador García Hurtado de Mendoza sólo pudo cumplir el encargo real en 1557, encomendando al experimentado marino Juan Ladrillero la organización de una escuadrilla de dos carabelas que zarparon rumbo al sur en noviembre del mismo año. Ladrillero navegó el Estrecho en toda su extensión de oeste a este y vinculó por primera vez este accidente geográfico con el nombre de Chile al tomar posesión de aquellas tierras en nombre de Su Majestad y del Gobernador de las Provincias de Chile. Tal hecho se produjo en la desembocadura oriental del Estrecho, en lo que hoy conocemos como bahía Posesión.

De estos actos, un escribano dejó documentada acta; los pormenores de la notable expedición de Ladrillero nunca fueron difundidos y tan bien se guardó el secreto que transcurrieron 20 años hasta que, en 1578, Sir Francis Drake irrumpiera en el Estrecho.

La ambición de Drake de navegar por el Mar del Sur y sus informaciones respecto a los enormes tesoros que llegaban a España desde las costas de Chile y el Perú impulsaron a Inglaterra a planear una expedición contra Felipe II y para ello se alistó en Plymouth una flota de cinco poderosos buques al mando de Drake a bordo del *Pelican*. Al igual que sus antecesores, las naves de Drake sufrieron los efectos del mal tiempo, debiendo incendiar dos de sus maltrechos cascos y carenar los tres restantes en San Julián, haciéndose a la vela y penetrando en el Estrecho el 21 de agosto de 1578.

Poco menos de una quincena les llevó el cruce por el —para ellos desconocido— Estrecho, hasta que el 6 de septiembre Drake arribó al Pacífico, cuyas aguas fueron cortadas por primera vez por una quilla inglesa. La pequeña flotilla, dejando Evangelistas por babor, navegó hacia el oeste en lugar de hacia el norte; luego varió el viento hacia el noreste, viéndose las naves impulsadas hacia el sur, lejos de su ruta y hacia el desconocido Mar del Sur, llegando hasta la latitud 57º sur. El 28 de septiembre perdieron una de las tres naves, la *Marigold*, que desapareció. Con el *Pelican* y la *Elizabeth* continuaron en el área y el 24 de

octubre descubrieron una isla que bautizaron Elizabeth, la cual nunca más ha podido ser ubicada, aunque se estima podría corresponder al banco de Burham descubierto por el *Pactolus*, en 1883; luego, dichos buques se separaron, optando la segunda por regresar a Inglaterra y Drake en el *Pelican*, ahora rebautizado *Golden Hind*, continuó al norte el 6 de noviembre, asolando las costas de Chile. En este histórico viaje, Sir Francis Drake descubrió la unión de los océanos Pacífico y Atlántico en el paso que hoy lleva su nombre, lo que no fue creído en su época. Contrariamente a lo que pudiera creerse, Drake no avistó el cabo de Hornos ni desembarcó en él, como algunos autores han manifestado, sino que —como antes se dijo— se trataría de isla Elizabeth, hoy desaparecida por causas que se ignoran.²

España cierra el paso del Estrecho a las naves extranjeras

A causa del paso del corsario Drake y la alarma que ello produjo en la población costera de Chile y Perú, el Virrey Francisco de Toledo adoptó las medidas inmediatas para su resguardo.

Pedro Sarmiento de Gamboa, célebre navegante e historiador de los incas, fue enviado por el Virrey a perseguir y atacar a Drake, "el azote de Dios". Los españoles tenían información de la existencia de las tres naves; sin embargo, había aparecido sólo el *Golden Hind* y temían a la *Marigold* y *Elizabeth*, ignorando el naufragio de la primera y el retorno a Inglaterra de la segunda.

No atañe a este trabajo la rebusca efectuada por Sarmiento; digamos tan sólo que no pudo dar con Drake, recibiendo instrucciones de zarpar de inmediato hacia España por la ruta del estrecho de Magallanes con la esperanza de encontrarlo allí, ya que los españoles suponían que regresaría por esa ruta, y atacarlo en caso de avistarlo.

Sarmiento exploró el Estrecho en forma acuciosa y regresó a España, informando que era posible emplazar fortificaciones en él, agregando —fatal error—: "El clima de esta parte del Estrecho es muy benigno, puede verse una gran población de pacíficos habitantes, hay ganado salvaje y domesticado y los altos indios (patagones) dicen que existe allí el algodón y la canela; el cielo es completamente claro y las estrellas tienen un brillo magnífico.

Inducido por los datos proporcionados por Sarmiento de Gamboa, en 1581, Felipe II, enconado enemigo de la Reina Isabel I, despachó su primera gran armada con la intención de aplastar definitivamente a sus molestos enemigos y defender el Estrecho que les pertenecía, contra los combativos marinos de Isabel.

Con tal propósito fueron enviados 23 navíos con 3.500 hombres al mando de Diego Flores de Valdés y con Sarmiento como segundo en el mando. La intención era fortificar el Estrecho y dejar un contingente de 500 hombres, más personal de la armada bajo la dirección de Sarmiento para colonizar aquellas tierras y custodiar las aguas del Estrecho, de modo que los ingleses u otros piratas no pudieran penetrar jamás en la gran costa de los tesoros de España.

