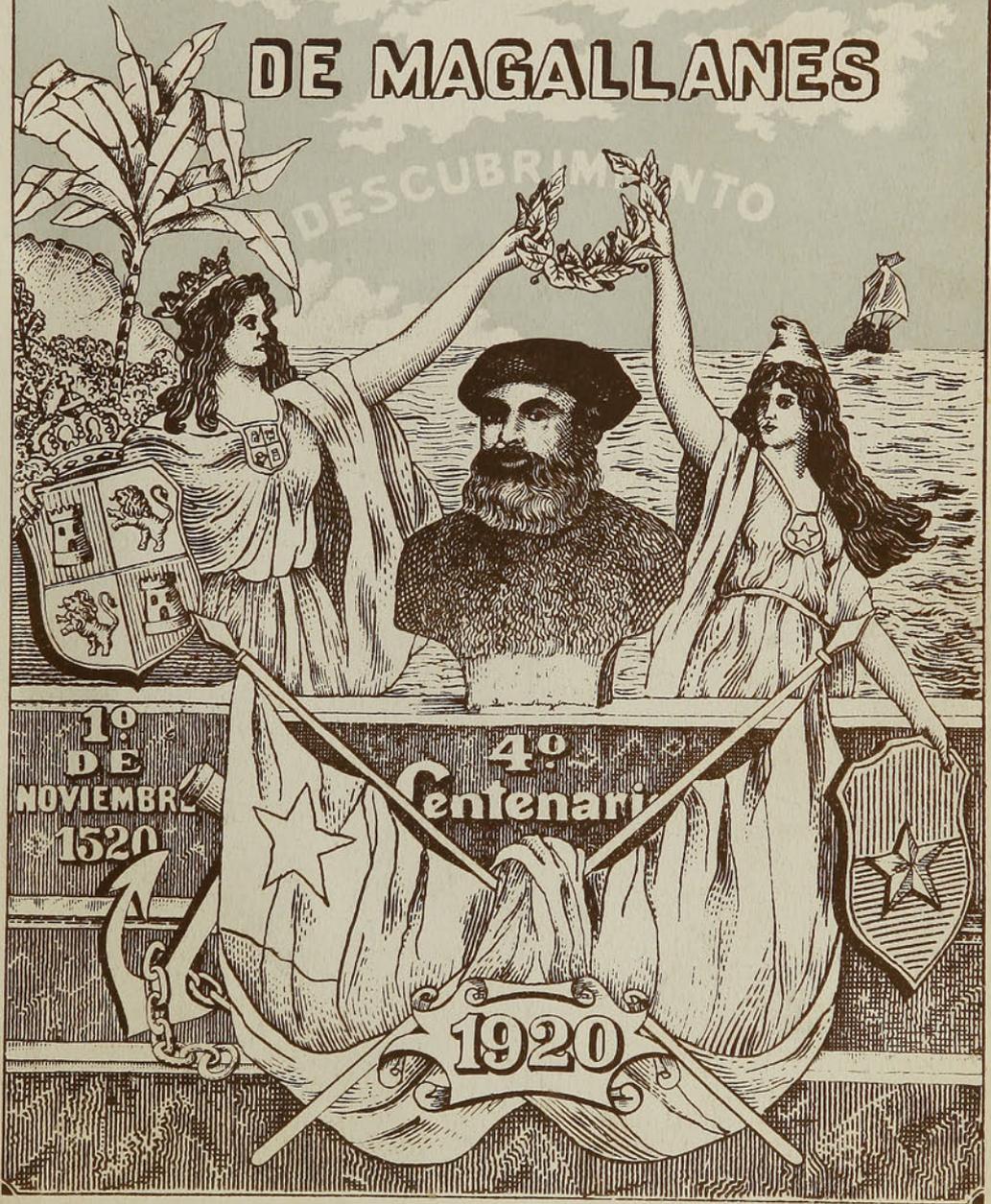


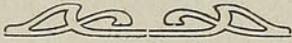
(P. 2-6-71-d^o 17-9-4)

E.G. 3-4(10)p.17

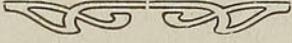
HAC 7983

HOMENAJE A HERNANDO DE MAGALLANES





MAGALLANES



Valparaíso, Noviembre de 1920.

MAGALLANES

DESCUBRIMIENTO DEL ESTRECHO

PERSONALIDADES — RIQUEZAS

Y DATOS GENERALES SOBRE

==ESTE TERRITORIO==

DOR

JAVIER MARTIN M.,
Contraalmirante.



VALPARAISO
IMPRENTA DE LA ARMADA

—
1920.





ÍNDICE.

	Págs.
Prólogo	5
Biografía de Hernando de Magallanes.....	13
Primer viaje alrededor del mundo por Hernando de Magallanes	25
Oda a Magallanes.....	33
Hernando de Magallanes.—Datos sacados de las crónicas de la época y de la relación de viajes de Pigaffeta, historiador que lo acompañó en su expedición.....	39
Hernando de Magallanes en su vida íntima.....	47
Señales para la escuadrilla de Magallanes dictadas por el Almirante y que son admirables para aquella época.....	51
S. A. R. el Infante don Fernando.....	53
Bienvenida a la embajada española.....	57
El territorio de Magallanes y sus hombres.....	61
Servicios públicos de Punta Arenas	69
Cuerpo de Bomberos.....	69
Ligera reseña histórica de los acontecimientos de 1851-77.....	75
Gobierno local del territorio de Magallanes.....	79
Lista de Gobernadores.....	80
Cuerpo Consular.....	81
Acta por medio de la cual el gobierno chileno tomó posesión defini- tiva del territorio de Magallanes.....	83
Indígenas de Magallanes.....	85
Leyenda de un fueguino.....	89
Situación económica de Magallanes.....	91
Carbón y cobre.....	96
Sociedades ganaderas.....	97
Industrias	105
Datos comparativos del desarrollo comercial.....	108
Marina Mercante.....	109
Noticias generales.....	113
Límites del Territorio.....	119
Expediciones después de la de Magallanes.....	121
Climatología	131

	Págs
Sismología	131
Exploraciones científicas.....	132
Espediciones nacionales.....	136
Meteorología.....	137
Aspecto de la naturaleza.....	141
Comentarios sobre el mapa de Sebastián Caboto, 1554.....	143
Reseña geográfica.....	147
Geología.....	152
Fauna y Flora.....	156
Dejemos recuerdos provechosos de la fiesta magallánica.....	169
Bibliografía.....	171
Cartas publicadas por la Oficina de Hidrografía y Navegación, por levantamientos hechos por el personal de la Armada de Chile en el Territorio de Magallanes.....	173

ILUSTRACIONES.

Retrato del autor.....	v
España y Chile, al inmortal navegante (alegoría).....	7
Carlos V.—El gran monarca español que hizo preparar la expedición de Hernando de Magallanes.....	11
Excmo. señor Juan Luis Sanfuentes.....	15
S. M. Alfonso XIII, que se hará representar en los festejos del descubrimiento del Estrecho.....	19
Monumento a Hernando de Magallanes.....	23
Vista de la escuadrilla que zarpó al descubrimiento del Estrecho, en 1519.....	26
S. A. R. el Infante don Fernando, Príncipe de Baviera.....	27
Magallanes atravesando el Estrecho.....	30
El acorazado <i>Almirante Latorre</i> , de la Armada de Chile, que posiblemente asistirá a los festejos.....	33
Don Julio Prado Amor, secretario de la Comisión de Festejos.....	33
<i>La Victoria</i> , primera nave que dió la vuelta al mundo, año 1552, al mando de Sebastián del Cano, que sucedió a Magallanes.....	49
Bienvenida al crucero de S. M. C. <i>Alfonso XIII</i> , a cuyo bordo viene la Real Embajada de España.....	55
Escudo de armas de Punta Arenas.....	59
Don José Menéndez.....	62
El escultor Córdoba, autor del monumento a Hernando de Magallanes.....	63
Monumento a Hernando de Magallanes (visto de costado).....	67
Bomberos de Punta Arenas, 1. ^a compañía.....	69
2. ^a compañía.....	70
Apostadero Naval de Magallanes.....	71

	Págs.
Plaza de Armas de Punta Arenas.....	73
Plano de Punta Arenas.....	77
Gobernación Civil de Magallanes.....	79
Piragua india del Sur.....	85
Indio fueguino.....	86
Indios alacalufes.....	87
Estancia «Tres Chorrillos»	92
Bosque de roble blanco.....	93
Casa de don Juan Blanchard.....	94
Muelle de carga de Punta Arenas.....	95
Casa de don Mauricio Braun.....	96
Corte geológico del carbón de Magallanes.....	97
Banco Español de Chile.....	98
Gráfico que demuestra el prodigioso desarrollo de la industria ganadera en el Territorio de Magallanes.....	99
Casa de la Sra. Sara Braun de Valenzuela.....	101
Casa comercial de los señores Braun y Blanchard.....	103
Varadero Bonacich.....	107
Comercio de cabotaje de Punta Arenas.....	111
Cabo Pilar, boca occidental del Estrecho	113
Cabo Vírgenes, boca oriental del Estrecho.....	113
Plano del Estrecho de Magallanes.....	115
Vistas del cabo Froward, parte más austral del Continente Americano.....	117
Vista de una parte del Estrecho de Magallanes.....	119
Sebastián del Cano, según Navarrete.....	123
Don García Hurtado de Mendoza.....	124
Juan Ladrilleros, tomando posesión del Estrecho en 1557.....	127
Puerto en el Estrecho de Magallanes.....	129
Mapa de la América Meridional, trazado por Sebastián Caboto, en 1544.....	145
Ventisquero en el Estrecho.....	148
Calle Roca. Punta Arenas.....	160
León o puma chileno.....	161
El chingue	162
El huemul	162
El guanaco.....	163
La nutria o chungungo.....	164
El cisne	165
Faro Dungeness	167
Faro Evangelistas.....	168
Plano con la situación de las boyas.....	168





PRÓLOGO.

LA aproximación del 4.º Centenario del descubrimiento del Estrecho por Hernando de Magallanes, ha debido impresionar en forma muy grata a la mayor parte de los chilenos y muy especialmente a los que seguimos la profesión del marino: esto fué lo que nos indujo a escribir y presentar al público este modesto trabajo, que servirá de homenaje a la memoria del célebre e ilustre navegante.

Para llevar a cabo esta idea, tuvimos que recurrir a la lectura de las muchas publicaciones que al respecto se han hecho, encontrando algunas contradicciones y no poca falta de claridad en los documentos de la época; y no podía ser de otra suerte, si se recuerda, que, de las cinco carabelas que zarparon primero de Sevilla y después de San Lúcar de Barrameda en 1519, sólo regresó al mismo puerto, en 1522, la *Victoria*, con Sebastián del Cano y 18 hombres. La mayor parte de los apuntes del viaje, con sus episodios y fechas, se perdieron en los naufragios de tres de esas naves, y la *San Antonio*, que se insubordinó a la llegada del Estrecho, no ha podido referir los más importantes episodios del viaje, porque su capitán fué apresado por los tripulantes de la nave, que deseaban terminar un viaje lleno de sufrimientos y, según ellos, sin esperanzas de encontrar el deseado Estrecho.

De todas esas relaciones, y conociendo el sur de este continente americano, hemos procurado describir el viaje en forma sencilla y comprensible, sin olvidar en ningún momento la verdad histórica de tan magna empresa.



La biografía del héroe la transcribimos como lo está en la obra más antigua que ha llegado a nuestras manos, y que no tiene gran diferencia con otras posteriores. Hemos puesto, de intento, una de las descripciones del viaje según las crónicas de entonces.

Hemos creído que pudiese tener interés todo lo de carácter científico que se relaciona con el Territorio de Magallanes, como ser la relación de los viajes más importantes, con las deducciones que de ellos se sacaron.

Se han agregado datos respecto de la geología, climatología y sismología, y sobre la fauna, la flora y la mineralogía de esa importante zona. Para esto hemos consultado diversos documentos oficiales, como los *Anuarios Hidrográficos*, el censo del Territorio, las relaciones de viaje, los derroteros y las numerosas obras que se han escrito sobre Magallanes.

Damos también una ligera idea de los hombres a quienes les debe más el desarrollo y prosperidad de aquella región. Consideramos así mismo, sus instituciones, como el Cuerpo de Bomberos, que es una honra para la República; la beneficencia con sus hospitales, Cruz Roja, etc.; la instrucción primaria y secundaria; las industrias y el comercio en general; aunque todo en forma muy condensada, por no ser el objeto principal de este folleto. Se mencionan también las fuerzas de mar y tierra que se tienen destacadas allá, para la instrucción del personal y para la seguridad de la población. Algunas alegorías en homenaje al héroe, fotografías de los personajes más importantes, que tienen relación con este trabajo; vistas del sur, de Punta Arenas y un plano del Estrecho, que permitirán formarse una idea más cabal de la obra realizada por Hernando de Magallanes y las extraordinarias consecuencias que tuvo para la civilización y para el progreso de nuestra patria.

