

EL PRIMER CORREO DE LA PATAGONIA

Javier Vargas Guarategua*

Resumen

Hace 180 años, al amparo de la hermandad que sólo se obtiene al navegar el ancho mar por los océanos del mundo, nació el primer correo de Magallanes o de la Patagonia para ser más exactos, realizado de manera sui generis por marinos de distintas nacionalidades, pero bajo el espíritu fraternal de esa necesidad tan humana como es comunicarse los unos con otros.

Palabras clave: Estrecho de Magallanes; goleta *Ancud*; correo; patagonia.

Hasta la toma de posesión del Estrecho de Magallanes, realizado por orden del Gobierno de Chile el 21 de septiembre de 1843, por los tripulantes de la goleta de guerra *Ancud* -civiles, artilleros de Ejército y tripulantes de la Marina de Chile- los navegantes europeos consideraban la Patagonia como *res nullius*, vale decir, cosa de nadie, y tocaban tierra y navegaban por sus aguas como mejor y cuando les placía.¹

En estas circunstancias, una vez que se fueron conociendo las deducciones de las exploraciones y levantamientos hidrográficos ejecutados entre 1826 y 1836 en la región magallánica bajo la competente dirección del capitán Phillip Parker King² de la Real Armada Británica, pasó a hacerse más frecuente el paso de naves mercantes a través del Estrecho de Magallanes, tanto del Atlántico al Pacífico como viceversa. De este modo, el paso descubierto por Hernando de Magallanes en 1520, volvió a ser utilizado para la navegación interoceánica tras un largo lapso

de tácito abandono, ahora al amparo de la mayor seguridad para los buques en razón a la disponibilidad de planos hidrográficos más exactos y de una cada vez mejor comprensión de la geografía oceánica.

En el itinerario de este renovado tráfico, no tardó en cobrar notabilidad la bahía de San Juan de la Posesión, sobre la costa oriental de la Península de Brunswick, en la Patagonia, inmediatamente al sur de Punta Santa Ana (65 kilómetros al sur de la actual ciudad de Punta Arenas), a la que desde los tiempos del paso de John Narborough (1669-1670) se le tenía por el funestamente célebre *Port Famine* (Puerto del Hambre), esto en el contexto de la infausta aventura pobladora iniciada por Pedro Sarmiento de Gamboa en 1584.

El por qué, que justificaba esa cualidad de notabilidad, estaba proporcionado por las facilidades que el territorio concedía a los hombres de mar en cuanto a fondeo abrigado

* Ingeniero en Prevención de Riesgos y Medio Ambiente. Magister en Ciencias Políticas, Seguridad y Defensa. Destacado Colaborador de la Revista de Marina desde 2012. (javier.vargas@gmail.com).

1. VARGAS GUARATEGUA, Javier. Influencia de la Marina de Chile en la Toma de Posesión del Estrecho de Magallanes. REVISMAR; (5), 459-469, Valparaíso, 2007.
2. PARKER KING, Phillip & FITZ ROY, Robert. Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe. Proceedings of the second expedition, 1831-36, under the command of Captain Robert Fitz-Roy, R.N. London: Henry Colbyrn. 1836.

y posibilidades para hacer aguada, cargar leña combustible o conseguir maderas para labores de carpintería, además de suficiente caza, circunstancia que había sido considerada a su tiempo por el capitán King y sus sucesores durante el transcurso de sus maniobras navales, para situar allí su base de operaciones terrestres durante el transcurso de sus cometidos, lo que había contribuido a afamar el paraje.³

Nace el primer correo de Magallanes

En estas circunstancias, el 7 de septiembre de 1837 zarpaba de Toulon (Francia) y llegaba al Estrecho de Magallanes el 12 de diciembre del mismo año el capitán Jules Sébastien César Dumont D'Urville, al mando de las corbetas *Astrolabe* y *Zelée*. Después de una prolongada estadía en Puerto de Hambre (Rey don Felipe de Sarmiento de Gamboa) hizo rumbo hacia las islas Shetland del Sur y, prosiguiendo más adelante, descubrió la Tierra Antártica (Tierra de O'Higgins de los chilenos) que denominó de Louis Phillipe, como homenaje a su soberano. Agotadas las tripulaciones y sus naves, enfilaron proa al norte a recuperarse, llegando al puerto chileno de Talcahuano en mayo de 1838, para luego proseguir rumbo a Oceanía.

