

FRANCISCO HUDSON

Un destacado marino poco conocido en nuestra historia.

Jorge Sepúlveda Ortiz *



Introducción.

Investigar sobre la vida del Capitán de Corbeta Don Francisco Hudson, ha sido relativamente difícil,

pues los registros sobre su nacimiento y antecedentes familiares están desaparecidos o quemados.

En efecto, los archivos parroquiales donde se supone fue bautizado, desaparecieron en un incendio ocurrido en 1959. Los archivos del Obispado de Ancud, sólo comenzaron a funcionar en 1840.

El registro civil de la isla Quenac, comenzó a funcionar a partir de 1885.

Al no hallar en la ciudad de Curaco de Vélez antecedentes que corroboraran el nacimiento de Francisco Hudson, se indagó con algunas personas antiguas de la zona, las cuales manifestaron que en la isla de Quenac existían algunos Hudson.

Después de conocer esta información se obtuvo la confirmación que efectivamente existió una familia, pero con apellido Udson, los cuales probablemente pudieron haberse inscrito con ese apellido.

En el Registro Civil de isla Quenac, se encuentra el Acta de matrimonio del señor Santiago Udson con la señora Filomena Mayorga, ceremonia que se realizó en 1909. Todos los familiares emigraron posteriormente a la Argentina.

Los archivos de la Dirección General del Personal de la Armada, son escuetos en su redacción y contenido, especialmente en

relación con los miembros de la Institución durante la primera mitad del siglo pasado.

El nacimiento de un marino.

Uno de los primeros exploradores e hidrógrafos de nuestra Armada, vio tronchada su brillante carrera profesional a los 33 años de edad, cuando al mando del bergantín *Pizarro*, desaparece con toda su tripulación al cruzar el cabo de Hornos de Este a Weste, bajo los efectos de uno de los temporales más fuertes registrados en esa época, en marzo de 1859.

Francisco Hudson Cárdenas, nació en Curaco de Vélez, isla Quinchao, en 1826. Fue hijo del matrimonio formado por Don Santiago (James?) Hudson y Doña Juana Cárdenas.

Su hermano, Santiago Hudson Cárdenas, alcanzó el grado de Capitán de Corbeta, falleciendo trágicamente ahogado en la caleta El Barco, cerca de Ancud, cuando era Gobernador Marítimo de Chiloé, en el año 1886.

Francisco Hudson realizó sus estudios en la Escuela Náutica de Ancud. Debido a los progresos alcanzados en sus estudios, ingresó al servicio de la Armada como Guardiamarina el 10 de septiembre de 1845.

En 1846 con el grado de Guardiamarina sin examen, y a las órdenes del Capitán de Corbeta Don Buenaventura Martínez, fue a Magallanes en el transporte *María Zeresat*, formando parte de la dotación de relevo del queche *Magallanes*, estacionado en aquellas aguas.

Los canales, fiordos e islas, y los temporales tan comunes en esta austral zona, fue-

* Vicealmirante. Magno Colaborador, desde 1993.

ron desarrollando en el joven Guardiamarina, en su innato amor por el mar como digno chilote, la inclinación por la hidrografía, que con los años harían de él un experto.

En mayo de 1848 regresó al Departamento (Valparaíso) en el queche *Magallanes*; pero poco después es transbordado a la fragata *Chile*, al mando de Don Roberto Simpson, donde funcionaba la Escuela Naval.

En julio de 1849, fue transbordado al bergantín *Cóndor*, al mando de Don José Anacleto Goñi, y ya con el grado de Guardiamarina examinado (hoy Subteniente), hizo algunos viajes al sur de la República, conduciendo a Valdivia los primeros colonos alemanes que se establecieron en Chile.

El 7 de octubre del mismo año, es ascendido al grado de Teniente 2º, y en diciembre, a las órdenes del Capitán de Corbeta Don Manuel López, hizo un viaje a Valdivia en la fragata *Chile*, que conducía a ese puerto, en convoy con el bergantín *Janequeo*, al batallón de línea Yungay.

En marzo de 1850, fue embarcado en el bergantín *Meteoro*. Y en mayo del mismo año, a las órdenes del Capitán Don Ramón Cavieles, hizo otro viaje a Valdivia, en la fragata *Chile*, que iba a aquel puerto con la misión de traer de regreso a Valparaíso al batallón Yungay.

En septiembre, a las órdenes del Capitán Don Benjamín Muñoz Gamero, hizo un viaje al Sur en el bergantín *Janequeo*.

Sin lugar a dudas, esta comisión a la zona austral del país, y teniendo como Comandante a un experimentado marino y gran conocedor de esa zona, siguió incrementando su acervo profesional y acumulando una rica experiencia que le sería muy útil.

En 1851 participó en una campaña al estrecho de Magallanes en el bergantín *Meteoro*, al mando de Don José Anacleto Goñi. En octubre del mismo año fue embarcado en la corbeta *Constitución*, al mando del mismo Capitán Goñi, como Oficial Detall.

En abril de 1852, fue transbordado al

vapor *Cazador*, y bajo el mando del Capitán Don Ramón Cavieles, hizo un viaje hasta Chiloé, y puertos intermedios.

En mayo del mismo año, fue transbordado como 2º Comandante y Oficial Detall a la corbeta *Constitución*, cuyo Comandante era Don José A. Goñi.

Este buque fue destinado, a pedido del Ministerio de Relaciones Exteriores, para servir de enlace entre el país y los representantes chilenos en Perú y en Ecuador.