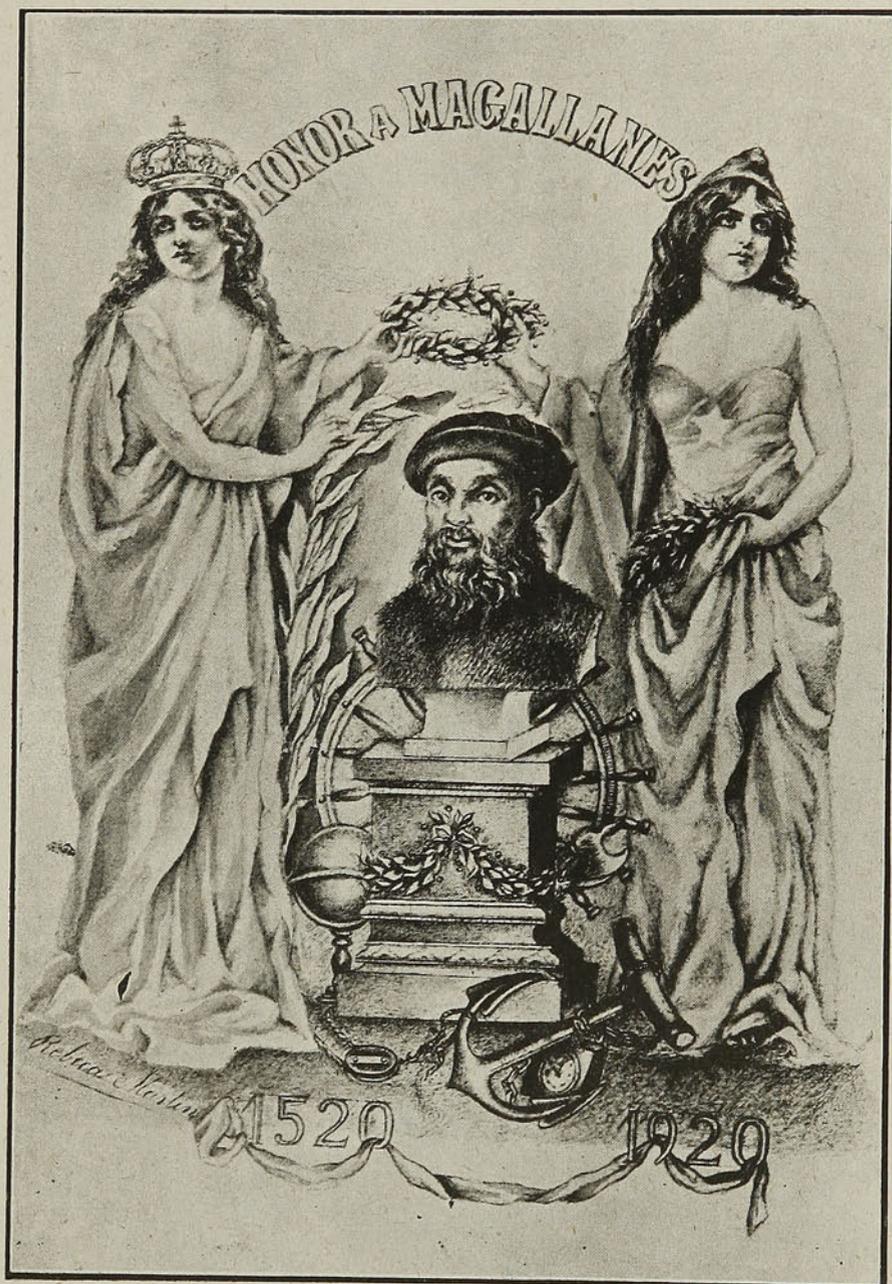
Un rico y distinguido comerciante español de Punta Arenas, vecindado allá por muchos años, y del cual nos ocupamos más adelante, donó antes de su fallecimiento, una gruesa suma para levantar en Punta Arenas un monumento al ilustre descubridor del Estrecho, y la sucesión de ese hombre eminente, de acuerdo con el Gobierno, hizo un concurso de artistas, en el cual obtuvo el primer premio, el conocido y aventajado escultor don Guillermo Córdoba.

El monumento deberá inaugurarse en noviembre próximo, fiesta a la cual el Gobierno de Chile ha invitado a los de Brasil y Argentina, y muy especialmente al de España. Ya se sabe que su digno rey, Alfonso XIII, con la elevación de miras que lo caracteriza, aceptó gustoso la invitación, y tiene ya designada una brillante delegación, que ha de palpar los sentimientos de origen y de profunda simpatía que une a las dos naciones, salvando distancias, mares y cordilleras.

Es éste el primer centenario que nos ha sido posible celebrar, de aquel acontecimiento, ya que en el anterior, el país, recién nacido a su nueva vida, dedicaba sus escasos recursos y todas sus energías al afianzamiento de su soberanía, a reconstruir el comercio y a dictar las leyes que debían regir los destinos de la joven nación, que se lanzaba a la vida independiente con fé en el porvenir y segura de alcanzar más tarde un lugar preferente en esta parte del mundo americano.

El Supremo Gobierno, para dar mayor realce a tan importante acontecimiento, ha nombrado una comisión de hombres patriotas y entusiastas,

España y Chile al inmortal navegante.



Magallanes, señor, fué el primer hombre
Que abriendo este camino le dió nombre.

ALONSO DE ERCILLA.

mandando al mismo tiempo un mensaje al Soberano Congreso en que solicita los recursos necesarios para recibir y agasajar a los ilustres huéspedes que han de venir al país.

A medida que el tiempo avanza, más se comprende la deuda de gratitud para con Hernando de Magallanes, que diera esa nueva vía de comunicación, a un país tan alejado del resto del mundo, del que nos separan inmensos océanos y elevadísimas cordilleras.

Además, toda esa vasta región del sur, con sus espléndidos terrenos para crianza de ganado lanar, y con sus impenetrables bosques, yacía en lamentable olvido, sirviendo sólo de albergue a primitivos e infelices indios, sin más bagaje que sus miserias, ni más esperanzas que vencer siempre al más débil, y esclavizando en forma insoportable a su desgraciada compañera de ruca y de infortunio.

Ni el descubrimiento del Cabo de Hornos, que se hiciera más tarde, en 1616, por Le Mayre y Schouter, pudo cambiar el valor del Estrecho, que debía ser aun mayor para los vapores, porque aquella otra ruta alarga el viaje en 300 millas, debiendo, todavía luchar con frecuentes tempestades y eludir los peligrosos témpanos flotantes.

Desde 1843, fecha en que la quilla del primer vapor surcó las aguas del Estrecho, con Weelwright, hasta nuestros días, esa ha sido y será la ruta más ventajosa, y no tardará mucho en serlo aún para los barcos veleros que han de contar con máquinas auxiliares, o bien, con remolcadores a propósito, que les permita evitar la ruta de más al sur.

EL AUTOR.





CARLOS V

EL GRAN MONARCA ESPAÑOL QUE HIZO PREPARAR LA EXPEDICIÓN
DE HERNANDO DE MAGALLANES.



BIOGRAFÍA DE HERNANDO DE MAGALLANES.

AL describir los rasgos principales de este célebre navegante, no nos detendremos a considerar aquellos detalles de la vida, que alargarían su biografía, sin darle relieve a sus condiciones especiales de carácter, a su extraordinaria energía, y a sus profundos conocimientos de la náutica, adquiridos gracias a sus estudios particulares, y ampliados por medio de sus frecuentes viajes.

Tampoco nos detendremos a considerar la manera cómo se escribe su apellido, por estar, en este punto, en desacuerdo los principales escritores de su época, y porque la posteridad, al inmortalizar su nombre, le ha dado definitivamente el de Magallanes.

No hay seguridad absoluta sobre si nació en Oporto, en la provincia de Tras-Os-Montes, o en la Extremadura portuguesa. Era hijo de noble familia, con título de Cota y Armas.

La reina doña Leonor, esposa de Juan II, lo llevó a su lado, y empezó a educarlo; más tarde, el rey don Manuel lo llevó a su palacio. Pasó una gran parte de su vida en Oporto, ciudad de sus afecciones. A los 20 años, salió por primera vez de Portugal, trasladándose a las Indias, donde inició su carrera militar, cuando era virrey de esos países Francisco de Almeyda; desde su juventud, demostró la firmeza de su carácter, su talento, y un valor a toda prueba, sintiendo una inclinación especial por los viajes.

En una de esas ocasiones, y en viaje de Cochín a Portugal, naufragó el buque en que iba; pero Magallanes, desplegando su natural entereza, consiguió, mediante su prudente consejo y su sacrificio personal, que todos los naufragos se salvaran, regresando poco después en otro buque a Lisboa.

Por los años de 1510, descubrió en Malaca, un gran complot que se tramaba contra los portugueses de la provincia, y, previniendo a su jefe Sequeira, pudo desbaratarlo. Después de haber servido brillantemente en la India, peleó contra los moros de África, distinguiéndose por su bravura en Azamor, donde tuvo el grado de Cuadrillero. En aquel encuentro, salió

herido de una lanzada en una pierna, a consecuencia de lo cual quedó para siempre algo cojo.

Los colonos de Azamor se quejaron de él a las Cortes, por no haber, según ellos, distribuído equitativamente los animales quitados a los enemigos, quejas que fueron escuchadas con mucha ligereza por el rey don Manuel, disgustando seriamente a Magallanes, que se veía víctima de odiosa intriga contra su prestigio; volvió de nuevo donde él, pidiendo justicia, y, como no la encontrara, desengañado de los hombres y aún de su patria, se dirigió a España, en busca de protección para realizar la magna empresa que lo preocupaba de tiempo atrás, y que era la de encontrar un camino más corto para dirigirse a los archipiélagos situados al oriente de las Molucas, y desde donde se llevaban tantas riquezas a Europa. (1)

Este hombre estaba destinado a dar al mundo importantes conocimientos geográficos, y a empujarlo hacia el progreso; esta razón justifica ampliamente tanto su cambio de ciudadanía como el hecho de que fuera a España, a pedir la poderosa ayuda de un monarca que no estaba sugestionado por inaceptables prejuicios, ni asesorado por los malos consejeros del rey don Manuel.

En España, se asoció al gran astrónomo Ruy de Faleyro, cuya ayuda le sirvió, al principio, para preparar sus derroteros de viaje, pero después, este sabio, con el exceso de trabajo, sintió debilitarse su mente y se separó de Magallanes. En cambio, el joven marino estrechó más su amistad con los hombres influyentes de España, encontrando una acogida muy favorable de parte del gran Cardenal Cisneros, que influyó poderosamente en el ánimo de Carlos V para poder preparar la expedición descubridora.

Magallanes llevó de Portugal a varios amigos suyos, marinos de reconocido valor y de especiales aptitudes, descollando entre ellos, Juan de Serrano.

El 22 de marzo de 1518 firmó, en Sevilla, las capitulaciones que indicaban la forma en que debía organizarse la expedición; en seguida, se empezaron los preparativos para alistar cinco carabelas, habiendo encontrado mucha facilidad para reclutar la tripulación española que debía equiparlas; en esta oportunidad contrajo amistad muy particular con el distinguido piloto vizcaíno, Sebastián del Cano, al cual el destino reservaba la suerte de regresar a su patria, después de tres años de ruda campaña, con la única carabela que pudo volver, llamada la *Victoria*, después de haber terminado el primer viaje al rededor del mundo.

Hernando de Magallanes, vencidas todas las dificultades que se le presentaron, y debiendo luchar muchas veces contra las influencias de

(1) Antes de salir de Sevilla se casó con una hermosa joven hija de don Diego de Barbosa.



EXCMO. SEÑOR JUAN LUIS SANFUENTES.

la corte de Portugal, según cuentan las crónicas de esa época, tuvo, al fin, la satisfacción de ver su escuadra lista para hacerse a la mar; enarboló su insignia en la nave mayor, que se llamaba *Trinidad*, y las otras cuatro, la *Victoria*, la *Concepción*, la *Santiago* y la *San Antonio*, estas últimas navegarían en conserva con la capitana, observando un ingenioso sistema de señales, ideado por él, que le dió los mejores resultados.

El 27 de septiembre de 1519, se daba a la vela con su escuadra, saliendo de San Lúcar de Barrameda, para emprender el viaje que asombrara al mundo, y que debía inmortalizar su nombre.

Magallanes creía, además, que la América, a semejanza del Africa y del Indostán, debía tener una forma piramidal, y que, por lo tanto, había de encontrarse un paso, orillando sus costas.

No entraremos a detallar las primeras jornadas de su viaje, por estar ya considerado en capítulo aparte; pero sí, nos detendremos a considerar los días tan amargos que pasó, al descubrir la gran conspiración que habían tramado tres de sus capitanes, en el puerto de San Julián, para encadenarlo y hacer regresar la expedición a España, alegando, para esto, que los víveres escaseaban, y que no había probabilidad alguna de encontrar el paso que buscaba el Almirante: Magallanes dominó la insurrección con mano de hierro, castigando a los cabecillas como merecían.