Los temporales, las enfermedades y las desertiones se encargaron de diezmar tan magnífica flota; a lo largo del camino fueron quedando las naves, los hombres y las esperanzas, tanto así que el 1 de febrero de 1584, dos años y medio después del zarpe, sólo pudieron fondear en aguas del Estrecho cuatro naves con apenas 338 hombres y mujeres.

La primera colonia

² Cfr.: Artículo "Elizabeth island, la isla perdida", de Pedro Sapunar Peric, en Revista de Marina N° 1/1985, pp. 32-49.

Sarmiento de Gamboa, hombre resuelto al que no le arredaban los problemas, puso los cimientos de una población al poniente del cabo Vírgenes, llamándola Nombre de Jesús. En esas circunstancias, Rivera, segundo al mando, deserto con tres de los buques y se dirigió al Brasil, dejando a Sarmiento sólo con una pequeña nave, la *Santa María de Castro*.

Debido a que Nombre de Jesús, por su mala ubicación en terreno seco, ventoso y desabrigado no podía bastarse a sí misma, Sarmiento, con la mitad de los pobladores, se dirigió por mar y tierra simultáneamente hacia el puerto ubicado en la desembocadura del río San Juan, situado a unas 130 millas de Nombre de Jesús.

El lugar escogido forma una bahía relativamente abrigada por el saliente de punta Santa Ana, existe un buen surgidero, agua abundante y bosques cercanos, por lo que se consideró apropiado para su poblamiento y el 25 de marzo de 1584 trazó la ciudad nombrándola Rey Don Felipe, en donde fue levantado un sólido fuerte armado con los cañones de la *Santa María*, depósitos de provisiones y una iglesia. Permítasenos una digresión en este punto, ya que la descripción hecha se basa principalmente en los relatos del Capitán Felix Riesenberg (USN) en su libro *Cabo de Hornos* y en *Fuerte Bulnes* de Armando Braun Menéndez. Sin embargo, Mateo Martinic, en su libro *Historia del Estrecho de Magallanes*, sitúa Rey Don Felipe más al norte, junto a Puerto San Blas, lugar que realmente correspondería geográficamente.

Pues bien, continuando con nuestro relato y volviendo con Sarmiento, veremos que al iniciarse los trabajos de construcción en Rey don Felipe, decide regresar a la primera población, pero no bien acababa de llegar cuando un violento temporal hizo que la *Santa María* cortara amarras y se viera arrastrada al Atlántico, debiendo regresar a Río de Janeiro. Desde allí trató de volver al sur con una nave en infructuosa tentativa y después no consiguió ya nueva ayuda. Como trágico resumen diremos que varios naufragios, dos meses preso de los corsarios ingleses y dos años en poder de los hugonotes franceses fue la suerte que corrió antes de poder pisar nuevamente su patria.

No entraremos en detalles acerca de la suerte de los colonos, trágica historia por todos conocida. Bástenos decir que sólo dos sobrevivieron: Uno, Tomé Hernández, quien recogido por el corsario Cavendish a comienzos de 1587 pudo dar a conocer los detalles de tan dramática epopeya; el segundo, sin nombre registrado por la historia, fue recogido en 1590 por el Capitán de la *Delight*, Andrew Merrick.

Cruel destino y amargo sino que los sobrevivientes de la empresa que iba a cerrar el Estrecho fueran rescatados precisamente por sus más encarnizados enemigos, aquellos para los cuales fueron alistadas las defensas.

Cavendish dio a Rey Don Felipe, ciudad tumba, el nombre Port Famine o Puerto del Hambre, con el cual se conoce hasta nuestros días.

Este tremendo fracaso hizo que la Corona española postergara todo nuevo intento de colonización y fue tan duradera que transcurrieron más de 250 años entre Tomé Hernández y Juan Williams.

Las travesías holandesas

Holanda entabló una dura lucha contra España en la creación de su Imperio colonial y en la sustentación de su desarrollo, para lo cual poseía una importante flota de naves de guerra, una marina mercante de respetable tamaño y, lo que es más importante, la voluntad de transformarse en potencia mundial.

En Holanda existían monopolios respecto a la utilización de la ruta del cabo de Buena Esperanza que favorecían a ciertas compañías, por lo que fueron creadas otras que querían disponer de sus propias rutas hacia las islas de las especias, lo que los llevó a navegar hacia el sur; entre ellas se destacan la Compañía Magallánica de Oliverio Van Noort y la de Jacob Mahu y Simón de Cordes.

Travesías del Estrecho

La primera expedición en estar lista fue la de Mahu y Cordes, zarpando de Holanda en junio de 1598 y recalando a la boca oriental del Estrecho el 6 de abril del 1599, no sin antes haber tenido que lamentar la pérdida de Mahu a causa de una enfermedad y su reemplazo como Almirante por Simón de Cordes.