Efectuó varios viajes hacia Perú y Ecuador, en una comisión que dura casi medio año, para atender los intereses chilenos en ellos y dar instrucciones a nuestros cónsules, y transportar familias chilenas que debían regresar al país.

Estas actividades asignadas por el Ministerio de Relaciones Exteriores y que le corresponden cumplir a unidades de la Armada, confirman una vez más el acerto "La Estrategia Naval y las Relaciones Exteriores de un Estado son Hermanas Siamesas".

Las funciones desarrolladas por buques de la Armada a solicitud del Ministerio de Relaciones Exteriores durante el siglo pasado, dan motivo para desarrollar una interesante investigación en los archivos de la Armada y de la Cancillería.

El 1 de junio de 1852, asciende al grado de Teniente 1º.

En diciembre de 1854, como Oficial Detall, hizo un viaje a Magallanes en el transporte *Infatigable*, al mando del Capitán de Corbeta Don Martín Aguayo.

En abril de 1855, regresó al Departamento, y volvió a la corbeta *Constitución*, como 2º Comandante, en cuyo buque hizo un viaje a Coquimbo.

Por enfermedad se desembarca, permaneciendo en Valparaíso. Una vez recuperado de su enfermedad vuelve a su buque y zarpa en junio del mismo año a Callao, donde la corbeta *Constitución* queda de estación hasta octubre, a las órdenes del Encargado de Negocios de Chile en Lima.

Con fecha 21 de febrero de 1856, eleva un oficio al Comandante General de Marina,

manifestando lo siguiente: "Leyendo en varias ocasiones la obra del Capitán Fitz Roy, célebre marino inglés, i consultando al mismo tiempo sus planos o cartas de la costa entre el estrecho de Magallanes i la de Chiloé, he encontrado que puede haber un canal que atraviere la península de Tres Montes i comunique con los otros canales inmediatos".

El Teniente Hudson ve en este probable paso por aguas interiores, la posibilidad que aumente el comercio de la provincia de Ancud lo que reportaría muchas ventajas a la región.

Menciona que las empresas de pesca, caza de lobos y gatos de mar (nutrias), mantienen embarcaciones que en todas las estaciones del año cruzan el archipiélago de Chiloé, las que podrían avanzar más al sur, en la seguridad que tendrían canales llenos de puertos y caletas donde refugiarse, antes que aventurarse a correr un temporal que son tan frecuentes en esas latitudes. También menciona que desde Chiloé se podría navegar hasta llegar al Atlántico por canales sin necesidad de doblar el cabo Tres Montes como todavía se hace.

Hudson hace mención de la observación que formula Fitz Roy en su obra "Sailing Directions for South America", (part. II, chapter IX, pág. 274), lo que le hace creer en la existencia de ese paso, pues comenta lo que en ese derrotero dice: "No obstante hallarse convencido el Capitán Stokes que la entrada Neuman se cierra al norte, es posible que haya comunicación entre dicha entrada y el golfo San Rafael. Se ha dicho que un bote anduvo por ese canal; pero en una embarcación de esa clase pasando por un lado de la costa de estas aberturas que parecen canales, cuyo ancho es de 2 i 3 millas, se puede facilmente pasar por alto o no columbrar todas las entradas que haga el mar comunicando con otros brazos: lo que sucede en cierto modo si no se examina la costa con atención por uno i otro lado".

"Sucesos de esta clase se han visto muchos que podríamos citar: entre otro

daremos este. El canal Magdalena, que va o comunica el estrecho de Magallanes con el canal de Santa Bárbara, habiendo sido examinado por primera vez, se creyó que era una sonda o estrecho que (va) hacia el mar cerrándose hacia el sud.

En un lugar montañoso como es ese, cuya costa está cubierta de cabos o promontorios sumamente elevados i por consiguiente mui fácil de confundirlos unos con otros, es de todo punto imposible distinguir todas las aberturas que hai en los canales sin investigar de hecho toda la costa que se pretende examinar".

El Teniente Hudson propone, entonces, se compre una lancha chilota, para que él, acompañado de un Guardiamarina examinado, pueda reconocer y levantar los planos de los canales desconocidos en esa época existentes desde el archipiélago de Chiloé, hasta el golfo de Penas.