Y es durante el recorrido anterior a su malograda travesía a la Antártica que D'Urville descubre, según nos relata Jules Verne,⁴ el primer buzón o sistema de correos patagónico o magallánico.

Estaba por reembarcar –dice D'Urville– cuando me fue presentado un pequeño barril que había sido encontrado colgando de un árbol en la playa, cerca de un poste en el que se había escrito *POST OFFICE* (Oficina de Correos). Habiendo adivinado que este barril contenía papeles, lo llevé a bordo y lo examiné. Ellos consistían en las notas de los capitanes que habían pasado a través del Estrecho de Magallanes, indicando el tiempo de sus visitas, los incidentes de sus

viajes con consejos para aquellos que vinieran después y cartas para Europa y los Estados Unidos. Al parecer, un capitán norteamericano, de nombre Cunningham, había sido el creador de este buzón al aire libre. Meramente, en abril de 1833, él colgó una botella de un árbol y su compatriota, Waterhouse lo complementó en 1835 con el poste inscrito. Por último, el capitán Carrick del schooner *Mary Ann*, de Liverpool, pasó por el Estrecho en marzo de 1837, es decir, 16 días antes de nuestra propia visita y fue quien sustituyó la botella por el barril, agregando una invitación para todos aquellos que lo sucedieran, a usarlo como receptáculo de cartas con diferentes destinos.

Me propuse ingeniar esta cosa ciertamente útil e ingeniosa en su sencillez creando una verdadera oficina postal en el punto más alto de la península, con una inscripción con letras de un tamaño tan grande que llamara la atención de los navegantes que de otra forma no hubieran atracado en Puerto de Hambre. La curiosidad los dirigiría a enviar un bote a examinar el buzón, el que estará amarrado al poste. Parece ser que nosotros mismos gozaremos del fruto de este arreglo y nuestras familias estarán agradablemente sorprendidas al recibir noticias desde este salvaje y desolado distrito, justo antes de nuestra zambullida en las regiones polares.

En resumen –concluye D'Urville en sus anotaciones– la estadía en Puerto de Hambre fue muy exitosa, madera y agua se obtuvo fácilmente, se hicieron las reparaciones necesarias, se hicieron observaciones horarias, físicas, meteorológicas, de mareas e hidrográficas y por último, se recolectaron numerosos objetos de historia natural.⁵

3. MARTINIC B., Mateo y BURATOVIC B., Claudio. Las comunicaciones a distancia en Magallanes. Su evolución a lo largo del tiempo. Punta Arenas: La Prensa Austral. 2007, p. 13.

4. VERNE, Jules. Explorers of the Nineteenth Century. London: Forgotten Books. 1881. p.339.

5. Idem.

En 1840 sale a la luz pública una colección de obras de carácter histórico y de descripción geográfica del mundo conocido por aquel entonces, compuesta de sesenta y cinco volúmenes bajo el título de *L'Univers Pittoresque*; obra que destinó seis volúmenes a la historia y descripción geográfica de América.

El tomo V relativo a la zona austral de nuestro continente versaba sobre Chile, Argentina y la Patagonia bajo el título *Patagonie, Terre du Feu et archipel des Malouines* el cual nos señala:

Después de lo que hemos dicho, se comprenderá de qué importancia es hoy día el Estrecho de Magallanes para penetrar en el Océano Pacífico. No hay duda, en consecuencia, que de aquí a algunos años esta preciosa comunicación entre los dos mares será perfectamente conocida. Probablemente, además, alguna potencia europea pensará fundar en sus orillas, en el interés del comercio, un establecimiento formal. La triste suerte de la colonia de Puerto del Hambre (1584), es sin duda, un doloroso precedente; pero de allí no se podría deducir nada para el porvenir. Se ha visto mantenerse y aun prosperar otros establecimientos en lugares mucho más inhospitalarios (sic) que el Estrecho de Magallanes; y colonos inteligentes podrían sacar un partido ventajoso de los recursos que ofrecen en peces, en caza, en agua potable y en maderas, esas bahías del extremo sur de la Patagonia.⁶

El molinero norteamericano Silas B. Smith que pasó por el lugar el 17 de marzo de 1844 embarcado en la goleta *Express*, dejó una mención en su diario de viaje al hacer referencia al establecimiento chileno de Fuerte Bulnes recién erigido sobre Punta Santa Ana:

Dimos un paseo por los lugares importantes de los alrededores. Uno de los que visitamos fue la "Oficina de Correos" de Puerto del Hambre.