En ese mismo puerto, a los 42° 30' de latitud sur, encontraron por primera vez a los indios patagones, hombres fornidos, bien conformados y de elevada estatura. Estos indios andaban desnudos, y su alimento principal consistía en la caza y en la pesca; vivían en chozas o rucas de varillas y ramas, y se transportaban con facilidad de un paraje a otro; eran muy diestros en el arco, de carácter tranquilo, y, los de esa época, muy confiados: parece que no conocían la traición. No había llegado aún a esas vírgenes regiones, la noticia del más abominable de los crímenes, tan vivamente encarnado en el despreciable Judas... Embarcaron algunos de ellos, y siguieron su viaje al sur, en busca del paso que anhelaban, así que el tiempo se lo permitió, después de dar descanso a sus tripulaciones y refrescar sus víveres. El 1.º de noviembre del mismo año, descubrió el Estrecho tan buscado, que debía llevar su nombre.

Poco antes del descubrimiento, tuvo la pena de ver zozobrar a la *Santiago*, y más tarde, ya en los canales, creyó que le habría ocurrido igual suerte a la *San Antonio*, sin sospechar la revuelta de la tripulación de aquella nave, que, aprisionando a su capitán, Alvaro Mezquita dió la vuelta a Europa, cansada de las fatigas del viaje y de las privaciones que habían sufrido. Esta nave disminuyó en mucho los recursos de la expedición.

Después de 27 días de navegación en el Estrecho, salvando innumerables peligros y venciendo corrientes y vientos contrarios, consiguió, el

Almirante, salir con sus tres carabelas restantes, al otro mar, que llamó Océano Pacífico por haberlo encontrado tan tranquilo y tan hermoso.

Continuando su viaje al NO., avistaron dos islas desiertas, habitadas sólo por pájaros, y que llamaron Desventuradas; siguiendo su navegación, descubrieron otras dos islas, en el paralelo 20° de latitud Sur; y el 6 de marzo, a los 12° de latitud Norte, descubrieron otras dos, que llamaron de Los Ladrones, porque sus habitantes eran muy diestros para robar. El 16 de marzo, alejándose de esas islas, encontraron otro archipiélago, donde la escuadrilla fondeó para refrescar sus víveres, y al que llamaron de San Lázaro (hoy Filipinas), situado a los 10° de latitud Norte.

Los víveres secos que tuvieron que usar por largo tiempo, antes de llegar al Estrecho y después de salir de él, hasta las Filipinas, hicieron sufrir mucho a la tripulación, especialmente en la dentadura, dejando muchos hombres fuera de servicio. En repetidas ocasiones, hubieron de comerse hasta las ratas del buque.

El 25 del mismo mes, zarparon de nuevo, y el 28, llegaron a una isla, donde hicieron amistad con el rey y con sus habitantes, que se manifestaron muy amables y cariñosos. Después de una larga estada entre ellos, siguieron viaje, llegando a otra isla, que llamaban Zebut. En ésta, como en las anteriores, hicieron cristianos a gran número de sus habitantes.

En la isla de Zebut, como decíamos, pudieron reponerse de sus fatigas y ver que mejoraban sus enfermos; pues, allí tuvieron, no sólo toda clase de recursos, sino también ricos presentes con que les obsequió el rey, prometiéndoles, además, reconocer al soberano de España.

En una de las islas vecinas, llamada Matán, no recibieron a los expedicionarios en forma amistosa, por el hecho de haber estado ya en Zebut, cuyos habitantes eran sus enemigos. Magallanes reunió a 40 de sus tripulantes y, acercando sus carabelas a la costa, desembarcó, confiado en la superioridad de sus armas y en su valor. Los isleños, en número de 3.000, más o menos, se aprestaron a la lucha, y atacaron tan rudamente al valiente Almirante y a sus hombres, que los pusieron en completa retirada. Las bombardas de sus naves no alcanzaban a prestarles auxilio, por encontrarse fuera de tiro.

Magallanes, en persona, dirigió la lucha, con ese valor temerario que sabía desplegar en las grandes ocasiones, pero, desgraciadamente, una pedrada primero, y un lanzazo en la frente después, lo hirieron mortalmente. Esta irreparable pérdida produjo penosísimo efecto entre los expedicionarios que, como ellos mismos lo dijeron con mucha propiedad, «veían apagarse la linterna que los guiaba al través de caminos desconocidos, sin cartas de navegación, con muy pobres instrumentos náuticos, con escasos recursos, y en naves que eran más bien simples lanchones, con mástiles para sus velas».



SU MAGESTAD ALFONSO XIII

QUE SE HARÁ REPRESENTAR EN LOS FESTEJOS DEL DESCUBRIMIENTO DEL ESTRECHO,
POR S. A. R. EL INFANTE DON FERNANDO, PRÍNCIPE DE BAVIERA.

Los pocos sobrevivientes del combate de la isla de Matán, regresaron a sus carabelas. Los que permanecieron en la isla de Zebut, con Juan Serrano como jefe, fueron víctimas de una traición, muriendo a manos de los indios 24 de ellos, y el propio jefe.

La expedición siguió viaje a la isla de Buhol, donde se vieron obligados a quemar la *Concepción*, continuando el viaje, después de ese día, sólo la *Trinidad* y la *Victoria* y sucediendo a Magallanes en el mando de ellas, el piloto vizcaíno Sebastián del Cano.

En estas condiciones, arribaron poco después a Borneo, donde hicieron amistad con el rey del archipiélago; en una de esas islas se quedó la *Trinidad*, continuando el viaje hacia Europa solamente la *Victoria*. Haciendo rumbo por fuera de Sumatra, se encontraron cerca de Cabo Verde, y decidieron entrar en un puerto de la Santiago el 9 de julio de 1522. En esa isla fué donde notaron que contaban un día menos que los habitantes de ella; esto se debía a la manera cómo se cuentan las longitudes, que es de oriente a occidente.

Los expedicionarios habían dado por primera vez la vuelta al mundo, probándose la redondez de la tierra, en forma práctica.

De allí continuaron su viaje a España, con sólo 22 hombres que quedaron en la *Victoria*. El 4 de septiembre, doblaban el Cabo de San Vicente y el 7 del mismo mes y año, largaba el ancla esta carabela en San Lúcar de Barrameda, después de tres años menos 14 días, de navegación.

De toda la expedición, compuesta de cinco naves, sólo regresaba una, la *Victoria*, confirmando su simbólico nombre, y de los 267 hombres, que a su partida componían la tripulación, sólo llegaban 18.

Con razón digeron los poetas de aquella época: «La nave *Victoria*, la primera que ha dado la vuelta al orbe, debe ser puesta con sus tripulantes en inmortal memoria y ensalzada entre las constelaciones del cielo.»

A medida que el tiempo avanza, la figura de Hernando de Magallanes se agiganta y la posteridad reconoce que fué uno de esos genios que, de tarde en tarde, vienen al mundo como antorcha misteriosa, para señalarle nuevos rumbos; que immortalizan su nombre, sirviendo de ejemplo a las generaciones que se suceden al través de los siglos, y hoy, después de 400 años, hasta los que hemos pasado el meridiano de la vida, nos sentimos por un instante llenos de energía, para dedicar estas líneas al hombre superior, al genio de los mares, al que le abriera seguro camino a la parte más escondida y abandonada de este mundo americano..... Al que imprimió su nombre al magestuoso estrecho que une dos inmensos océanos; al que también lo imprimiera en los espacios celestes, al descubrir las nebulosas del Sur, y al que le diera su nombre a la parte más vasta de la superficie del globo, al Océano Pacífico, surcando por primera vez aquellas aguas, con sus tres gloriosas carabelas.

¡Honor y gloria a Hernando de Magallanes! es la expresión que brota espontánea de los labios de todos los hijos de esta tierra chilena, y deseáramos que estos sentimientos repercutiesen allá en los confines de la madre patria, heredera legítima de tantos sacrificios heroicos y de tan extraordinarios descubrimientos para la ciencia y para la navegación de este nuevo mundo.

EL AUTOR.





MONUMENTO A HERNANDO DE MAGALLANES.



PRIMER VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO POR HERNANDO DE MAGALLANES.

Comentarios del autor.

PARA facilitar al común de los lectores la inteligencia de la grandiosa y noble empresa del célebre navegante portugués, ahorrándole engolfarse en la interpretación de viejos manuscritos y de anticuados estilos, vamos a compendiar y resumir aquí las principales etapas de aquella gloriosa hazaña, cuya realización se debió principalmente al decidido apoyo del gran monarca español Carlos V., quien, desoyendo los prejuicios de muchos súbditos a causa del origen lusitano del gran marino y escuchando los consejos del cardenal Cisneros, (1) hizo preparar una escuadra compuesta de cinco carabelas, de un porte comprendido entre 80 y 130 toneladas y cuyos nombres fueron: *Victoria*, *Santiago*, *San Antonio*, *Concepción*, *Trinidad*, en la última de las cuales enarboló el almirante su insignia y fué la nave capitana durante la expedición.

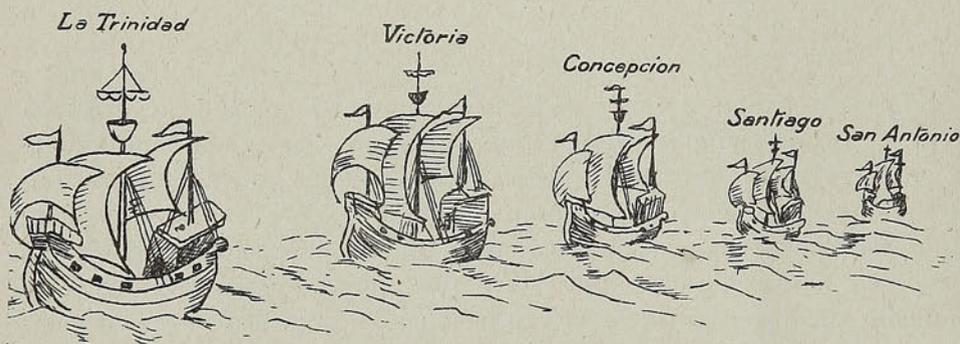
La tripulación era en su inmensa mayoría española, de la misma nacionalidad que la otra dirigida por Colón, el 12 de octubre de 1492, descubriera para Castilla y para León, el nuevo mundo americano. El destino le reservaba otra vez este triunfo a la noble España, cuna de heroicos guerreros y de atrevidos e inteligentes marinos.

Para comprender mejor la magnitud de la hazaña que se iba a emprender, hay que recordar el pequeño tamaño de los barcos de entonces, que apenas daban alojamiento a sus tripulantes, con bodegas sumamente estrechas para llevar sus pertrechos, víveres y aguada.

(1) El cardenal Cisneros murió antes de ver partir la expedición descubridora. El costo de la expedición fué de 8,000.000 de maravedíes.

Los instrumentos de navegación para observar los astros, para dirigir la ruta de la nave y para medir sus andares, eran por demás imperfectos. Las cartas marinas de la región austral no existían, y las celestes eran apenas conocidas. No obstante todas estas dificultades, Magallanes y sus hombres tenían fé en el éxito de su colosal empresa.

Lista ya la expedición para hacerse a la mar, y después de hermosa y patriótica ceremonia en el templo de Nuestra Señora de las Victorias, los tripulantes se dirigieron a sus carabelas y empezaron a levar sus anclas. Una inmensa muchedumbre llenaba las pintorescas costas de Sevilla. Los niños y los hombres envidiaban a los expedicionarios; los ancianos movían la cabeza dudando del éxito, y muchas mujeres trataban de ocultar las lágrimas, que silenciosas humedecían sus mejillas; esas eran las madres, que protestaban del destino que, para dar gloria a los hombres, necesita destrozar el corazón de la mujer.



De San Lúcar en la rada
Balanceándose en las olas,
De gaviotas cual bandada,
Cinco naves españolas
Que se aprestan a zarpar.

ABEL GONZÁLEZ.

Llegado el momento de la partida, el Almirante mandó desplegar las velas y al impulso de fresca brisa, se alejó rápidamente de aquellas queridas playas. Al caer la noche, las luces de Sevilla parecían pequeñas estrellas perdidas en los espacios infinitos...

Hernando de Magallanes unía a su vasta ilustración, un carácter enérgico, forjado en los combates terrestres y en las penurias del mar. El estaba cierto de que los dos inmensos mares que bañan las costas de la América, debían comunicarse al Sur por un canal seguro a los navegantes.



S. A. R. EL INFANTE DON FERNANDO, PRÍNCIPE DE BAVIERA.

El 27 de septiembre zarparon definitivamente de San Lúcar de Barrameda con rumbo al SO.

No entramos a describir los puertos de recalada que fueron necesarios a la expedición, para seguirlos solo ya muy al Sur, en altas latitudes, después de recalar en Río Janeiro y Río de la Plata. Días muy amargos aguardaban al atrevido Almirante y el 2 de abril fondeado en latitud 42° 30' (bahía San Martín), tuvo que sofocar una tremenda rebelión. Allí invernarón hasta el 24 de agosto, donde vieron a los primeros indios patagones.

Poco más al Sur, vió con pena zozobrar a la *Santiago*, a causa de haber chocado en roca desconocida, costándole no poco trabajo poder auxiliar a los náufragos, que, venciendo grandes dificultades, arribaron a inhospitalarias y áridas tierras.