Navegaron el Estrecho con calma, permanecieron en él hasta noviembre y aprovecharon su prolongada estadía, no enteramente voluntaria, para levantar un excelente derrotero que serviría por casi dos siglos a la navegación.

Como hecho anecdótico podemos relatar que el Almirante Cordes, como un gesto para recordar el paso de una flota holandesa por tan inhóspitos parajes, propuso a sus capitanes la creación de una Orden de Caballería que denominó Hermandad del León Encadenado.

En noviembre, cuatro de las naves de Cordes lograron salir del Estrecho, tres llegaron a la costa central de Chile y la cuarta fue arrastrada por el mal tiempo hacia el sur, tanto así que se estima que su capitán descubrió o, mejor dicho, divisó tierras antárticas (¿Tierra de O'Higgins?). El resto de las naves regresó a Holanda sin salir por la boca occidental.

Menos de dos meses después del zarpe de Mahu y Cordes se hizo a la mar la flotilla de Oliverio Van Noort, de la Compañía Magallánica, con el propósito declarado de efectuar un crucero contra los españoles y obligarlos a sufragar los gastos "de aquellas guerras a las cuales forzaron a entrar a otros pueblos.

Van Noort entró al Estrecho en noviembre de 1599, fondeando en la costa fueguina de la Primera Angostura, donde una partida de desembarco sostuvo un sangriento encuentro con los aborígenes debido a que al hacer éstos unos gestos el Almirante los interpretó como desafío e hizo que los atacaran. Los nativos presentaron fiera resistencia ya que protegían a un grupo de sus mujeres e hijos. Los holandeses los aniquilaron a todos, seleccionando sólo a seis niños y llevándolos a bordo como especímenes. Este hecho muestra el carácter de Van Noort, del cual daría buenas pruebas durante el resto de su travesía de circunnavegación del globo terráqueo.

La última expedición corresponde a la del Almirante Speilbergen, en el otoño de 1614, que desembocó en el Pacífico en mayo de 1616. Poco aporta esta travesía al conocimiento del Estrecho y sólo la mencionamos como fin del ciclo de las travesías magallánicas holandesas.

El cabo de Hornos

Hasta ahora hemos centrado nuestro estudio en el estrecho de Magallanes; sin embargo; un nuevo e importantísimo acontecimiento marítimo vendría a cambiar la fisonomía del mundo conocido, del extremo continental, y a dar independencia física a Tierra del Fuego de la Terra Australis.

En 1615 el dominio marítimo español había concluido; Holanda iba en rápido ascenso y se encontraba bien disciplinada para cumplir con los duros requisitos de las empresas

marítimas. En las tabernas, llenas de capitanes y marineros, las conversaciones giraban en torno a aventuras y riquezas fabulosas, muchas de las cuales se referían a la poderosa Dutcheast India Company, fundada por Barneveldt con el apoyo del Príncipe Mauricio de Nassau.

Entre los primeros que invirtieron en esta compañía se encontraba Isaac Le Maire, quien por sus particulares ideas abandonó el directorio de la misma y comenzó a trabajar su propio plan para encontrar un mejor paso hacia la India. Después de leer *Navegaciones Inglesas*, de Richard Hakluyt, se convenció de que más allá del estrecho de Magallanes existía un mar abierto y una nueva ruta marítima. Mantuvo consultas durante meses con el Capitán Schouten, oriundo de Hoorn y uno de los mejores navegantes de la época, y juntos suscribieron la Compagnie Australe y consiguieron una carta de privilegio del Príncipe Mauricio, junto a otra de recomendación.

Mientras Isaac Le Maire, ayudado por su hijo Jacobo, quien navegaría en representación de la empresa como sobrecargo de uno de los buques, se dedicaban a la planificación, el Capitán Schouten y su hermano Jan se dedicaron a la selección y equipamiento de las naves, dando como resultado la *Eendracht* (Unión) y el *Hoorn*.

La expedición zarpó de la rada de Texel el 14 de junio de 1615, recalando después de seis meses a Puerto Deseado, donde decidieron carenar los buques. Mientras quemaban las adherencias del casco del *Hoorn*, el pequeño navío ardió por completo sin que pudieran ser extinguidas las llamas. Así, trasladaron a la *Unión* todo aquello que podía ser rescatado y después de permanecer un mes en puerto reaprovisionándose, zarparon en demanda del sur.

El 20 de enero de 1616, mediante observación astronómica comprobaron que su situación era alrededor de 30 millas al sur de la boca oriental del Estrecho.

Tres días después avistaron tierra por babor y al aproximarse descubrieron una abertura de aproximadamente ocho leguas que se extendía hacia el sur; habían descubierto el estrecho de Le Maire y la isla de los Estados.

El día 29 avistaron dos islas en latitud 57°, denominándolas Barneveldt en honor del fundador de la East India Company. Su error era de sólo 1° ya que su verdadera latitud es de 55° 55' sur.