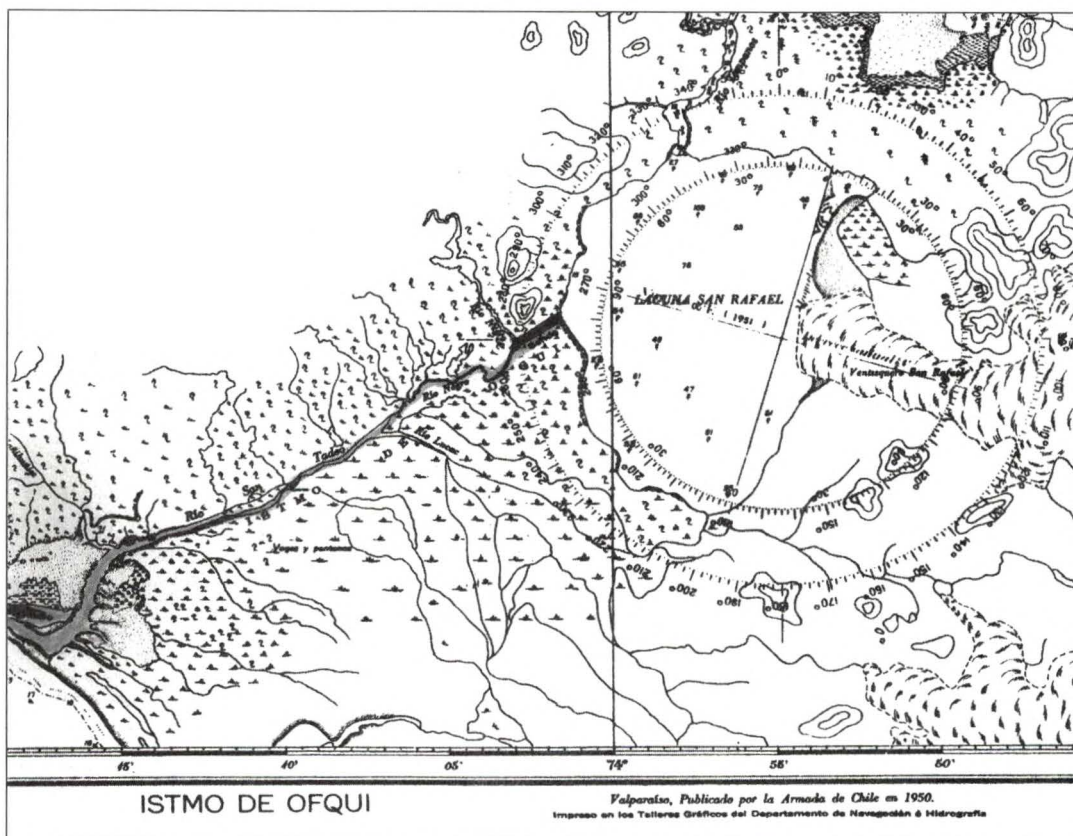
Este oficio, al parecer, tuvo acogida, pues, como veremos más adelante, dio origen a su expedición hasta la zona de la península de Tres Montes, en enero de 1857, es decir en un plazo menor a un año.

Buscaba el reconocimiento de estos archipiélagos, y con verdadera ansia deseaba encontrar la comunicación que con el tiempo se evidenciaría en el istmo de Ofqui actual.

Desgraciadamente, todavía a casi 140 años de esta inquietud y de innumerables estudios y proyectos posteriores, aún no se materializa el citado paso que daría gran impulso al desarrollo de la XI Región de Aysén.

Hudson continuó viajando hasta agosto de 1856, fecha en que tomó el mando del bergantín *Janequeo* y fue comisionado para efectuar trabajos hidrográficos y de exploración en el área de Chiloé.

El 20 de agosto, contrajo matrimonio en Valparaíso, en la Parroquia de los Doce Apóstoles, con Doña Salustia Aguayo, natural de Valparaíso, hija de Don Dámaso Aguayo y de Doña María Tapia. La novia era hermana del entonces Capitán de Corbeta Don Martín Aguayo Tapia.



En septiembre de 1856, salió, al mando del bergantín goleta *Janequeo*, con destino a la zona de Chiloé, a fin de explorar toda esa área, hasta entonces relativamente poco conocida.

En efecto, el 6 de octubre de 1856 el Teniente 1º Don Francisco Hudson, zarpa en una balandra desde Ancud, con destino a la desembocadura del río Maullín. El bergantín *Janequeo* queda fondeado en esa bahía, a cargo del 2º Comandante, Teniente Don Onofre Costa. Lleva consigo al guardiamarina Don Francisco Vidal Gormaz, considerado hoy en día el padre de la hidrografía chilena, a quien sin lugar a dudas, el ejemplo de su Comandante incentivó al joven Oficial en las actividades hidrográficas.

Recorre por el río y por tierra toda la hoya del Maullín y sus afluentes. Acampando en la costa del río, bogaban o arrastraban la

chalupa para avanzar hacia el Este. El día 13 de octubre y en el paso conocido por el "Derrumbe", y por la dificultad de seguir avanzando con la chalupa debido a la fuerte corriente y a la infinidad de troncos que afloraban en el río, continuaron por tierra en busca de la "Cascada".

Sólo al día siguiente después de penosa marcha por turbales y mallines, logra llegar al lugar donde se le presenta a la vista tres cascadas formando casi un medio círculo por donde caen las aguas, que se precipitan de una altura de seis a tres pies. El Guardiamarina Vidal Gormaz hace un croquis de estas caídas de agua, el que acompaña en la descripción que hace él años más tarde, del río Maullín, la que aparece publicada en el Tomo I del Anuario Hidrográfico.

El Teniente Hudson comenta en su parte, que el golpe de agua que baja por allí

no tiene dificultad en llevarse palos y árboles que encuentra en su curso; por cuya razón una tercera parte del río, a uno y otro lado está sembrado de troncos.

En vista de lo anterior, sugiere la necesidad de limpiar de troncos el río, estimando que ello es posible realizar en un mes, sin contar los días de mal tiempo. Esta acción habilitaría la navegación para embarcaciones menores en faenas de explotar el bosque, empleando la revesa de la orilla del río, lo que les permitiría hacer ese viaje en la mitad del tiempo que requerirían si deben navegar con toda la corriente en contra al hacerlo a medio freo.

Agrega que también puede hacerse esta limpieza del río Maullín por cuenta fiscal, sólo la primera vez, y posteriormente mantenerlo despejado constantemente, matriculando a los que usan esta vía para ir a explotar el bosque y mandarlos cada dos años a que se ocupen durante un mes en esta faena.