Los víveres escaseaban en forma alarmante, y el agua apenas podía beberse por esos sufridos hombres. Empero, allí estaba Magallanes, secundado por sus lobos de mar nacidos en las agitadas costas de la península ibérica. Los ojos de los navegantes se cansaban escudriñando de día el horizonte y, en las noches, el estrellado y hermoso cielo del hemisferio austral. Una de esas noches descubrieron, con gran contento, la célebre constelación de la «Cruz del Sur», que, con su brazos extendidos en los espacios azules, parece indicar a los hombres que no deben desconfiar y que, llenos de fé y en alas de la esperanza, han de conseguir al fin el triunfo de sus legítimos ideales.

Magallanes, ocultando sus contrariedades y soportando privaciones, era el primero en subir al puente de la nave capitana y el último en dejarla, cuando sus ojos cansados de interrogar al horizonte, le pedían reposo.

Más al Sur descubrieron el río Santa Cruz y ahí recalaron a dar descanso a las tripulaciones y a refrescar sus víveres y aguada.

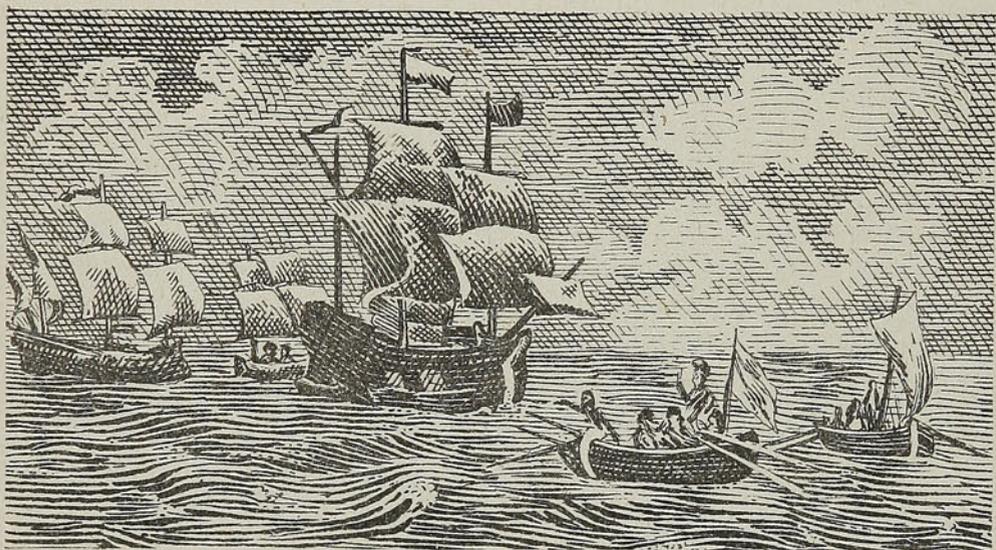
Después de algunos días, volvieron las naves a hacerse a la mar en demanda del canal tan deseado.

El 1.º de noviembre de 1520, los vigías de la *Trinidad* anunciaron costa baja por la amura de estribor, y que era, al fin, la entrada al deseado Estrecho: los mástiles de la capitana se cubren de banderas, los tripulantes suben a las jarcias y sus gritos de triunfo, rasgan por primera vez el silencio de esas lejanas y tristes regiones con los ecos de la voz del hombre. Se le dió a este descubrimiento el nombre de Todos los Santos, en homenaje a la fiesta religiosa de ese día, y de las Vírgenes, al cabo bajo, que primero se avistó.

Después de fondear su escuadra y dar descanso a su gente, la expedición vuelve a zarpar internándose en el Estrecho, avanza hasta el puerto que llamaron del Hambre, donde Chile, en el año 1843, fundó un establecimiento penal. Este viaje lo hacía el Almirante con solo tres de sus cara-

belas, pues, la cuarta, la *San Antonio*, que mandaba Alvaro Mezquita, se insurreccionó, y sus tripulantes regresaron a España, después de haber aprisionado a su valiente capitán!....

De puerto del Hambre sigue la escuadra por el Estrecho, buscando la salida occidental, y, doblando hacia el Norte, se encuentran con un majestuoso monte (cabo Froward) que se alza como un gigante, señalando la parte más austral del continente americano; allí se estrellan las rompientes de las olas y zumban los vientos con furioso e incomprensible lenguaje, en los frecuentes días de tormentas de esa inhospitalaria región.



MAGALLANES ATRAVESANDO EL ESTRECHO.

A espaldas de ese extraño peñón, o sea al Oriente, reina las mas veces absoluta calma: el coloso parece defender a los débiles que le buscan, contra la fuerza de los alborotados elementos...

Continuando la ruta al Oeste, divisan, por fin, la boca occidental del Estrecho. El éxito más completo había coronado el esfuerzo de esos hombres!...

La navegación ha durado 27 días y navegado 340 millas en canales. Dos grandes cabos de granito, uno al Norte y otro al Sur, a manera de formidables atalayas, marcan bien la entrada occidental del canal que mas tarde debía llevar el nombre de su ilustre descubridor.

Ya fuera del Estrecho, ven cuatro grandes rocas, que bautizan con el nombre de «Los Evangelistas»; la más occidental, que es la más escarpada y grande, se ve cubierta de espuma, por el eterno choque de las olas embravecidas.

Han pasado ya muchos siglos y aún el mar sigue siempre empeñado en su obra de tremenda destrucción. ¿Cuándo cesará esta lucha? se pre-

guntan los viajeros; ¿será cuando se paralice el grandioso rodar de los astros en los espacios sin límites? ¿O bastará sujetar en su vertiginosa carrera a la inocente luna, que con su aspecto de timidez y modestia, tiene siempre en constante agitación a esas amargas olas, que la temen y la desean a la vez, ya que sin ellas, las aguas aparecerían como muertas, sin ese aspecto encantador cuando cubiertas de blanca espuma, suben rugiendo a las empinadas rocas?

Más al Este de «Los Evangelistas», descubren los marinos unas tierras altas, en cuya cima parece verse un ejército de gigantes armados de extraños arcos (hoy islas de King).

¡Grandiosos monumentos que construyen los filones de agua, cayendo durante siglos sobre las piedras de granito!

La flota se interna, por fin, en pleno mar, donde las aguas aparecen tan tranquilas, bajo un cielo tan azul y tan sereno, que, por esta razón, le da Magallanes el nombre de Océano Pacífico, que ha conservado hasta nuestros días.

No cabe en los límites de esta modesta reseña seguir a los expedicionarios en sus nuevas empresas, pero es justo que consagremos un doloroso recuerdo a la irreparable pérdida del héroe principal de esa jornada, al inmortal Hernando de Magallanes, que pereció en forma trágica en la isla de Matán, (Filipinas) el 7 de abril de 1521. No alcanzó a regresar a la tierra española, que lo viera alejarse lleno de esperanza y donde lo aguardaba su joven esposa, para recibir de sus manos los laureles tan justamente conquistados después de inmensos sacrificios. Tal suele ser el destino de los hombres; parece complacerse en alucinarlos, ofreciéndoles triunfos y glorias que se esfuman cuando se creen próximos a alcanzarlos. (*)

Merecen también recordarse con gratitud los nombres de los otros capitanes que secundaron en su empresa a Magallanes y muy especialmente a Juan de Serrano y a Sebastián del Cano.

De las carabelas volvió a España sólo la *Victoria*, simbólico nombre, siempre socorrido por la fortuna, y de los 267 tripulantes, sólo regresaron 18, en 1522.

En este primer viaje alrededor del mundo, los navegantes tuvieron un día menos en ese año que el resto de los hombres, debido a la manera cómo se cuentan las longitudes de Oriente a Occidente. En este viaje se navegó 14.000 leguas.

El Estrecho de Magallanes ha sido después estudiado por numerosos y hábiles marinos, en especial por los de Chile. Sus costas están hoy per-

(*) El hijo de Hernando de Magallanes, D. Rodrigo, murió el mismo año que su padre y su esposa un año después.

fectamente iluminadas y abalizadas, como se ve en el plano que se adjunta.

Faros, pirámides y boyas luminosas, marcan y señalan todos los peligros, y minuciosos derroteros dan las más completas instrucciones al navegante.

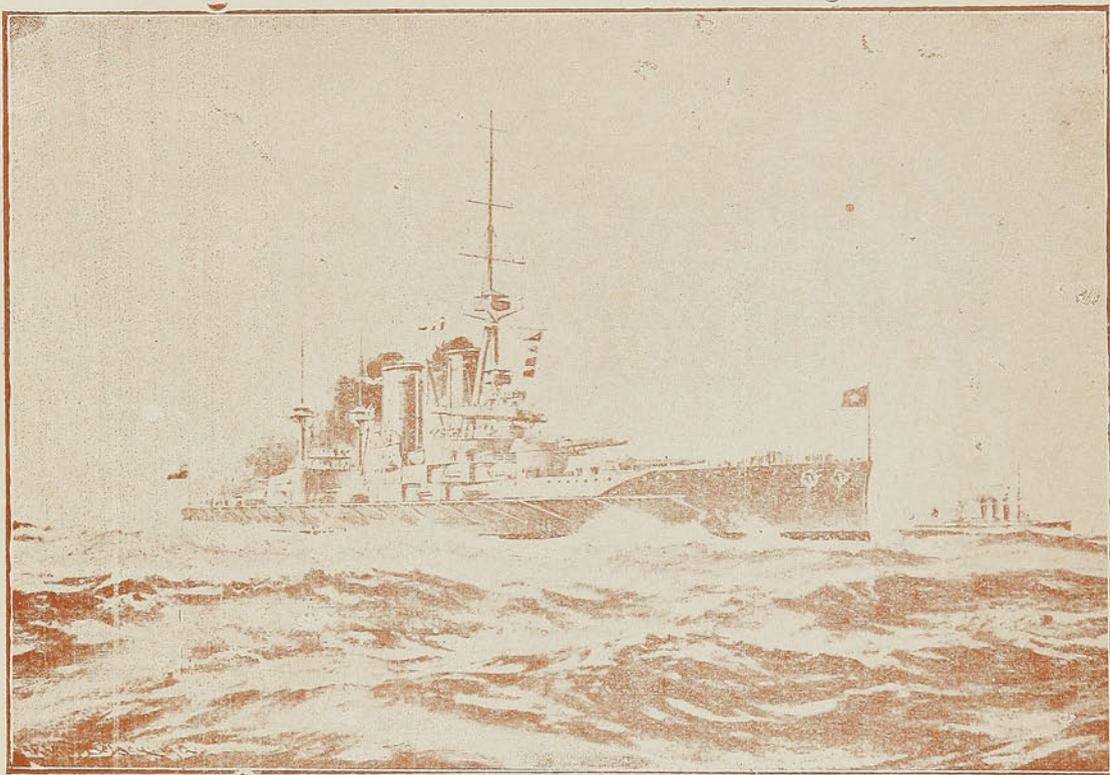
En el Territorio de Magallanes se establecieron hombres de trabajo que, llenos de fé y con visión clara del porvenir, imp'antaron diversas industrias, siendo la principal, la ganadería, que ha dado grandes riquezas a sus dueños y al país.





DON JULIO PRADO AMOR,

Distinguido abogado y estadista, que fué designado Secretario de la Comisión que preparó el programa para las fiestas del 4° Centenario del descubrimiento del Estrecho de Magallanes.



Acorazado chileno *Almirante Latorre*, que posiblemente asistirá a los festejos.



A HERNANDO DE MAGALLANES.

(Oda, escrita especialmente para este folleto).

DE San Lúcar en la rada,
Balancéanse en las olas,
De gaviotas cual bandada,
Cinco naves españolas
Que se aprestan a zarpar:

Sopla un viento de bonanza que las aguas riza apenas;
Hay tropel de marineros, hay crugidos de cadenas,
Y las áncoras colgantes por las bordas suben ya;
Mar afuera, mar afuera, ya se aleja la escuadrilla
Con las velas desplegadas... Y entre tanto, allá en la orilla,
El gentío que se agrupa bate al viento sus pañuelos,
Dando adiós a los que parten para no volver quizás,
Enlazados los pendones de Aragón y de Castilla,
En los mástiles erguidos de los leves barquichuelos,
Se despliegan a los cielos
Y se miran tremolar,
Como alados mensajeros de gloriosas esperanzas,
Como cóndores que vuelan a remotas lontananzas,
Entre dos inmensidades, la del cielo y la del mar.

*
* *

¿Hacia dónde con tu hueste de esforzados españoles,
De una aurora de septiembre bajo el palio de arboles,
Del Atlante por el seno, siempre hinchado de huracanes,
Vas, Hernando Magallanes,
Noble hidalgo portugués?

¿Por qué, rumbo al Occidente, con tus naves te encaminas?

¿A qué playas vas en busca de aventuras peregrinas,

Atrevido navegante,

De tu patria gloria y prez?...

¿Hacia dónde? ¡Tras un sueño, tras la gloria, hacía adelante!...

Tal lo dice tu apostura,

Mientras te alzas arrogante

Sobre el puente del bajel;

Tal el gesto de bravura

Que se mira en tu semblante,

Y el brillar de tu mirada, que es de rayo que fulgura,

Y la curva soñadora de tu tersa y amplia frente,

Que se yergue, como un nido, donde el genio omnipotente,

Cóndor rey,

Con sus alas desplegadas, del valor y de la audacia,

Soberano y majestuoso por su porte y por su gracia,

Se alza en pie.....