Después de dejar las Barneveldt por la popa continuaron rumbo al sur y al anochecer pusieron rumbo al oeste hacia tierra. De pronto se escucha poderosamente el grito "tierra" a dos puntos de proa. Schouten dice que es la última punta entre los mares del norte y del sur y exclama —¡Caphoorn, Caphoorn!, tal vez en una mezcla de orgullo, nostalgia del hogar y el recuerdo de su patria lejana.

En el bitácora escriben "Cabo Hoorn en 57°48' sur rodeado a las 8 pm enero 29 de 1616". Más tarde habría de demostrarse que tal situación tenía un error de más de 100 millas, pero nadie podrá probar que no fueron los primeros europeos y tal vez seres humanos que navegaron esas aguas.

Consecuencias del descubrimiento del cabo de Hornos

Cuando se anunció en España la noticia y tal como hiciera al conocerse el descubrimiento del Estrecho, el Consejo de Indias resolvió el envío de una expedición para que comprobara el hallazgo del famoso cabo y del mar abierto que desde allí se extendía,

además de analizar las posibilidades que ofrecía dicha ruta a la navegación hacia las colonias del Pacífico.

Esta expedición estuvo a cargo de dos hermanos, los Capitanes Bartolomé y Gonzalo García de Nodal, a bordo de dos carabelas de 80 toneladas, zarpando el 27 de septiembre de 1618.

Hasta el 5 de febrero de 1619 los Nodal no habían descubierto nada de naturaleza primaria, pues habían navegado y avistado los mismos puntos por los cuales había pasado Schouten en su navegación, cambiando sus nombres al idioma español.

Mientras avanzaban hacia el cabo de Hornos, al que bautizaron San Ildefonso, corrigieron su latitud, erróneamente calculada por los holandeses. Mas no tardó en producirse el principal descubrimiento de los hermanos Nodal, de menor importancia que el de Schouten, pero de vasta trascendencia para los viajeros del cabo. Al anochecer del 12 de febrero avistaron una isla a la que llamaron Diego Ramírez, en honor a su cosmógrafo, situada en latitud 56°31' sur. Continuaron navegando hacia el oeste y el 25 de febrero penetraron al Estrecho por su boca occidental.

Los Capitanes Nodal fueron los primeros en navegar hacia el oeste alrededor de Tierra del Fuego, en torno al cabo de Hornos, y regresar por el estrecho de Magallanes.

Primeros viajes científicos

Fueron los navegantes ingleses los primeros en efectuar viajes de índole científica. En efecto, en 1670 el Rey Carlos II comisionó al Capitán Sir John Narborough para efectuar trabajos hidrográficos, estudiar las costumbres de los aborígenes y tratar de ganarse la buena voluntad de la América de habla hispana.

Narborough, secundado en sus estudios y levantamientos por Nathaniel Peckett, reconoció el litoral del Estrecho y levantó una completísima carta de navegación, saliendo al mar abierto en enero de 1671.

Con casi un siglo de diferencia seguiría el Comodoro John Byron, quien tiene el mérito de haber bautizado Sandy Point, en 1765, a la lonja arenosa que sobresale en la costa oriental de la península de Brunswick, hoy Punta Arenas.

De ahí en adelante las expediciones se suceden en forma casi continua; los ingleses Wallis y Carteret efectúan trabajos hidrográficos, mejorando los de sus antecesores y levantando una carta que fue de gran provecho para los navegantes.

Más o menos en la misma época, los franceses inician sus expediciones científicas y el ilustre Capitán Luis de Bouganville realiza —entre 1763 y 1768— dos viajes científicos en los cuales cruzó y exploró el Estrecho en forma detenida.

El Capitán español Antonio de Córdoba realizó en los años 1785 y 1786 un viaje reconocido como memorable tanto por los trabajos de levantamiento, tablas de rumbos y distancias como por una excelente crónica. Sin embargo, cometió el grave error de estampar una opinión demasiado pesimista acerca de las posibilidades de colonizar el Estrecho.

Hasta aquí llegaremos en esta síntesis, sin haber mencionado a algunos exploradores menos notables, antes de detenernos en forma particular en el decenio 1826-1836, considerado el de oro de las expediciones científicas, pero antes veamos en rápida sucesión a los aventureros del cabo de Hornos.

Los aventureros

Iniciamos este apartado con la expedición de conquista del Capitán Hendrik Broker, a quien el Príncipe Mauricio de Nassau envió a la conquista de Chile con 5 navíos y 1800 hombres.

El cabo de Hornos los trató cruelmente; uno de los buques naufragó y al continuar la expedición la navegación al norte murió su jefe, por lo que los abatidos holandeses decidieron regresar por la misma ruta que habían venido.

Después hay un verdadero desfile de piratas y filibusteros encabezados por William Dampier en 1663 y luego vendrán Sharpe, Rodgers, Stephen Courtney, etc. Tanta actividad debido al éxito alcanzado en sus depredaciones y al mejoramiento en las técnicas de construcción naval dieron como resultado buques mayores y más resistentes.

Entre los aventureros destacan los Capitanes Clipperton y Shelvocke, a bordo del *Speedwell* y *Success*, respectivamente.