Desde este punto, y encaramado a un árbol (un avellano según Vidal Gormaz), y como a 25 millas de distancia en dirección norweste, divisa el volcán Osorno, llegando, por lo tanto, a las cercanías del lago Llanquihue, aunque sin alcanzarlo por encontrarse ya escaso de víveres. Inició la marcha de regreso a encontrar la chalupa y regresó al puerto de Ancud, volviendo a su buque el 22 de octubre. Sondó y levantó el plano del río Maullín, eleva un detallado informe y hace innumerables sugerencias que van a apoyar los planes de colonización de esa región.

Seis días más tarde, el 28 de octubre, el Teniente Hudson, emprende la marcha por tierra hasta Chacao, ya que las condiciones meteorológicas no le eran favorables para dirigirse por mar. Cruza hacia Puerto Montt, en compañía del Intendente de Chiloé quien se



Volcán Osorno y lago Llanquihue.

dirigía al lago Llanquihue con el objeto de ubicar a los colonos alemanes en los terrenos que se les había asignado. El propósito de Hudson era explorar el desagüe del lago Llanquihue hasta las cascadas descubiertas en la expedición efectuada a comienzos de ese mes al río Maullín.

El día 5 de noviembre inicia su exploración en dirección a las cascadas. Después de caminar hasta el día 11, con mal tiempo, en una zona donde había que ir abriéndose paso con machete y falto además de víveres, regresa al lago Llanquihue sin haber alcanzado su objetivo.

El día 14 del mismo mes regresó a Ancud y comienza a planificar otra expedición al río Maullín, la que debe ser postergada por nuevas órdenes de reconocer la roca Remolinos o Petecura y sugerir el modo de balizarla con una boya de campana.

El día 20 de noviembre, recibe un oficio del Ministro de Marina. Al parecer el Ministro de Marina debe haberle llamado la atención por no haber elevado inmediatamente el parte de la comisión al río Maullín. Ello lo desalienta por la falta de comprensión de las autoridades, que disponen trabajos desde el centro del país, sin recordar las condiciones difíciles en que se desarrollan las actividades en la zona sur.

En su parte al señor Comandante General de Marina, expresa el Teniente Hudson: "No puedo concluir, señor Comandante Jeneral, sin manifestar a U.S. el sentimiento que me causa la idea de que el señor Ministro de Marina crea por un instante que desconozco los artículos que me cita, de las Ordenanzas Jenerales de la Armada, en la nota que U.S. me transcribe con fecha 20 del pasado. Así es que no creyendo faltar a mi deber, me reservaba entregar el resultado de mis trabajos de exploración reconocimiento a mi regreso al Departamento. Sin embargo, desde que S.S. exige que lo haga ahora, no trepido un instante en aprovechar la presente oportunidad para remitir dos planos del río Maullín, uno de ellos en escala grande, comprendiendo hasta donde pueden llegar los buques de vela sin necesidad de ser llevados a remolque: es decir, una distancia de 18 millas".

Y luego agrega, quejándose con toda razón que no le hayan satisfecho los requerimientos que había presentado con antelación, lo siguiente: "Con motivo de haber traído pocos oficiales para la expedición, a causa de la necesidad que hay de ellos en la escuadra, i teniendo que colocar ahora uno, en la balandra que debo llevar al Sud, queda pues, el servicio muy recargado; por consiguiente me he visto en el caso solicitar de esta Intendencia dos de los cadetes de la Escuela Náutica de Chiloé, para que pasen a prestar el servicio de Guardia Marina durante la presente campaña, si es que U.S. lo halle por conveniente".

"Permítame también poner en conocimiento de U.S. que pocos días antes de salir de Valparaíso, es decir, luego que recibí orden de alistar el buque de mi mando para hacer la expedición, pedí toldos de invierno atendiendo que los que existen a bordo estaban casi inútiles; pero habiéndome contestado que no había necesidad de reemplazarlos hasta que llegara de regreso al Departamento, salí con estos, los cuales están ahora inservibles con el uso casi diario que se ha hecho de ellos.

En vista de esto i atendiendo a la falta que hacen a bordo, especialmente en estas latitudes, me encuentro en el deber de solicitar se remita oportunamente un juego de toldos con las dimensiones del plano que acompaño".

Qué fácil es decir no, sentado en una confortable oficina con los soles de primavera en el Departamento (Valparaíso), desconociendo o no queriendo reconocer que de Chiloé al sur llueve sobre los 3500 mm. al año!

Es de suponer que antes de zarpar hacia el archipiélago de los Chonos, haya recibido los mentados toldos de invierno.

El Intendente de Chiloé, en oficio al Ministro de Marina, al alabar el trabajo desarrollado por la expedición del Teniente Hudson, resume los resultados del modo siguiente:

"Se han descubierto cuarenta y cinco millas de río navegable para vapores chatos hasta trecientas toneladas, a través de terrenos excelentes para el cultivo y muy abundantes en madera de toda clase, principalmente el pellín y lingue, que son desconocidos en el resto de la provincia. El río tiene de hondura en ese espacio desde ocho hasta dos brazas y únicamente en un solo punto tiene braza y media. El fondo es igual y siempre de arena y cieno. De esas cuarenta y cinco millas, veinte y dos están sujetas al influjo de las mareas, y tanto por esta circunstancia, como por la hondura del río en ellas, pueden ser navegadas por buques de vela hasta de más de cien toneladas.

Aunque no faltaría fondo para buques de mucho mayor porte, habría sin embargo algún peligro para ellos en la estrechura entre la piedra y el bajo del Pangal, que aunque tiene buen fondo y seis cuerdas de ancho, no es fácil atravesarla en tiempo borrascoso por la mucha reventazón que allí se forma. Pero este inconveniente se evita fondeando más afuera de la boca del río, en los puertos del Amortajado y de Quillagua que son accesibles en todo tiempo con cualquier viento, a propósito para embarcaciones de mayor

porte y tan guarecidos como pueda desearse. El río no tiene barra, y cuatro de sus afluentes que son también navegables con la marea, atraviesan cordilleras de alerce y terrenos excelentes para el cultivo.