¡Adelante! tras un sueño de tu ardiente fantasía:

A buscar en las entrañas de la torva mar bravía

Los pasajes misteriosos,

Los incógnitos caminos,

Conocidos solamente de los monstruos escamosos

De los piélagos marinos;

A buscar entre el Atlante,

Y el Pacífico gigante,

Una ruta que en tus sueños de marino sólo ves;

A luchar con los embates de los fieros elementos,

Con las calmas pavorosas, con las furias de los vientos,

Con las férvidas resacas,

Con las densas camanchacas,

Y con todos los peligros que se pongan de través;

A luchar con el empuje con que luchan los leones,

A vanguardia de tu hueste de bizarros campeones,

Por la patria que adoptaste como tuya, por España,

La que albergue a tus delirios dió al abrigo de su entraña,

La que es reina de dos mundos,

La que es madre santa y buena de los genios errabundos

Que, abrumados bajo el peso de sus sueños peregrinos,

Van por todos los caminos,

Azotados por los cierzos restallantes del desdén;

A luchar, porque, triunfales, los pendones castellanos

Vayan lejos, vayan lejos, por ignotos oceanos,

Hasta donde nadie fué,

Y en regiones ignoradas se desplieguen soberanos,
Como mágicas auroras,
Del progreso precursoras,
Precursoras de la fé

*
* *

¡Adelante! tras la gloria!...
Otros tiempos eran éstos, que aun fulguran en la historia,
Sin que amengüen su esplendor
Cuatro siglos que han rodado, tenebrosos como abismos,
De trastornos y mudanzas y de humanos cataclismos,
Cuatro siglos que han caído con su peso abrumador;
Otros tiempos eran éstos, de quiméricos sueños,
De proezas temerarias,
De fantásticos azares
Y de hazañas legendarias,
En que el genio del marino sobre todos descolló:
Otros tiempos de aventuras y de andanzas por los mares,
Escrutando sus entrañas y buscando sus confines;
Otros tiempos, de atrevidos navegantes paladines,
En audacia sin segundos, sin segundos en valor.....
¡Adelante, oh lusitano, tras el sueño que alimentas!
Sigue, sigue por el seno de las ondas turbulentas,
Que se azotan iracundas
En los frágiles costados de tus naves errabundas,
Con la fuerza de un turbión!...
¡Adelante: por España,
Por su rey y por su Dios!
Con tal lema por divisa, ¿puede, acaso, haber hazaña
Imposible bajo el sol?...

*
* *

Mas, va larga la jornada... ¡cuántos días, cuántos días
De trabajos y de afanes,
De espantosas agonías
Y de brega de titanes,
Con el viento y con el mar!
¡Cuántas brechas y averías
En tus frágiles veleros!
Y aunque raza de leones
Tus bizarros marineros,

¡Cómo sienten desmayados sus audaces corazones,
Y sus fuerzas decaídas,
Y sus frentes abatidas!
Y a la patria, con que sueñan, cómo ansían retornar!...
¡Oh, las fieras tempestades, y las brumas, y las calmas,
Cómo son más espantosas que en los mares, en las almas!...
¡Qué profundos desalientos, qué de locas turbulencias,
Qué extravíos y demencias
En los pechos de tus bravos se levantan sin cesar!
La traición, en torno tuyo, más que el mar, se encrespa y ruge,
Y te acechan en la sombra las siniestras rebeldías.
Aunque seas un coloso por tu audacia y por tu empuje,
¿Tendrás tales energías
Que, lo mismo que al mar, puedas a los hombres dominar?
Y, entre tanto, en vano escruta
Tu mirada soñadora la amplitud del firmamento...
¿Dónde está la ignota ruta
Que forjó tu pensamiento,
Dónde está?...
Ese ensueño misterioso que tu espíritu entusiasma,
¿Fué un delirio solamente,
Fué una sombra, fué un fantasma
Engañoso de tu mente,
Nada más?...

¡No: imposible! De los mares el titánico proscenio,
Por do vas de tumbo en tumbo,
No es más grande que tu audacia, ni más vasto que tu genio,
Y ¡adelante! altivo ordenas, hacia el Sud torciendo el rumbo
De tu nave capitana, la velera *Trinidad*.
¡Adelante!... que tus ojos de vidente sobrehumano
Ya divisan el pasaje perseguido, no lejano,
Allá al linde impenetrable del brumoso cielo austral;
Y aunque, en torno, más sombrío,
Más huraño y más bravío
Ves que surge el desaliento;
Y aunque ruge airado el viento
Con rugidos de huracán,
Y a tus plantas los abismos
Se estremecen y se agitan con extraños histerismos,
Y te envuelven las tormentas en sus clámides de rayos,
En tu pecho no hay desmayos,
Ni zozobras, ni pavores... ¡Adelante!... ¡vencerás!...

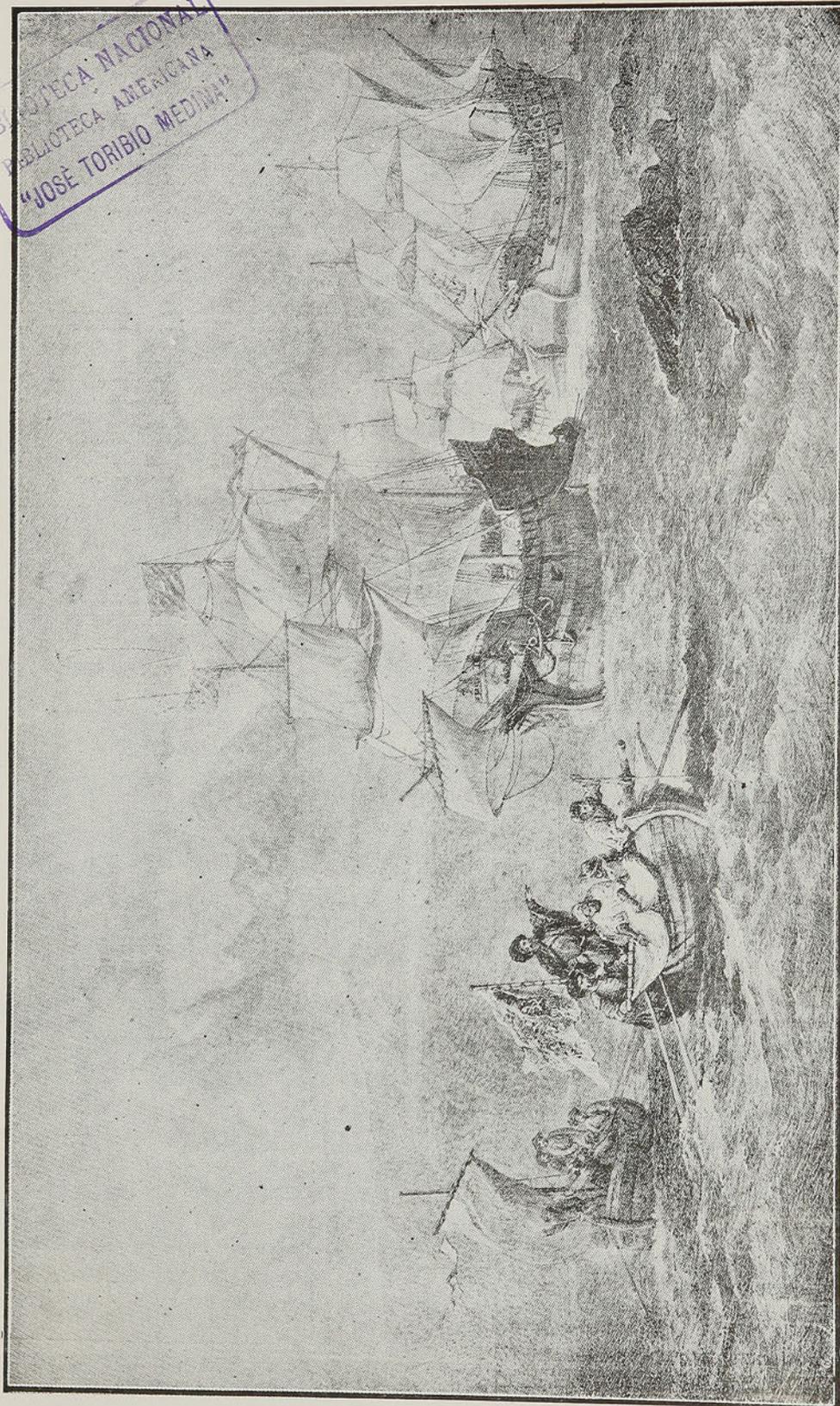
*
* *

¡Y venciste al fin, oh bravo
Navegante portugués!
¡Y la ruta hallaste, al cabo,
Que del torvo mar de Atlante
Va al Pacífico gigante,
Describiendo extrañas curvas y trazando cien caminos,
Por canales caprichosos y recodos peregrinos,
De las rocas y las nieves y las brumas a través!...
No fué un mito tu esperanza,
La locura de tu andanza
No un delirio vano fué...
¡Honra y prez a tu memoria,
Vencedor del verde abismo!...
Que himnos canten a tu gloria,
Que pregonen tu heroísmo,
Como cítaras inmensas de cordajes de esmeraldas,
Como cítaras pulsadas por la mano de Dios mismo,
Los dos piélagos gigantes que se estrellan en las faldas
De las islas encantadas del brumoso Chiloé!...
Y que sean de esas playas los cantiles de granito,
Gigantescos pedestales do tu nombre viva escrito,
Para siempre, nauta rey!

ABEL GONZÁLEZ.



BIBLIOTECA NACIONAL
BIBLIOTECA AMERICANA
"JOSÉ TORIBIO MEDINA"



MAGALLANES ATRAVESANDO EL ESTRECHO.
Año 1520.

(Copia de un cuadro de O. W. Brierly).



HERNANDO DE MAGALLANES

(Datos sacados de las crónicas de la época y de la relación de viajes de Pigaffeta, historiador que acompañó a Magallanes).

HERNANDO de Magallanes, apellido ya acostumbrado a darse a estimar y aún a obtener mandos de buques y escuadras portuguesas, pagando esta honra con lograr en Asia y Africa en el lecho del honor una muerte gloriosa. Este Magallanes, destinado por la Providencia para realizar el gran plan de Colón, se había criado en servicio de la reina doña Leonor, y después pasó al del rey don Manuel, fué a la India en 1505 con su primer virrey, don Francisco de Almeyda, y una de las acciones que le empezaron a granjear más crédito y honra fué el acierto con que contuvo por muchos días y hasta que la socorrieron, a la tripulación de una nave, que yendo de Conchi a Portugal, naufragó en los bajos de Padua; el motivo de quedarse en ella fué mucho más noble, pues instándole el capitán a que se salvaran en una embarcación menor, pero rehusando salvar también a un amigo de Magallanes, que no era hombre de tanta cuenta como él, escogió quedarse a perecer en su compañía antes que abandonarle. Se halló con Diego López en la primera expedición contra Málaga, y por su esfuerzo y diligencia salvó la vida a su compañero Juan Serrano, consolidando una amistad que duró lo que ellos. Fué también uno de los tres destinados al descubrimiento de las Molucas, que verificó su compañero Serrano; pero estos y otros hechos no fueron recomendados por Alfonso de Albuquerque, que tanto estimaba el valor. Siguió Magallanes empleando el suyo, y estando en Azamor en una salida que se ejecutó contra los moros, fué herido de una lanzada, de la cual quedó algo cojo. De cuadrillero mayor, en otra entrada, volvió con ochocientos y noventa prisioneros y dos mil cabezas de ganado.

Con tales servicios se presentó en la Corte de Portugal, pidiendo, por toda recompensa, que se le aumentase medio cruzado al mes, su sueldo; pero el rey don Manuel, tan declarado protector del mérito, lejos de reconocer el de Magallanes, le mandó que volviese a Azamor, para justificarse

de la malversación que se le atribuía del ganado cogido. Obedeció y regresó a Lisboa con las pruebas más auténticas de su inocencia, sin que sus pretensiones tuviesen éxito más feliz, antes sufrió el sonrojo de ver premiados a otros que habían tenido muy poca parte en las acciones de que él había sido el jefe. Resentido de tan injusto proceder, abandonó su patria, desnaturalizándose antes jurídicamente, y se presentó en Castilla, acompañado de un hidalgo llamado Ruy Faiero, hábil cosmógrafo, y de otros pilotos portugueses, con el duplicado intento de demostrar que las islas de las Especerías, de que intentaban apoderarse sus compatriotas, se internaban tanto al oriente, que entraban en la demarcación española, y de verificar la idea de Colón, de descubrir su paso a ellas al sur de la América. Para lo primero tenía cierta seguridad, pues mostraba las cartas que desde las Molucas le escribió su amigo Juan Serrano, que era el primero que se había establecido allí, en donde afirmaba que distaban aquellas islas descubiertas por él, más de seiscientas leguas de Málaga, y para lo segundo, se apoyaba con los raciocinios de Colón y sus propias reflexiones, hechas en sus viajes y en su serio estudio de la cosmografía. Así lo propuso primero a los oficiales de la casa de contratación de Sevilla y después a la Corte, donde el gran cardenal Cisneros le recibió graciosamente, dándole grandes esperanzas, que venido el rey don Carlos de Flandes, serían muy bien despachadas.