No podemos terminar esta síntesis sin mencionar el monumental viaje del Comodoro George Anson, el que constituye una de las más grandes aventuras del cabo de Hornos, lugar que eternizó la reputación del marino británico, quien demostró tener la pasta de Magallanes, Drake y Schouten. Su viaje era parte de una maniobra estratégica concebida por Inglaterra en su guerra contra España, iniciada en 1739 bajo el reinado de Jorge II.

No es parte de este trabajo la historia completa, pero en su vuelta al mundo Anson combatió y venció, regresando a Inglaterra con el tesoro más grande jamás obtenido por expedición alguna.

Los levantamientos hidrográficos de Parker King y Fitz-Roy, 1826-1836

A fin de cumplir con tareas hidrográficas ordenadas por el Almirantazgo, zarparon de Plymouth el 22 de marzo de 1826 los buques hidrográficos HMS *Adventure* y *Beagle*, al mando del comandante Parker King, a quien posteriormente sucedió Robert Fitz-Roy, el que continuó con gran éxito los trabajos de su predecesor y además escribió una interesante narración de los viajes y descubrimientos.

También merecen mención el Teniente William Skyring, el navegante John Kirke y el hidrógrafo Pringle Stokes, quien falleciera durante la segunda campaña y cuyos restos reposan en San Juan en lo que hoy conocemos como el Cementerio de los Ingleses.

Durante la primera campaña efectuada entre diciembre de 1826 y marzo de 1827 se exploró y reconoció el sector oeste del Estrecho, mas allá de Froward, seno Almirantazgo y cabo San Valentín, descubriendo isla Dawson.

Las operaciones hidrográficas se vieron complementadas por investigaciones botánicas llevadas a cabo por el especialista Anderson, secundado por los cirujanos Tarn y Bowen. Al término de esta campaña regresaron a Río de Janeiro para un período de descanso.

En enero de 1828 se dio comienzo a la segunda campaña, explorando la *Beagle* el área comprendida entre el Estrecho y el golfo de Penas, difícilísima labor que al final costó la vida de Pringle Stokes.

El *Adventure*, ayudado por la goleta *Adelaide*, reconoció bahía Inútil y luego el sector central y sur del Estrecho.

Después del fallecimiento de Pringle Stokes el 12 de agosto, se nombró a Skyring comandante de la *Beagle* y el 24 del mismo mes tomaron rumbo nuevamente hacia Río de Janeiro.

Durante la tercera campaña desarrollada entre abril y junio de 1829 con la *Beagle* y la *Adelaide*, se exploró y levantó el canal Jerónimo, los senos Otway y Skyring y los canales ubicados al norte del cabo Tamar.

La cuarta y última campaña de esta primera etapa se llevó a cabo entre abril y mayo de 1830 al mando de Parker King a bordo de la *Adventure*. King levantó diversos sectores del Estrecho, reuniéndose posteriormente con la *Adelaide*, que recorrió desde el golfo de Penas hacia el sur. La *Beagle*, que había operado al sur de Tierra del Fuego, con cuyo nombre fue bautizado el canal que la separa del dédalo de islas, islotes y canales que se extienden al sur, efectuó a fines de 1829 el levantamiento de la boca occidental.

Producido el *rendez-vous*, el comandante King dispuso el zarpe definitivo de aguas magallánicas, abandonando el Estrecho el 5 de mayo de 1830.

En su retorno a Inglaterra se llevaron cuatro aborígenes a los que les pusieron nombres: una niña (Fueguia Basket), un niño (Jimmy Button), un muchacho (Boat Memory) y un hombre (York Minster), los cuales fueron tomados como rehenes debido al robo de una ballenera por los nativos en el área de bahía Desolación y en parte también con la idea de enseñarles inglés y utilizarles como intérpretes.

No entraremos en detalles acerca de la experiencia de estos yaganes en Inglaterra y su regreso a sus tierras, por escapar al ámbito de esta exposición.

El Almirantazgo decidió que era necesario continuar los trabajos de levantamiento iniciados por Parker King, para lo cual designó Fitz-Roy comandante de una nueva expedición a bordo de la *Beagle*, que zarpó de Barn Pool en enero de 1832. Como ilustre viajero llevaba al celebre naturalista Charles Darwin y también tres fueguinos sobrevivientes.

Entre 1833 y 1834 efectuaron reconocimientos y levantamientos en el área del *Beagle*, canal Murray y el sector de Wulaia, al que los fueguinos llamaban su país.

Durante esta expedición se intentó instalar un establecimiento temporal entre los fueguinos, pero esta primera tentativa civilizadora fue un rotundo fracaso.

El capitán Allen F. Gardiner

A su regreso a Inglaterra, tanto el comandante Fitz-Roy como el naturalista Darwin publicaron los pormenores del viaje, itinerario y levantamientos hidrográficos, logrando despertar un alto interés entre el público lector, sobre todo en lo referente a los aborígenes, onas, yaganes, tehuelches y alacalufes acerca de los cuales hacen una excelente descripción.