El carbón de piedra descubierto en los puertos del Amortajado y de Quillagua, es tal vez el resultado más halagüeño que ha producido la expedición. Las muestras que se han remitido a esta Intendencia son de inferior calidad, pero debe contarse con que las capas más bajas serán mucho mejores, como ha sucedido en Lota y en todas partes...”.

Por nota del Ministro de Marina de 5 de noviembre de 1856, Hudson, como se ha dicho, y casi recién terminada la comisión para explorar el nacimiento del río Maullín, sale a reconocer la “piedra de Remolinos o Petecura”.

Examina cuidadosamente la roca, determinando que es de una especie de “Cancagua” mezclada con piedras menudas, lo que a juicio de Hudson, la hace ser más consistente.

En cuanto a la boya de campana que la superioridad deseaba fondear, estima que la parte que choca con la corriente debe ser un poco levantada en forma de proa de chalupa, a fin de que el agua pase por debajo, y ser fondeada por el lado sur de la roca, para que así no golpee contra dicha roca en la baja.

Sin embargo, de acuerdo con una idea que le presentó una persona competente en el asunto, Hudson sugiere en cambio fondear una lancha de fierro, con cubierta y depósitos de aire, fondeada como se haría con la boya y llevando un palo de veinte a treinta pies de altura, dispuesto de modo que se pudiera mantener arriba una luz durante la noche, que cuidada por dos hombres, llenaría probablemente el objeto que el gobierno se había propuesto. Indica además, que estos hombres podrían vivir en la lancha, como guardianes y recibiendo los víveres cada quince días. En otras palabras, sugiere la instalación de algo similar a un buque faro.

Al terminar su informe, que eleva en la misma fecha de término de la comisión, el 28 de diciembre de 1856, recomienda que: ... en la piedra de Pugueñun se instale una boya, porque está separada más de una milla de la punta del mismo nombre i sólo se descubre también en las grandes mareas. Esta piedra, puedo asegurar a U.S., que es casi tan peligrosa como la de Chacao; en primer lugar porque tiene remolinos que atraen también a las embarcaciones; i en segundo, porque prácticamente no es bien conocida la situación de ella, con motivo de no haber puntos remarcables en las inmediaciones del canal.

El 3 de enero de 1857, zarpaba en una nueva expedición hacia el sur, con la intención de encontrar alguna comunicación interior a través de la península de Tres Montes.

En convoy con la balandra *Emprendedora*, reconoció caletas y accidentes hidrográficos, continuando hasta el sur del archipiélago de Chiloé con la intención de cruzar el golfo de Corcovado. Un temporal lo separa de la *Emprendedora*, y lo retrasa hasta el día 16, cuando ingresa al canal Moraleda junto a la balandra con la cual se había reunido días antes. En la noche de ese día fondea en puerto Espiñeira, (hoy puerto Cuptana), bautizado con ese nombre por el Capitán Don Benjamín Muñoz Gamero en 1844 en su navegación hacia el estrecho de Magallanes. Aprovecha de efectuar un levantamiento hidrográfico del Puerto y hacer una completa descripción de los elementos de historia natural. El día 19 fondea en puerto Americano (en la isla Tangbac), donde en su actividad de exploración encuentra manzanos sobre un terreno cultivado. Estos frutales fueron plantados y cultivados por una familia que estuvo establecida mucho tiempo en ese puerto, en la época en que los buques balleneros cruzaban estos canales.

Zarparon con destino a laguna San Rafael, pasando una noche en bahía Reynahuel, (probablemente puerto Lagunas), y el día 21 zarparon hacia la citada Laguna;

pero una espesa neblina lo obligó a buscar refugio en puerto Archy, (actualmente puerto Harchy).

En vista de lo peligrosa que resultaba la navegación para el *Janequeo*, que se encontraba en mal estado por los años de servicio, decidió continuar al sur el día 22 de enero, embarcándose en la *Emprendedora*. Navegó por el canal Costa hasta fondear al atardecer en la rada de los Mogotes, (muy probablemente actual caleta Quesahuén), continuando al día siguiente acercándose a la Laguna. Nuevamente, al atardecer, fondeó al sur de los islotes de los Misioneros, (probablemente los islotes que se encuentran en la cercanía de punta Leopardo, bahía de San Rafael).

El día 24 recorrieron la laguna de San Rafael, explorando a pie el lado sur, sin haber encontrado paso alguno hacia la bahía San Quintín.

Habiendo concluido de levantar el plano del área, continuó recorriendo diferentes esteros con el propósito de encontrar o avistar el esperado paso, aquella esperanza que había dado origen al oficio que enviara al Comandante General de Marina, en febrero del año anterior.

Convencido, pues, de que no existía comunicación por canales, con los golfos de Tres Montes ni de San Esteban, se dedicó a

establecer algunas coordenadas astronómicas, y posteriormente regresó a puerto Archy donde se encontraba el *Janequeo*. Se hizo a la vela el 24 de febrero hacia el norte, recalando en Ancud el 20 de marzo, retrasado por las condiciones de tiempo. La comunicación tan deseada por las aguas interiores del archipiélago de los Chonos y el golfo de Penas no se encontró; pero en cambio, se levantó por primera vez un plano de la región y se obtuvo una idea general de este archipiélago.