Tales fueron los antecedentes de la venida de Magallanes a España, pero parece que no podía ser en ocasión menos oportuna, pues, además de los grandes cuidados que la ocupaban con la elección del rey Carlos para emperador, era la época en que las primeras noticias del imperio mexicano llevaban la atención hacia el norte de la América, y las del rico Perú las fijaban hacia el Mediodía, esperando con fundamento lograr en ambas regiones el viaje a las Molucas por el ya conocido mar del sur, y más probablemente desde los establecimientos de Guatemala y Panamá, agregándose a éstos los desastres que habían experimentado los que anteriormente abrazaron el proyecto de Magallanes, a quien también desacreditaba el rey de Portugal por medio de sus embajadores, al mismo tiempo que a él le hacía grandes partidos, todo para estorbar la empresa. Pero la nación, entonces, emprendedora y activa cual ninguna, aprobó el plan; el Consejo informó muy bien al emperador y éste condecoró a sus autores con el Habito de Santiago y título de Capitanes; hizo con ellos su contrata y mandó aprontar en Sevilla cinco carabelas. En los tres años que duró esta negociación, un exceso de estudio transtornó la cabeza a Ruy Falero, dejando en el empeño solo a Magallanes, que ya se había casado en Sevilla con una hija de Diego Barbosa, portugués y pariente suyo, Alcalde de las Atarazanas. Pronta la escuadra y nombrado por Piloto Mayor a Juan Serrano, marino de créditos, se embarcó el general en la nave *Trinidad*, llevando consigo a Esteban Gómez, portugués, hecho Piloto del Rey, a

Francisco Alvo, Contra maestre, y en todo, sesenta y dos hombres de equipaje; del segundo buque, nombrado *San Antonio*, era el Capitán Juan de Cartagena, Andrés de San Martín y Juan Rodríguez de Mafra, Pilotos del Rey y en todo, cincuenta y cinco de tripulación; del tercer navío, llamado *La Concepción*, era el Capitán Gaspar de Quesada, el Maestre Juan Sebastián del Cano, Juan López de Caravallo, portugués, hecho Piloto del Rey, y en total, cuarenta y cuatro personas; de la cuarta, que se llamaba *La Victoria*, era el Capitán Luis de Mendoza, el Piloto del Rey Vasco Gallego, y en todo cuarenta y cinco hombres; y de la *Santiago*, última nave, era Capitán el Piloto Mayor Juan Serrano y llevaba treinta y un individuos, y el total se componía de doscientos treinta y siete personas; de estos cinco buques, dos eran de 130 toneladas, dos de 90 y uno de 60, que quedaron del todo prontos a principios de agosto de 1519.

De este famoso viaje, con el que no tiene comparación ninguna de los anteriores y que ocupa un lugar muy distinguido entre los que se han hecho a su imitación, se conservan noticias muy circunstanciadas en autores coetáneos, como en Pedro Matyr de Anglería, milanés, primer Abad de la Jamaica, Cronista de los Reyes Católicos, y Gonzalo Fernández de Oviedo, también Cronista de las Indias, que conocieron a los que regresaron, y de ellos inquirieron cuantos informes juzgaron convenientes para tejer sus narraciones. También se conservan impresos los extractos de las del italiano Antonio Pigaffeta, y de un portugués, compañero de Duarte Barbosa, cuñado de Magallanes, que fueron de esta expedición, y una carta muy prolija de Maximiliano Transilvano, escrita en los días del regreso de la nave *Victoria*. De estas noticias originales se han servido cuantos después han escrito el primer descubrimiento de Magallanes, pero como ninguno de sus autores era marino de profesión, no tratan de los pormenores interesantes de navegación tan nueva. Aunque todos los pilotos españoles que navegaban el océano, llevaban ya su diario circunstanciado, y hay memoria del que dejaron de este viaje, Sebastián del Cano y Andrés de San Martín, de éste cuyos papeles tuvo en Lisboa Juan de Barros, no se conserva nada en el día, ni en ningún archivo ni biblioteca se ha hallado hasta ahora el del vizcaíno del Cano, de modo que se carecería para siempre de los acontecimientos náuticos, a no haber mejor fortuna el diario de Francisco Alvo, Contra maestre de la Almiranta, que volvió de Piloto en la nave *Victoria*, que existe en el Archivo General de Indias, cuya exacta copia debemos a la amistad de un generoso literato. Valiéndonos de él y de las otras noticias originales, daremos un extracto de navegación tan memorable.

Primer viaje.—Extracto de la expedición de Magallanes.

El 1.º de agosto partieron de Sevilla y el 27 de septiembre de San Lúcar, haciendo rumbo a las islas Canarias; se refrescaron en la de Tenerife, y dieron la vela para las islas de Cabo Verde, dirigiéndose a la América en busca del cabo de San Agustín, (3 de octubre de 1519), después de haber estado muchos días a la vista de las costas de Guinea y de la sierra Leona, viendo en el viaje algunos peces y aves que no conocían; reconocieron la tierra y se estimaron a 27 leguas del cabo que buscaban (29 de noviembre—8 de diciembre); siguieron ordinariamente al SW., y estando, según su observación, en 19º 59' reconocieron tierras de playas planas y entraron en la bahía de Santa Lucía; trataron con los indios y hasta el 27 de diciembre no dieron la vela. Entre tanto, hizo Andrés de San Martín, una observación de longitud por las distancias y alturas de Júpiter y la Luna, tan inexacta como fina para sus tiempos.

(1520-3 de enero). Vista otra vez la costa, sondaron 12 brazas, y habiendo observado 33º estaban en el cabo Santa María, ya descubierto por Solís, donde a una montaña como un sombrero, llamaron Montevideo, y después por corrupción Santovideo; surgieron en 5 brazas y hallando un río muy grande, que era el de Solís, mandó Magallanes la nave *Santiago*, a ver si había pasaje. Tardó 15 días, anduvo 25 leguas y trajo la noticia que el río iba hacia el N.

En este mismo tiempo Magallanes, con otras dos naves, siguió al sur y corrió las costas otras veinte leguas, pues su intención era recorrerla hasta que precisamente se terminase, si antes no hallaba el estrecho. Acabados estos reconocimientos, dió la vela (3 de febrero) y al otro día fondeó para tomar un agua a la nave *San Antonio*. Continuó barajando la costa y estando en 33º 11' según su observación, (12) *La Victoria*, tocó repetidas veces en unos bajos, aunque sin descalabro.

En los 42º 30' descubrieron una gran bahía, que llamaron de San Matías; por si daba paso al otro mar, la reconocieron; tenía de giro cincuenta leguas sin fondo hasta su fin y esto en 80 brazas. Saliendo de ella y prolongando la costa, llegaron a la de San Julián.

En este puerto (2 de marzo) trataron por primera vez con los patagones, tomando algunos que después murieron. Los capitanes de las tres naves se conjuraron contra el almirante, con quien ya habían tenido algunas reyertas durante el viaje, porque determinado a invernar allí, había acortado la ración. No habiendo podido tranquilizarlos, hizo justicia en ellos, sosegó a los demás y pasado lo crudo del invierno, se echó mar afuera (24 de agosto).

Un recio temporal del E., hizo dar en la costa a la nave *Santiago* de Juan Serrano, salvándose su gente y cargamento. Con las cuatro restan-

tes entró en un río que llamó de Santa Cruz, a 30 leguas de San Julián (26) (1520), donde se proveyeron de agua y leña y esperando ocasión más benigna, se detuvieron hasta el 18 de octubre. Vueltos al mar, siguieron costeano y el día de las Once Mil Vírgenes, descubrieron un cabo, al que pusieron este nombre. La nave *Victoria* vió en sus inmediaciones una abertura, que, después de averiguada, era un estrecho y la llamaron algunos, por esto, de la *Victoria*. Mandóles Magallanes que lo reconociesen prometiendo esperar cinco días a las naves. Salieron todas al reconocimiento y una, la *San Antonio*, de que era capitán Alvaro Mezquita, sobrino del general, se vió obligada a desembocar por causa del reflujo; su tripulación, descontenta, aprisionó al capitán e hizo rumbo a España, de las dos restantes, una le trajo la nueva que sólo había descubierto una gran bahía rodeada de bajos y escollos; y la otra, que habiendo caminado tres días sin embarazo, lo alto de las sierras de uno y otro lado, el excesivo fondo y sus observaciones sobre las mareas, la inclinaban a asegurar que aquel era un estrecho por el que se comunicaban ambos mares.

Con esta noticia, después de haber esperado muchos más días de los que señaló a la nave de Mezquita, y consultando con los comandantes, embocó Magallanes con las tres restantes el estrecho de su nombre (6 de noviembre), y sin haber visto natural alguno y sólo unos fuegos de una y otra banda, desembocó al otro mar al cabo de 22 días.

(1520-3 de diciembre). Ya en el Pacífico—que así denominaron a aquella parte del mar del Sur, porque el tiempo constantemente favorable les dejaba hacer singladuras de hasta 70 leguas—hicieron rumbo al NW., (24 de enero de 1521), y estando en 16° 15' S., vieron una isleta deshabitada, aunque frondosa, en la que no hallaron fondo. Nombráronla San Pablo. En 11° 15' hallaron otra, que llamaron de los Tiburones, por los muchos que mataron (4 de febrero). El 13 de febrero cortaron la equinoccial y en los 13° N., (6 de marzo) vieron otras islas, pobladas de unos indios tan inclinados a robar cuanto podían, que por eso la llamaron de Los Ladrones.

Aquí socorrieron su extremada necesidad de víveres y, continuando el rumbo dado, descubrieron un archipiélago, que denominaron de San Lázaro, cuyo grupo de islas corre WNW.-ESE. Navegaron entre ellas, llevando indios en canoas por prácticos; formaron alianzas con muchos de ellos; abrazaron algunos la religión cristiana y prestaron obediencia al emperador. Resistiéndose a ejecutarlo el de la isla de Mactán, no distante de la de Zebut, donde estaba Magallanes, fué a ella con 40 hombres, pero recibidos por más de 3.000, hubieron de retirarse, después de muertos el piloto Andrés de San Martín y otros, con grandes pérdidas, siendo la mayor la del mismo Magallanes, que, peleando esforzadamente, quedó muerto a consecuencia de muchas heridas.

Los que habían permanecido en Zebut eligieron por sus jefes al Piloto Mayor Juan Serrano y al portugués Duarte Barbosa. Uno de estos maltrató a un esclavo de Magallanes, que le servía de intérprete, quien, por vengarse, lo malquistó con el rey de la isla, de suerte, que, en un falso convite, hizo matar a 24 de los principales; y aunque Serrano fué llevado herido a la playa, y rogaba con lágrimas que le rescatasen, temiendo los de las naves, que, recelosos se habían dado a la vela, por dirección de Gonzalo Gómez de Espinosa, alguna otra traición, siguieron su rumbo abandonándole. (1.º de mayo)

En la isla inmediata, de Buhol, que está en 9º 30', por la falta de gente, pues solo quedaban 115 hombres, mal estado de las embarcaciones, pues, de las tres habilitaron dos, y quemada la *Concepción*, siguieron su viaje: surgieron en Borneo, trataron con los isleños; pero, huyendo de 260 canoas que se venían a ellos con miras hostiles, dieron la vela: apresaron unos juncos y en ellos a un hijo del rey de Luzón, a quién el Comandante puso en libertad, sin tomar consejo. En otra isla de este archipiélago, obligaron a unos pilotos los dirigiesen a las Molucas, donde al fin llegaron. Tuvieron sus tratos particularmente con el rey de Tidore, que estaba celoso de que los portugueses antepusieran al de Terrenate, para hacer en su tierra una fortaleza y factoría; hicieron alianzas con sus soberanos, cargaron de sus exquisitos frutos en breve tiempo, y, no pudiendo seguir el viaje la nave *Trinidad*, se vió forzada a quedarse, para intentarlo después, y la *Victoria*, única que restaba, cuyo mando se había dado en Borneo a Juan Sebastián del Cano, con 59 personas, dió la vela para Europa, avistando a Ambueno e isla de Banda y navegando por fuera de Sumatra, desviándose así de la China y del encuentro de los portugueses.

Considerándose ya en 34º 15' ENE.-OSO. de Timor, y NO.-SO. 50 leguas de Málaga, enmendaron su rumbo.

Buscaron tierra, cuando se creyeron a la altura del Cabo Buena Esperanza y reconocieron la costa, que corría NE.¼E.-SO.¼O. como 160 leguas del río del Infante.

A 20 leguas al ESE.-ONO. del Cabo, se les rindió el mástil y verga de trinquete (8 a 16 de mayo 1522.)

En el bajo del río Rojo, dieron fondo en 8 brazas, y levaron las anclas en la tarde (21 de junio.)

A fines de junio, estaban a 25 leguas de Cabo Verde, a 12 leguas el día inmediato, y entonces se llamó a reunión a la tripulación, para que diese su voto si debía irse a las islas o a tierra firme a remediar la extrema carencia de víveres que padecían, la falta de gente, y también para recorrer el buque. La mayoría decidió por ir a las islas.