Es muy probable que haya sido esta la razón que motivó al comandante Allen F. Gardiner, recién retirado de la Armada Real, a tomar la decisión de evangelizar a estos aborígenes ya que al colgar la tenida de marino la había trocado por la de misionero protestante. En 1838 emprende viaje a Sudamérica acompañado de los suyos.

Después de dos años de varias tentativas de catequizar a araucanos y huiliches se dirige a las Falkland con el propósito de organizar una misión evangelizadora a Tierra del Fuego. Al obtener dudosos resultados viaja en repetidas oportunidades entre Magallanes e Inglaterra, tratando de obtener auspicio y apoyo a su labor. Sería largo relatar sus vicisitudes a través de los diez años que van desde 1841, fecha de su llegada a las Falkland, hasta su muerte ocurrida alrededor del 6 de septiembre de 1851 durante la expedición que prohió la Patagonian Missionary Society en 1850, donde a bordo del *Ocean Queen* transportó hasta Picton dos lanchones pomposamente bautizados *Speedwell* y *Pioneer*, en los que Gardiner y los suyos recorren las aguas fueguinas.

Los diarios de Allen Gardiner y del doctor Williams, encontrados en milagrosas buenas condiciones, permitieron reconstruir la tragedia vivida por los expedicionarios. Según el comandante de la fragata HMS *Dido*, "tanta desgracia inhibe al historiador de abrir cualquier juicio crítico sobre la expedición de Gardiner y acerca de los errores que cometieron estos hombres devotos pero equivocados".

TOMA DE POSESION DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

Obtenida la Independencia, Chile —en virtud del *uti possidetis*— se vio en posesión de un vasto territorio que abarcaba desde el despoblado de Charcas (Atacama) hasta los hielos polares o, en el continente americano, hasta el cabo de Hornos, territorios desconocidos para la gran mayoría de la población que se encontraba entre La Serena y Chiloé.

Sin embargo, en las primeras dos décadas no pudo preocuparse de la ocupación efectiva de sus territorios distantes, ya que recién a fines de la década de los años 30 se consolidó como una República organizada y estable, fruto del genio de Diego Portales.

Le correspondió al General Manuel Bulnes (1841-1851) la gloria de concebir y proyectar la ocupación del estrecho de Magallanes y territorios adyacentes para hacer efectiva la soberanía de Chile hasta el cabo de Hornos, pero seríamos injustos si no reconociéramos que el verdadero promotor de esta decisión fue Bernardo O'Higgins, quien desde su destierro no dejó de insistir en la imperiosa necesidad de acometer esta empresa "para bien de la humanidad, seguridad de la navegación, desarrollo de la industria y el comercio y para el progreso y engrandecimiento de la patria"

Muy a tiempo se preocupó Chile de la ocupación de estas tierras, ya que Argentina y Francia estaban interesadas en extender su soberanía a esta área, no así Gran Bretaña, dueña de los mares y primera potencia mundial de la época, la que siempre reconoció el derecho de Chile sobre los territorios en cuestión.

Una vez que el Presidente Bulnes hubo decidido la toma de posesión del Estrecho se abocó a la tarea de encontrar a los hombres que la llevarían a cabo y así surgen tres nombres que representan a los autores de tan magna obra, Domingo Espiñeira Riesco, Intendente de Chiloé y antiguo Comisario de Marina, quien fue el talento organizador de la empresa. Juan Williams (Guillermo), marino inglés avecindado en nuestra patria desde 1824, quien sirvió con gloria en nuestra escuadra, fue designado Comandante de la Expedición a bordo de la goleta *Ancud*, mereciendo por su hazaña el apodo del Magallanes chileno con que algunos autores lo describen. Finalmente, don Bernardo Philippi, asesor enciclopédico de la expedición y distinguido ciudadano alemán cuyo nombre está ligado al progreso republicano de Chile.

No nos detendremos en detalles de estos hechos tan vastamente conocidos; sólo diremos que la *Ancud* zarpó desde Chiloé el 21 de mayo de 1843, recalando en San Juan el 21 de septiembre del mismo año y en la tarde de ese día, en la cima de la punta Santa Ana, en solemne ceremonia se tomó posesión del estrecho de Magallanes y sus territorios por parte de la República de Chile.

Se construyó fuerte Bulnes en el lugar por todos sabido, el que fue ocupado hasta 1848, fecha en que su jefe, el Mayor Santos Mardones, decidió trasladar la colonia hasta Punta Arenas, que reunía mejores condiciones de vida. Por un período se mantuvo Punta Arenas y fuerte Bulnes, hasta que en 1850 se le abandonó definitivamente como lugar de residencia.

Nos referiremos a continuación y de manera muy breve a algunos de los Gobernadores de la nueva colonia, aunque se aparte del tema, pero debido a que varios de ellos en esta primera etapa fueron Oficiales de Marina los relacionaremos con la historia marítima de la región.