A quienes lean este libro les podrá sonar muy rara mi descripción, aunque trataré de explicar lo mejor posible el modo en que se ha construido. Después de subir un montículo llegamos hasta un gran tronco enterrado en el suelo. En dicho tronco vimos varias inscripciones de personas que habían naufragado o que habían llegado alguna vez hasta el lugar... Al pie del tronco había amarrado un barril, los que visitaban esta "oficina" tenían derecho a abrir el barril y llevarse lo que allí hubiera, y dejaban en su reemplazo un papel diciendo quien se llevaba la correspondencia. De este modo se mantenía activa la oficina. Mr. Mix (el armador que viajaba en la nave), sin ir más lejos, encontró una carta de sus capitanes por medio de esta oficina, en la cual le relataban las últimas noticias sobre el barco y su tripulación.⁷

Conclusiones

Sabemos que cuando D'Urville recaló en Puerto del Hambre, y encontró este *sui generis* correo patagónico, pudo apreciar su utilidad y quiso mejorar el servicio que prestaba como oficina postal de circunstancia y, mandó alzar un poste de madera de tres a cuatro metros de altura, a modo de baliza, con un tablón cruzado en la que ordenó escribir *Poste aux lettres*, y al pie del mismo un gran buzón de tronco forrado en zinc.

Así expedido a la honestidad, protección y diligencia de los hombres de mar, funcionó entretanto por considerables años este excepcional servicio de correos de circunstancia de carácter fiduciario, el primero de tal género del que se tenga memoria histórica en Chile y en Sudamérica, mediante el cual fue posible establecer la comunicación epistolar entre la Patagonia y el resto del mundo gracias a los avances en la cartografía, la hidrografía y la navegación.

6. LACROIX, Frédéric. *L'Univers Pittoresque. Patagonie, Terre du Feu et archipel des Malouines*. 65 Vols. Paris: Firmin Didot Frères 1840. p.47.

7. SMITH, Silas B. *Diario de Viaje desde Brandywine Mill, Delaware (U.S.A.) a Talcahuano (Chile) via Estrecho de Magallanes 1844*. En: MARTINIC Beros, Mateo. *De la Trapananda al Aysén: una mirada reflexiva sobre el acontecer de la Región de Aysén desde la prehistoria hasta nuestros días*. Santiago: Pehuén. 2004. p. 133.

BIBLIOGRAFÍA

1. LACROIX, Frédéric. L'Univers Pittoresque. Patagonie, Terre du Feu et archipel des Malouines. 65 Vols. Paris: Firmin Didot Frères 1840.
2. MARTINIC B., Mateo y BURATOVIC B., Claudio. Las comunicaciones a distancia en Magallanes. Su evolución a lo largo del tiempo. Punta Arenas: La Prensa Austral. 2007.
3. PARKER KING, Phillip & FITZ ROY, Robert. Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe. Proceedings of the second expedition, 1831-36, under the command of Captain Robert Fitz-Roy, R.N. London: Henry Colbyrn. 1836.
4. SMITH, Silas B. Diario de Viaje desde Brandywine Mill, Delaware (U.S.A.) a Talcahuano (Chile) vía Estrecho de Magallanes 1844. En: MARTINIC Beros, Mateo. De la Trapananda al Áysen: una mirada reflexiva sobre el acontecer de la Región de Aysén desde la prehistoria hasta nuestros días. Santiago: Pehuén. 2004.
5. VARGAS GUARATEGÚA, Javier. Influencia de la Marina de Chile en la Toma de Posesión del Estrecho de Magallanes. REVISMAR; (5), 459-469, Valparaíso, 2007.
6. VERNE, Jules. Explorers of the Nineteenth Century. London: Forgotten Books. 1881.

* * *