Entrando en un puerto de la de Santiago, (9 de julio,) notaron la diferencia de un día entre su cuenta y la de los isleños.

Contratando en tierra, y queriendo comprar negros, pagándolos en clavo, pusieron presos a instancias de un portugués a los del bote: para recobrarlos, fueron los de la nave hacia el puerto, donde una barca les requirió de orden de los señores, se rindiesen, pues querían enviarlos en la nave que venía de la India, y que de su gente tripularían la *Victoria*. Insistiendo Sebastián del Cano en que se le restituyese su bote, en tanto que la barca iba por la contestación, sospechando ser detenido, dió todas las velas con solo 22 hombres que le quedaban, entre dolientes y sanos, y el 4 de septiembre avistaron el Cabo de San Vicente.

Entraron en San Lúcar el 7 de septiembre de 1522, a los tres años menos 14 días de su salida, habiendo navegado 14.000 leguas y cortado seis veces la línea con solo 18 personas, pues de las que partieron de las Molucas, en algunas, por sus delitos, se hizo justicia en la isla de Timor, 13 detuvieron los portugueses, y más de 20 perecieron en la travesía. Llegados a Sevilla, y dadas gracias a Dios por haber concluido tan dilatado viaje, el Cano y los principales partieron a Valladolid, donde a la sazón se hallaba el Emperador, para que viese a los naturales de aquellas remotas islas, que habían sobrevivido, los presentes de sus reyes, que consistían principalmente en espadas y mamucos chinos, la rareza de los pájaros, y, más que todo, las preciosas especerías adquiridas por los españoles, conducidas en sus buques, y por otro rumbo que los portugueses, ardiente deseo, que fue el único origen de tanto suceso extraordinario, desde el primer viaje de Colón. Carlos V premió a todos, repartiendo entre ellos el producto de la carga; distinguió más a los caudillos, y la nación en general aplaudió a tan insignes marinos, dando la venerable nave *Victoria* motivo a algunas fábulas, y toda la expedición, digno asunto a los poetas.





HERNANDO DE MAGALLANES EN SU VIDA ÍNTIMA.

MUY difícil nos ha sido reunir algunos datos acerca de la vida de hogar de este gran navegante y los transcribimos aquí con las reservas del caso, pero conservando siempre la verdad histórica en los asuntos principales y también en las fechas.

Como se recordará, a la llegada de Magallanes a Sevilla, estrechó su amistad con su pariente portugués don Diego de Barbosa, Alcalde de Altarazanas y de noble linaje. Don Diego tenía una hermosa hija, doña Beatriz, que desde el principio llamó vivamente la atención de Magallanes, y, como la joven se interesara al par que su padre en el éxito de la expedición, y muy principalmente en la parte que tocaba al jefe de ella, no tardó esa corriente de simpatías en despertar en el marino una ardiente pasión hacia doña Beatriz, pasión que fue correspondida por la joven y en el año 1517 contrajeron matrimonio en Sevilla. Los primeros meses transcurrieron tranquilos, pero después tristes presentimientos empezaron a obscurecer la dicha de Beatriz. En varias ocasiones tuvo sueños muy penosos. Una mañana despertó con sus ojos arrasados en llanto y tuvo que revelar a su esposo lo que le ocurría; más, el marino la consoló y, con sus caricias, la hizo olvidar su penosa visión. ¡Qué misterios tiene el corazón de la mujer!..... Parece que Dios mismo la ha dotado de una alma tan sensible, de una inteligencia tan previsoras y de un corazón tan abnegado!.....

Entre tanto, la expedición seguía alistándose, y el 1.º de agosto, después de impresionante ceremonia patriótica y religiosa en el templo de N. S. de la Victoria, le fué entregado a Magallanes el estandarte de Castilla, más pesado por sus victorias, que por las gruesas sederías y por el recamado de oro de su precioso escudo. A esta ceremonia asistió doña Beatriz, y de nuevo sus tristezas empañaron el brillo de sus ojos; pero su pena no tuvo límites, al ver esa tarde zarpar las cinco carabelas, que, cual bandada de blancas aves marinas, se perdieron en lontananza.

Doña Beatriz tenía un lindo hijo, y con él pasaba sus horas, en la dulce ocupación de enseñarle a orar por su padre. A pesar de esta consoladora distracción, sus sueños siniestros la inquietaban de continuo: a veces

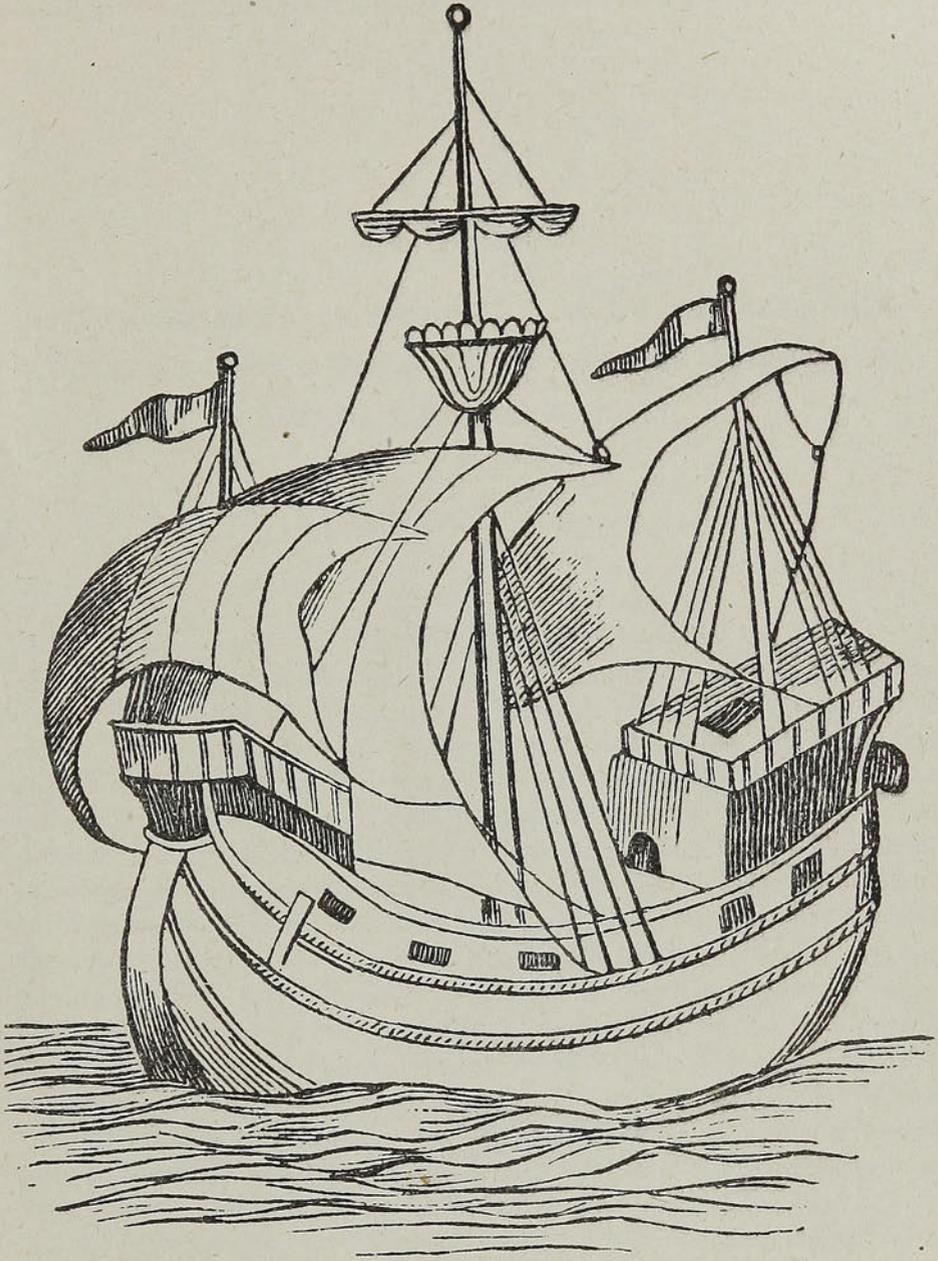
veía a su esposo luchando con tremendas tempestades, cuyas olas embra-vecidas barrían las cubiertas de sus débiles naves; otras veces, veía al marino dominando locas conspiraciones y sufriendo los efectos del hambre; en una ocasión le pareció verlo combatir con un poderoso ejército de guerreros extraños, que lo acosaban sin cesar, hiriéndolo con armas desco-nocidas; pero él, sin ceder al dolor luchaba como el león, enseña y divisa de su real estandarte, y envuelto en sus pliegues subía a la altura de los astros, apagando su brillo con el resplandor de su gloria...

El 7 de abril de 1521, se realizaba, a miles de millas de distancia el extraño sueño de la amante esposa, y poco después tenía la desgracia de perder a su hijito Rodrigo, que voló una mañana a la patria de los ángeles.

Con los embates de tan contínuas desgracias, la salud de doña Beatriz fue debilitándose rápidamente, y el lirio, como la llamaba su padre don Diego, fue marchitándose hasta parecer más pálida que aquella flor. Por fin, una triste noche de luna, llamó a su padre para despedirse de él y procurar consolarlo, sin pensar en que jamás los que se van, pueden dar consuelo a los que se quedan..... Esa misma noche, un año después de la muerte de su esposo y de su hijo, en 1522, Beatriz se iba en busca de los suyos... Su padre le sobrevivió solo tres años.

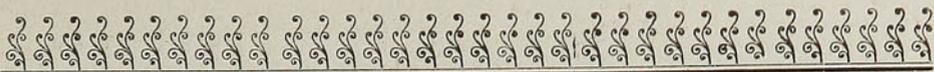
Generalmente, la historia, al recordar a los grandes hombres, olvida en absoluto a sus dignas compañeras, por quienes en muchas ocasiones realizan sus hazañas. Muy pocos son los héroes o los genios que han asombrado al mundo, que no hayan tenido su noble compañera con quien compartir sus penas y sus triunfos.





«LA VICTORIA», PRIMERA NAVE QUE DIÓ LA VUELTA AL MUNDO, AÑO 1522.

Con sus tripulantes *La Victoria*
Fué puesta en inmortal memoria.



**SEÑALES PARA LA ESCUADRILLA DE MAGALLANES
DICTADAS POR EL ALMIRANTE Y QUE SON ADMIRABLES
PARA AQUELLA EPOCA**

Relación del viaje por Pigaffeta.

EN los primeros días del viaje, reinó en la Escuadra un orden admirable. Magallanes había tenido particular cuidado de dictar, en tierra, los más prolijos reglamentos, no sólo para ordenar las señales de una nave a otra, sino también para la disciplina. A fin de que la Escuadra fuese en orden, estableció para los Pilotos y los Maestres las reglas siguientes: Su nave debía preceder siempre a las otras, para que no la perdieran de vista durante la noche, fijaba en la popa una antorcha de madera llamada farol. Si además de éste, encendía una linterna o un pedazo de cuerda de esparto, las otras naves debían hacer otro tanto para manifestar que lo seguían. Cuando, a más del farol, encendía dos fuegos, las naves debían cambiar de dirección, sea para mejorar el rumbo o ya a causa del viento contrario. Cuando encendía tres fuegos, era señal de que debía quitarse la boneta, que es una parte del velamen que se coloca bajo la gran vela cuando el tiempo es bueno y a fin de tomar mejor el viento y acelerar la marcha. Cuatro fuegos eran señal de que debían recogerse todas las velas, o desplegarlas si estaban recogidas. Muchos fuegos o algunos cañonazos, servían para advertir que la Escuadra estaba cerca de tierra o de algún bajo, y que, por consiguiente, era necesario navegar con mucha precaución. Había, además, otra señal que indicaba cuándo se debía echar el ancla.




**S. A. R. EL INFANTE DON FERNANDO, PRINCIPE DE BAVIERA,
QUE VENDRA A LA CELEBRACION DEL 4.º CENTENARIO
DEL DESCUBRIMIENTO DEL ESTRECHO DE MAGALLANES
EN REPRESENTACION DE S. M. EL REY DE ESPAÑA**

———
Datos biográficos.
———

SU Alteza Real el Serenísimo Señor Don Fernando María de Baviera y de Borbón, Infante de España, Príncipe de Baviera y Coronel de Caballería, nació el 10 de mayo de 1884 e ingresó en el Ejército el 20 de noviembre de 1905 con el grado de Capitán, destinado al Regimiento Húsares de Pavía, 20.º de Caballería, en que prestó servicios en las guarniciones de Madrid y Alcalá. El 12 de enero de 1906 casó con S. A. R. la Infanta Doña María Teresa de Borbón, hermana segunda de S. M. el Rey, de cuyo enlace nacieron los Infantes Luis Alfonso el 12 de diciembre de 1906, José Eugenio, el 26 de marzo de 1909 y María de las Mercedes, el 3 de octubre de 1911.