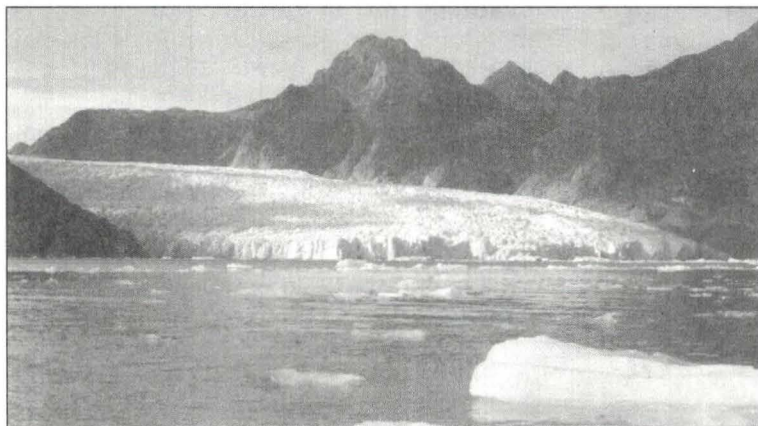
Lo acompañaba como cirujano de la expedición el joven doctor Don Francisco Fonck, médico de la colonia de Llanquihue, quien cooperó eficientemente al logro del éxito de esta expedición, no sólo en la parte sanitaria de la dotación sino con su aporte en las actividades científicas realizadas.

En abril del mismo año, 1857, zarpa con el propósito de efectuar trabajos hidrográficos en el canal Dalcahue. Hizo detenidos estudios sobre la navegación en el área y confeccionó cartas en una escala más apropiada que las existentes hasta entonces.

El 26 de agosto ascendió al grado de Capitán de Corbeta, y siempre al mando del bergantín *Janequeo*, emprendió una tercera expedición al río Maullín, durante los meses de octubre y noviembre. Navegó con su buque a la vela, remontando el río hasta fondear en Las Cruces, a 25 millas más arriba de la boca del río.

Con fecha 31 de octubre de 1857, sale Francisco Hudson, llevando nuevamente como ayudante al Guardiamarina Vidal Gormaz, embarcado en una embarcación regional a remos.

En la tarde de ese día (1 de noviembre) acamparon en el puerto (lugar de la orilla del río apto para atracar y desembarcar o protegerse del mal tiempo) denominado Meli, el mismo lugar



Laguna y ventisquero de San Rafael.

donde acamparon el año anterior. Al día siguiente continuaron su avance por el río, acampando al atardecer y aprovechando de efectuar un reconocimiento del terreno circundante esa tarde y el día siguiente.

El día 4 muy de madrugada y con las primeras luces del día, continúan su avance hasta llegar alrededor de medio día, a un lugar a cien metros de la Cascada.

El Comandante Vidal Gormaz narra, años después, en su informe de la expedición que efectuara posteriormente, algunas impresiones que dejó en su cuaderno de memoria de Guardiamarina al acompañar a Hudson en las expediciones de 1856 y 1857:

"...Más aún; los supersticiosos, que son algunos, hablaban impresionados de un animal que llaman Camahueto, que se come a la gente i tiene el singular poder de variar el tiempo a su antojo i de hacer llover o tronar como mejor le cuadre, para intimidar a los osados que intenten llegar al lugar de su reposo, el Salto o Cascada".

"Mientras ascendíamos el río, los bogadores del bongo nos hablaban de la cascada con un aplomo i seguridad que nos habría convencido en otras circunstancias; pero cuando de improviso i bogando en una curva se nos presentó a la vista el golpe de agua, todos se miraban las caras como interrogándose o para reprocharse los embustes que con tanto descaro propalaban; declarando en seguida unánimemente que

nadie había llegado antes al Salto del Maullín embarcado, i si mui raros los que le hubiesen visto por tierra; tales como los de la expedición de Don José Salamanca, muchos años há ...".

Antes de iniciar el regreso,

Vidal Gormaz dibujó la vista de la Cascada o Salto y el Capitán Hudson dejó una botella con un papel escrito dentro de ella, donde daba a conocer el objeto del viaje, los trabajos que habían tenido que superar para cumplir con su misión y una ligera descripción de esos lugares.

Hudson, repitió lo mismo en el lugar denominado el Derrumbe y en un punto intermedio, denominado Cordillera Nueva.

El regreso hacia Las Cruces, lugar donde se encontraba el *Janequeo*, demoraron sólo seis horas, lo que les había tomado tres días para alcanzar el Salto.

Zarpa con destino a Ancud y en el parte que eleva con fecha 13 de noviembre, al término de su comisión, sugiere que se debe construir un camino desde el Salto al lago Llanquihue:

"... creo sea más realizable hacer un camino desde el Salto de Agua hasta la Laguna que, en línea recta, apenas habrá tres leguas. Con una medida semejante, señor Intendente, se facilitaría mucho la exportación de los frutos de Llanquihue i tendrían quizás los colonos la facilidad para comunicar con este lado. Por otra parte, una vez hecha esta comunicación, colocando emigrados en ambos lados del río, el comercio de animales vacunos aumentaría considerablemente, puesto que es uno de los artículos más importantes en el día, i hombres industrioses sacarían de esto, sin duda, grandes ventajas".

No hay recuerdo que alguien hubiera alcanzado, antes que el Capitán Hudson, prestigiar tanto a la Hidrografía Nacional con un esfuerzo tan notable y con una visión de futuro en sus apreciaciones.