Mardones hizo entrega de la Gobernación al Capitán de Fragata Benjamín Muñoz Gamero, quien continuó con el desarrollo de la incipiente colonia; sin embargo, el 21 de noviembre de 1851 el Teniente Miguel José Cambiazo, miembro de la Guarnición Militar, se amotinó, matando al Gobernador y destruyendo el poblado, el que es abandonado en enero de 1852.

En agosto del mismo año el Gobierno designó Gobernador a Bernardo Philippi, quien con gran empeño inicia el repoblamiento de Punta Arenas; desgraciadamente, este distinguido personaje muere en manos de los indígenas. Magallanes es declarado territorio de colonización por el Gobierno; sin embargo, la colonia se mantiene durante casi 15 años en estado larvario, sirviendo principalmente como establecimiento penal.

Las cosas cambiarían con la designación del Capitán de Corbeta Oscar Viel como Gobernador de la colonia, asumiendo su cargo en febrero de 1868. La colonia fue repoblada y se inició la navegación regular mercante por el Estrecho con recaladas en Punta Arenas, a la que se declaró puerto habilitado al comercio y libre de aduanas. Bajo su administración se iniciaron las actividades económicas, caza de lobos marinos, agricultura, cría de ganado y explotación minera de lavaderos de oro y del carbón. En 1873 llegaron los primeros inmigrantes europeos, los que se incrementaron en 1874. Viel extendió y reafirmó la soberanía chilena en los territorios de Magallanes y puso fin en forma decidida a los intentos argentinos de establecer colonias en nuestro territorio dirigidos por el agente Luis Piedra Buena, quien contó con el apoyo del Presidente Mitre, mas no así de su sucesor Sarmiento.

Después de siete años, en 1874 concluyó la progresista administración de Oscar Viel.

LOS AÑOS DE ORO 1875-1918

Viel fue reemplazado por Diego Dublé Almeyda, quien continuó la labor de su antecesor. Nuevos colonos llegaron a radicarse en la región: Británicos, franceses, alemanes, españoles y portugueses, seguidos posteriormente por los suizos, que se radican en Agua Fresca. En 1877 el Gobernador adquiere las primeras ovejas en las Falkland y Henry Reynard inicia la primera estancia en isla Isabel, dando comienzo a la actividad ganadera ovina, que aún perdura.

Los pioneros comenzaron a extenderse por la región y al cabo de aproximadamente diez años todo el litoral austral patagónico del Estrecho se encuentra poblado con establecimientos ovejeros y en 1885 ya surge la primera estancia fueguina. Gran auge tuvo la minería del oro, carbón, plomo argentífero y otros metales, cubriendo hasta el seno Almirantazgo y canal Jerónimo.

En 1831 se funda Puerto Toro en isla Navarino, Porvenir en 1894, Puerto Prat en 1899 y Puerto Natales en 1911.

Entre 1900 y 1910 se alcanzan los máximos niveles de actividad económica, desarrollándose la industria mecánica, la construcción naval, reparación de naves, industria maderera, la banca y el comercio. Pero, como muy bien lo dice Mateo Martinic, todo este inmenso despliegue de actividad fue posible gracias al espléndido medio natural de comunicación que es el mar magallánico. Por vía del Estrecho fueron colonizados los más remotos lugares del litoral y por esta misma vía fueron transportadas las mercaderías que en

ambos sentidos cruzaron el mar. Punta Arenas, de pueblo pasó a ciudad y gracias a su mar era a comienzos del siglo XX un puerto importante.

Un duro golpe fue la apertura del canal de Panamá, lo que provocó una importante declinación de la navegación interoceánica, situación que se vio agravada por la crisis económica de la posguerra, la que con altibajos se mantiene hasta mediados de los años 50 en que Magallanes inicia su recuperación económica bajo la segunda presidencia de Ibáñez. En 1953 se funda Puerto Williams, hoy sede de la Comandancia del Distrito Naval Beagle y capital de la Provincia Antártica; en 1955 se dicta la Ley de Puerto Libre, además de desarrollar una vigorosa política de reafirmación de la soberanía en las islas australes al sur del canal Beagle.

LABOR HIDROGRAFICA DE LA ARMADA DE CHILE

En 1874 fue creada la Oficina Hidrográfica de la Armada (hoy Servicio Hidrográfico), fecha desde la cual nuestra armada se hizo presente en las aguas magallánicas en esforzada labor que continua hasta nuestros días, la que se inicia con la llegada de la corbeta *Chacabuco* al mando del Comandante Enrique Simpson, con Oscar Viel, Jorge Montt y Juan José Latorre, los que operaron en diversos sectores del territorio.

Es larga la lista de hidrógrafos ilustres que entregaron años de trabajo al levantamiento de la zona: Baldomero Pacheco en Bahía Inútil y archipiélago Reina Adelaida; Arturo Whiteside, que reconoció el canal que hoy lleva su nombre; Federico Chaigneau y sus derroteros de 1900; Ernesto González Navarrete y el entonces Capitán Guesalaga en el área del Bárbara. En fin, nombres que hoy vemos reflejados en nuestra cartografía y que han dado gloria y prestigio a nuestra armada dentro y fuera del país.