Desgraciadamente en la cartografía actual del río Maullín, no hay algún topónimo que recuerde al Capitán Hudson. Estando en Ancud, con el bergantín goleta *Janequeo*, y con fecha 19 de octubre de 1857 envía un oficio al Comandante General de Marina, sugiriendo, después de visitar el lugar de varada para limpiar fondos en Puerto Oscuro, y como conocedor de todos los lugares donde



Capitán de Navío Francisco Vidal Gormaz.

se puede hacer esta faena, que ese Puerto es el mejor de todos los que se encuentran en el archipiélago de Chiloé, y muy superior al de Puerto Montt, por lo tanto lo recomienda para limpiar los fondos de los buques de la Escuadra.

En diciembre de 1857 regresa con su buque a Valparaíso. El 20 de enero de 1858, fue nombrado Ayudante de la Comandancia General de Marina, y en abril del mismo año, pasó a tomar el mando de la corbeta *Constitución* e hizo un viaje a Talcahuano con el objeto de conducir tropas.

En junio del mismo año, fue nombrado Comandante del bergantín transporte *Pizarro*. Este buque pertenecía al Ministerio del Interior, que lo había adquirido para el servicio de la colonia de Punta Arenas.

Por toda oficialidad contaba con un joven piloto y por tripulación 16 hombres.

Uno de los propósitos del Ministerio del Interior era que el bergantín *Pizarro*, hiciese el servicio de correo entre Magallanes y Chiloé, pretendiendo por este medio mantener una comunicación más o menos correcta entre ambas localidades; pero se tuvo la evidencia de que con un buque de vela no era posible ese servicio, en una región tan procelosa como la comarca austral del país. En vista de este análisis, hecho algo tarde, se inició el estudio de reemplazar al *Pizarro* por un buque a vapor, a fin de regularizar el servicio de la colonia.

Desgraciadamente, poco antes tuvo lugar la pérdida total de este buque en las circunstancias que se narran a continuación.

El *Pizarro* al mando del Capitán de Corbeta don Francisco Hudson, había salido de Valparaíso con destino a la bahía de Ancud y posteriormente a la colonia de Punta Arenas, conduciendo al Gobernador de Magallanes, y víveres para ese establecimiento.

En Ancud, embarcó algunos materiales, transportando además víveres para Punta Arenas y ropa para la guarnición. Una vez cumplida esta comisión, el Gobernador de aquella colonia le ordenó que fuese a Chiloé

con el objeto de tomar un cargamento de maderas destinado a Magallanes.

Terminada esta nueva comisión, y ya en Magallanes, se le ordenó regresar al Departamento de Valparaíso.

Habiendo llegado a la colonia el bergantín *Meteoro*, al mando del Capitán de Corbeta Don Martín Aguayo, íntimo amigo y cuñado del Capitán Hudson, convinieron ambos en hacer el viaje de regreso, en conserva. En efecto, en el mes de enero de 1859 dieron la vela para el Pacífico; pero profundamente contrariados por los vientos reinantes, y hallándose ambos buques en Puerto Del Hambre (Port Famine), acordaron sus Comandantes en que si continuaban los vientos contrarios, volverían atrás para salir por cabo Vírgenes al Atlántico, doblar por el cabo de Hornos y continuar a su destino.

Así lo realizaron. Recalaron en Punta Arenas para embarcar algunos víveres, que escaseaban sobre todo en el *Meteoro*, y zarparon. Ingresaron al Atlántico los dos buques, con un día de diferencia, el 23 de febrero, yendo más adelantado el *Pizarro*. Ambos se dirigieron al estrecho de Le Maire, sin volverse a ver jamás, ignorándose la suerte del *Pizarro*, y suponiéndose que zozobró en un gran temporal ocurrido en el área del cabo de Hornos, durante los días del 7 al 9 de marzo de 1859.

El *Meteoro*, buque más sólido que el *Pizarro*, mejor dotado de oficiales y marineros, salvó con dificultad el temporal, cuya presión barométrica varió entre 746.5 milímetros, que es la presión media de esa región, y 714.7 que señala el vórtice de una depresión ciclónica. Sin embargo tuvo que regresar a Punta Arenas, para reparar varias averías sufridas con el temporal y embarcar nuevos víveres. Una vez listo el *Meteoro*, zarpó vía estrecho de Magallanes recalando en Chiloé el 21 de junio. Zarpó con destino a Valparaíso el 11 de julio para recalar el 15 del mismo mes.

No cabe dudas, entonces, que el bergantín *Pizarro*, fue víctima de este violento temporal, y quizás a la falta de oficiales que secundasen al Capitán Hudson en las

maniobras después de los prolongados días de temporal, no logró sortear con éxito el cruce del cabo de Hornos.

Sólo tenía a bordo un joven piloto, talvez con poca experiencia por su juventud.

"Hasta hoy, -dice el Comandante Vidal Gormaz,- no se ha vuelto a tener noticias del *Pizarro*, i desde que se sospechó su pérdida, no se hizo diligencia alguna para buscar a los náufragos, diligencias que habrían sido vanas, dado el campo incierto en que se le suponía perdido, el tiempo que había mediado entre su salida de la Colonia de Magallanes i en que se daba por perdido".

Debe haber sido muy doloroso para el Capitán Aguayo, la desaparición de su amigo y cuñado, pues juntos emprendieron el retorno al norte y por otra razón que subjetivamente consideró importante y que seguramente Aguayo debe haber tenido en cuenta en sus íntimos pensamientos, en relación a lo que expresa Vidal Gormaz e indicado en el párrafo anterior.

Volviendo atrás en el tiempo, hacia el año 1854, y recordando la época en que Aguayo tomó el mando de la barca transporte *Infatigable*, estimo necesario relatar un hecho vivido por su Comandante: De regreso de una comisión al Callao recaló en las islas de Juan Fernández. Al pasar por Más Afuera, avistó unos fuegos que le hicieron juzgar, serían algunos náufragos, por cuya razón mandó dos embarcaciones en su auxilio, los cuales no pudieron atracar en la parte donde se avistaba el fuego. Estando muy escaso de víveres, por haber hecho una larga navegación y en razón a que en la isla de Más a Tierra no le pudieron proporcionárselos por la misma circunstancia, al llegar a Valparaíso dio parte a la Comandancia General de Marina, la que con aprobación del Supremo Gobierno comisionó al *Janequeo* para ir en auxilio de los citados náufragos. Desgraciadamente este buque no encontró tales náufragos.

El Capitán Aguayo, zarpó el 28 de septiembre, nuevamente con la barca *Infatigable* con destino a la isla de Más Afuera, donde al

día siguiente de su arribo encontró 13 hombres, pertenecientes a la barca nacional *Emilia Luisa* que viniendo de Sidney, había naufragado una noche, tres meses atrás.

Como mencionáramos anteriormente, en diciembre de ese mismo año, 1854, el Teniente Hudson se embarca como Oficial Detall en la barca *Infatigable* donde seguía como Comandante, Aguayo, su futuro cuñado. No me cabe dudas que Aguayo debe haber tenido en su mente este episodio, cuando él, más que nadie, pudo apreciar lo que le había sucedido a Hudson, y que en este caso no se haya hecho una rebusca de los posibles náufragos del bergantín *Pizarro*, acompañando esta situación con su actuación casi cinco años atrás, donde gracias a su persistencia se salvaron trece vidas humanas...

El bergantín *Pizarro* era de construcción española, y había llegado a Valparaíso en 1858, donde su Capitán por cuenta de sus armadores lo vendió.

Por entonces se dijo que no se encontraba en buen estado y que su Capitán, no creía prudente volver a Europa con él; pero el bajo precio a que se enajenaba, entusiasmo al Ministro del Interior de la época, olvidando o no haciéndose asesorar, ya que la zona austral de nuestro país es una de las regiones más difíciles de navegar no sólo por su intrincada geografía sino por ser una de las regiones más tormentosas del planeta.

Según el Comandante Vidal Gormaz, en su obra "Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas...", dice que al Capitán Hudson se le negaron los Oficiales que había solicitado para completar la dotación!

Más adelante agrega: "Cosas de los tiempos embrionarios de la marina nacional, puestas en manos inespertas, que presumían de suficiencia!"

No cabe dudas que Vidal Gormaz debe haber estado bien informado sobre este naufragio, no sólo por su destacado espíritu de investigación sino que por haber ser-

vido, al inicio de su carrera, a las órdenes de este gran marino que fue Francisco Hudson Cárdenas y ser poseedor del Diario de navegación del bergantín *Meteoro*.

Quisiera transcribir el último párrafo de la Hoja de Servicios del Capitán de Corbeta Don Francisco Hudson Cárdenas: "...Concluida esta comisión se le ordenó regresar al Departamento de Valparaíso, y hasta la fecha no ha aparecido, considerándole el Gobierno, como muerto, según Decreto Supremo del 1º de julio de 1860".

Mayoría General del Departamento.
Valparaíso Julio 6 de 1860.
Jorge Bynon. VºBº Saavedra.

He revisado el derrotero y cartografía náutica de la zona, donde el Capitán de Corbeta Don Francisco Hudson trabajó con tanto esfuerzo, entusiasmo y amor por su Patria hace casi 140 años y sólo he encontrado

su nombre dado a una pequeña punta en el acceso a la laguna San Rafael, y no hay nada más que le recuerde.

Parece que el volcán que lleva su nombre y que sólo figura en la cartografía del Instituto Geográfico Militar, nos ha recordado este olvido o ingratitud.

En el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada hay un edificio que lleva el nombre de Don Francisco Hudson.

En la Región de Aysén, el volcán Hudson hizo erupción el 9 de agosto de 1971 y repitió su llamado el 9 de agosto de 1991, exactamente 20 años después, como un signo recordatorio a los marinos de este fin de siglo.

En marzo de 1999, se cumplirán 140 años de la muerte del Capitán Hudson en cumplimiento de su deber. Ojalá que antes de esa fecha se le recuerde en la toponimia de nuestra cartografía náutica!

BIBLIOGRAFIA

- Memorias de Marina 1849, 1857, 1858 y 1860.
- Anuario Hidrográfico Marina de Chile, 1884.
- Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento hasta nuestros días. Francisco Vidal Gormaz. Imprenta Elzeviriana. Santiago de Chile, 1901.
- Nuestros Hidrógrafos, Capitán de Fragata don Enrique Cordovez, 1937.
- Crónicas de las Tierras del Sur del canal Beagle, Mateo Martinic Beros, 1973.
- Hoja de vida del Capitán de Corbeta don Francisco Hudson Cárdenas, del Capitán de Corbeta don Santiago Hudson Cárdenas y del Capitán de fragata don Martín Aguayo Tapia.
- Archivos Dirección General del Personal de la Armada.
- Marinos Ilustres y Destacados del Pasado. Síntesis biográfica, Rodrigo Fuenzalida Bade, 1985.

* * *