OCUPACION ANTARTICA

Antecedentes históricos que avalen los derechos de Chile sobre el Territorio Antártico vienen desde los tiempos remotos de la Capitanía del Reino de Chile, reafirmandose periódicamente antes y después del *uti possidetis* de 1810.

A pesar que Chile se encontraba prácticamente en ejercicio permanente de soberanía sobre sus territorios antárticos, su Gobierno juzgó conveniente dictar un decreto que estableciese a firme los límites de dicha soberanía a fin de evitar conflictos posteriores. Para lo anterior se dictó el D.S. N° 1747, de 6 de noviembre de 1940, con la firma de Pedro Aguirre Cerda. Los límites fijados fueron los meridianos 53° y 90° de latitud oeste, lo que fue comunicado a todas las cancillerías del mundo y divulgado ampliamente en la prensa nacional y extranjera.

A comienzos de 1947 zarpó de Valparaíso la primera Expedición Antártica Chilena al mando del Comodoro Federico Guesalaga, compuesta por el transporte *Angamos* y la fragata *Iquique*. Después de una breve estadía en Punta Arenas la flotilla zarpó el 5 de febrero en demanda de los hielos polares, fondeando en bahía Soberanía el 12 de febrero de 1947.

Ademas de fundar Base Soberanía (hoy Base Prat), la expedición permaneció en el Territorio Antártico hasta el 21 de marzo, recorriendo diversos puntos y lugares, tales como isla Decepción, Puerto Angamos, isla Neny, Melchior, etc.

Esta expedición, además de histórica, agrega un nuevo eslabón a nuestras efemérides.

PALABRAS FINALES

En síntesis, hemos tratado de dar un somero vistazo a la rica historia marítima de la Región de Magallanes, siendo nuestro deseo terminar este trabajo con unas breves reflexiones acerca de la región.

Magallanes, al igual que Arica en el norte, tiene una importancia capital para Chile en su presente y su futuro. Es notable constatar cómo el magallánico, libre del efecto de sentirse aprisionado entre la cordillera y el mar, enriquecido por la vitalidad y conocimientos que le entrega el hecho de encontrarse en la conjunción de dos océanos y el paso entre dos continentes, logra con su propio empuje, sin apoyo del resto del país, un notable desarrollo que —como vimos— dura hasta que el canal de Panamá le arrebató esa influencia. En el presente, la situación está cambiando, ya que gracias al progreso mundial de la construcción naval han sido construidos buques que no caben en el canal de Panamá y máquinas más económicas hacen más rentable navegar el Estrecho que pagar en dicho canal. Es así como más de mil buques cruzan nuestro Estrecho año a año sin detenerse, porque nuestro puerto se encuentra atrasado en relación a las necesidades del presente, situación que esperamos sea resuelta en un futuro inmediato al haberse iniciado los primeros pasos para licitar la construcción del nuevo puerto.

Nuestra región es lugar geográfico de importancia mundial y hoy, al cumplirse las predicciones del geopolítico Karl Haushoffer, en cuanto al desplazamiento del eje geopolítico al Pacífico, cobra una importancia mucho mayor, ya que Chile está llamado a ser rector en el cuadrante suroriental. Magallanes no será sólo la comunicación entre dos océanos, sino un verdadero epicentro de comunicaciones tanto marítimas como aéreas.

Debemos ser punto de paso obligado de las rutas transpolares; también seríamos el punto más adecuado para vincularse con Ciudad del Cabo, en África. Magallanes será o es ya, desde el punto de vista de la estrategia marítima, uno de los núcleos de irradiación más importante de esta área del Pacífico.

Queremos terminar citando a Benjamín Subercaseaux en *Tierra de Océano*: "Chile nació para el mar: Del mar se alimentaron sus aborígenes; por el mar se consolidó su conquista; en el mar se afianzó su independencia; del mar deberá extraer su sustento; sin el mar no tiene sentido el comercio".

BIBLIOGRAFIA

- **Aguirre Humeres, Alonso**: *La toma de posesión del Estrecho*, Imprenta Chile, 1943.
- **Braun Menéndez, Armando**: *Fuerte Bulnes*, Edit. Francisco de Aguirre, 1968.
- Pequeña historia fueguina, Edit. Francisco de Aguirre, 1971.
- Pequeña historia Austral, Edit. Francisco de Aguirre, 1971.
- **Encina, Francisco Antonio**: *Historia de Chile*, tomo I.
- **García-Huidobro G., Francisco**: *La geografía y el destino nacional*, 1979.
- **Instituto de la Patagonia**: *Síntesis histórica de la Región de Magallanes*.
- **Martinić B., Mateo**: *Historia del estrecho de Magallanes*, Edit. Andrés Bello, 1977.
- **Orrego Vicuña, Eugenio**: *Terra Australis*, Edit. Zig-Zag, 1947.
- **Riesenberg, Félix**: *Cabo de Hornos*, Hachette S.A., 1939.