Ascendido al empleo de Comandante, sirvió en el Regimiento de Cazadores de Lusitania, 12.º de Caballería, con cuyo cuerpo concurrió a las operaciones militares en la Comandancia de Melilla de la zona del protectorado de España en Marruecos. Regresando a su guarnición y ascendido a Teniente Coronel, fué segundo jefe del Escuadrón de Escolta Real. En febrero de 1917 fué promovido al empleo de Coronel, confiriéndosele el mando del Regimiento de Lanceros de la Reina, 2.º de Caballería, hasta que se le destinó a mandar el Escuadrón de Escolta Real, que actualmente tiene a sus órdenes.

Enviudó el 23 de septiembre de 1912 y el 1.º de octubre de 1914 casó en segundas nupcias con Doña María Silva y Fernández de Henestrosa, Duquesa de Talavera de la Reina, de la casa de los Condes de Pié de Concha, Grande de España de primera clase, Dama de la Real Orden de la Reina María Luisa, con tratamiento de Alteza.

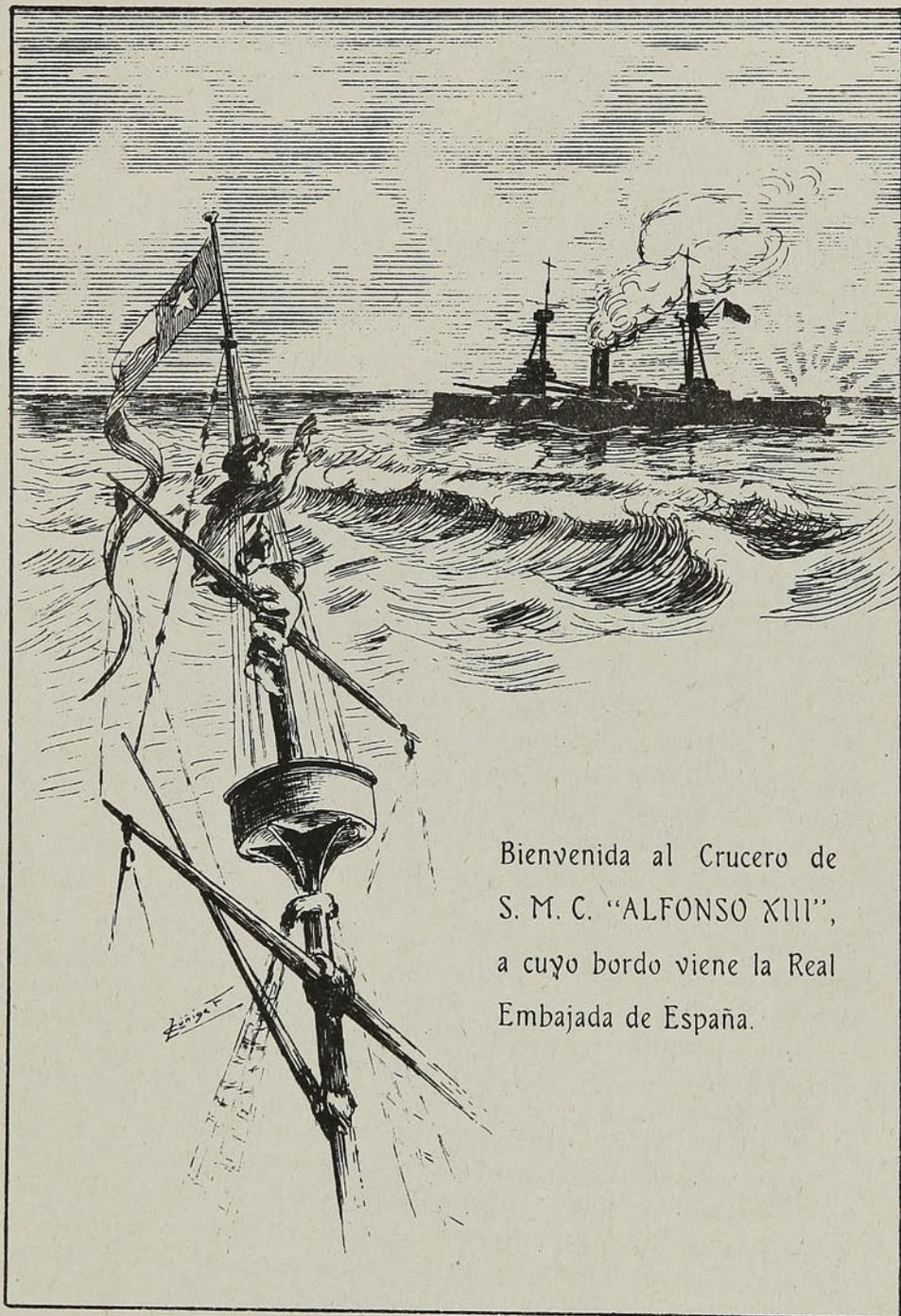
Los padres del Infante Don Fernando, son el Príncipe Luis Fernando de Baviera, Inspector Médico Honorario del Cuerpo de Sanidad Militar del Ejército Español, quien une a su estirpe el ejercicio de su profesión médica, y S. A. R. la Infanta Doña María de la Paz, hermana del Rey Alfonso XII y de S. A. R. la Infanta Doña María Isabel, representante de S. M. el Rey en la conmemoración de la Independencia de la República Argentina.

Son bien conocidas las actividades de la Infanta madre del biografiado, en obras de beneficencia, instrucción y humanitarias a que se consagra, siguiendo el ejemplo de SS. MM. los Reyes y demás personas de la familia real; los artículos sobre temas de sociología y educación que ha publicado en la prensa española, han sido profusamente reproducidos en muchos países.

La característica de la actuación del Infante Don Fernando en la vida del servicio militar y especialmente durante su permanencia en Africa, ha sido la exaltación en el cumplimiento diario del deber, así como la proverbial afabilidad de trato que le granjeó desde el primer momento el sincero afecto de sus jefes, compañeros y subordinados y la adoración de la tropa.

El Infante Don Fernando es Caballero de la insigne Orden del Toisón de Oro, del Collar de la Real y Distinguida Orden de Carlos III, Gran Cruz de la Real Orden de Isabel la Católica, Caballero de la Real Maestranza de Sevilla, Dignidad de Trece de la Orden Militar de Santiago, Comendador Mayor de León y Presidente del Cuerpo Colegiado de Caballeros Hijosdalgos de la Nobleza de Madrid, estando en posesión de las siguientes condecoraciones extranjeras: Gran Ducado de Hessen, Hohenzollern-Sigmaringen, San Humberto de Baviera, Alberto el Animoso de Sajonia, Corona de los Wendos de Sajonia, Ernesto de Sajonia Altenburgo, San Esteban de Hungría, Elefante de Dinamarca, Legión de Honor de Francia, Real Orden de Victoria de Inglaterra, San Fernando de Nápoles, San José de Toscana, San Olaff de Noruega, Torre y Espada, San Benito de Avis y Orden del Cristo de Portugal, San Andrés, San Alejandro, Aguila Blanca, Santa Ana y San Estanislao de Rusia; Serafines de Suecia e Ínclita y Soberana Orden de San Juan de Jerusalén.





Bienvenida al Crucero de
S. M. C. "ALFONSO XIII",
a cuyo bordo viene la Real
Embajada de España.



BIENVENIDA A LA EMBAJADA ESPAÑOLA.

A MEDIADOS de noviembre próximo debe llegar al puerto de Arica, en el crucero *Alfonso XIII*, la embajada que envía S. M. Alfonso XIII, para que represente a España en el 4.º Centenario del descubrimiento del Estrecho de Magallanes. Preside esa alta representación, S. A. R. el Infante don Fernando, Príncipe de Baviera, y cuyos principales rasgos biográficos ya hemos trazado.

Al avistarse el crucero amigo, saldrán las naves de Chile a recibirlo y escoltarlo. Las salvas de artillería y los acordes musicales atronarán los aires, y, las jarcias, puentes, torres y castillos de nuestros barcos, se cubrirán con las tripulaciones que aclamarán a los ilustres viajeros.

España, la benemérita coautora de tan glorioso y transcendental acontecimiento, se presentará en forma magnífica a las fiestas que se preparan en la República. Si todos los hijos de la gran nación española; se sienten orgullosos de que fuera su patria la que equipara la expedición descubridora, también debe tener su parte el Portugal, cuna del gran navegante y de varios de los esforzados capitanes que vinieron en las carabeles de Hernando de Magallanes.

Brasil, Argentina y Uruguay deben también asociarse a estos festejos, por haber arribado a sus costas los expedicionarios, haciendo notables reconocimientos que dieron a conocer esos fértiles suelos, donde debían nacer y desarrollarse estas progresistas repúblicas americanas.

Al saludar a las altas personalidades de la Embajada, séanos permitido presentar este saludo en forma muy especial, al Comandante, Jefes, oficiales y tripulación del hermoso crucero *Alfonso XIII*, ya que representan más de cerca a aquellos bravos marinos de 1520, que, sin temor a las tempestades, ni a las furias de mares desconocidos, se lanzaron llenos de fé en la más atrevida de las empresas marítimas. Ellos también representan las glorias de la marina de guerra que siempre ha conquistado inmarcesibles laureles. Ellos nos recuerdan a los héroes que cayeron con Gravina en el *Santísima Trinidad*, aquella memorable tarde del 21 de octubre de 1805, día en que vencedores y vencidos, escribieron la más

hermosa página en la historia naval del mundo: Gravina y Nelson subieron juntos al templo de la inmortalidad.

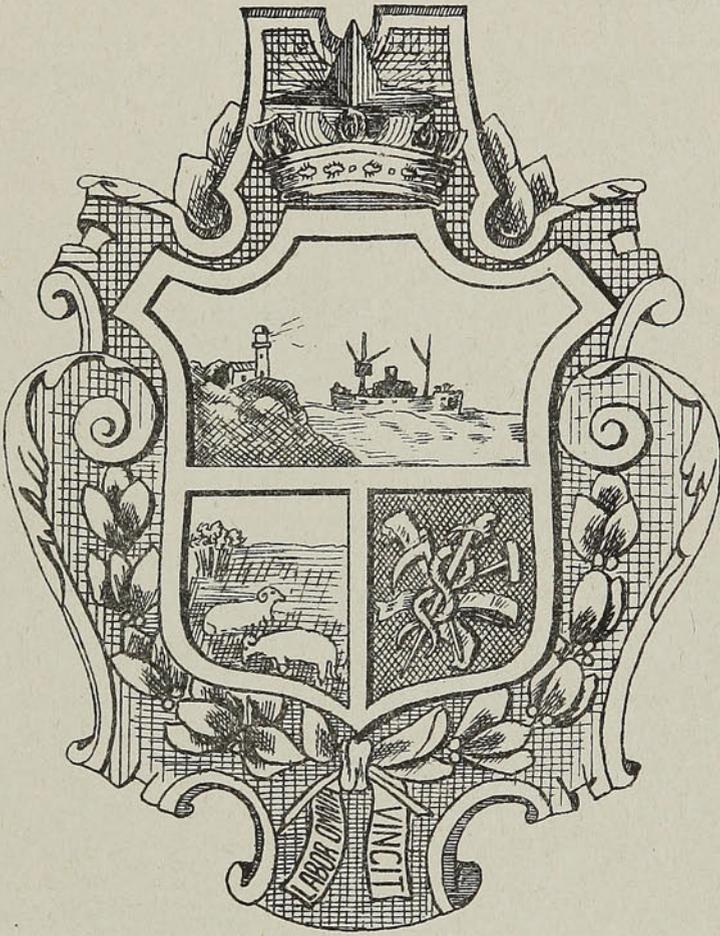
Aquí me detendré, porque faltaría espacio en este modesto libro para anotar los nombres de los héroes de esa altiva, valiente y emprendedora nación.

Nobles españoles: llegáis a esta joven nación que no tiene el esplendor de vuestra patria, pero encontraréis el recibimiento cariñoso y sincero del hermano; nuestras mujeres agotarán las flores de sus jardines para arrojarlas a vuestro paso; las ciudades se vestirán con sus mejores galas; y el estandarte que lleva entre sus pliegues al león, símbolo del valor, aparecerá entrelazado con el tricolor de Chile, que lleva en su azul la estrella solitaria, que es la guía de nuestros guerreros.

Decid a vuestros compatriotas que aquí se cultiva con cariño la amistad a esa gran nación, porque tenemos un mismo origen y unos mismos son los ideales que acaricia este pueblo trabajador, patriota y amante de la paz, pero, como el vuestro, también es celoso de la honra nacional y nunca desoye los clarines cuando lo llaman a defender su patria amenazada.

Decid a vuestros soberanos que aquí se les quiere, respeta y admira, y confiamos en que, en un futuro no lejano, vengan hasta nuestro Chile a palpar, como vosotros, los sentimientos que nos animan y que cada día han de estrecharse más las relaciones entre la noble y gran nación española y la joven república de Chile.





Escudo de Armas de Punta Arenas.



EL TERRITORIO DE MAGALLANES Y SUS HOMBRES.

NO es nuestro ánimo hacer la biografía de los hombres públicos que han desempeñado los principales puestos en la administración de ese territorio. Ese tema lo estamos tratando ya en un folleto especial. Aquí nos limitaremos a señalar aquellos que más han sobresalido y los que han ligado su nombre al progreso de la localidad.

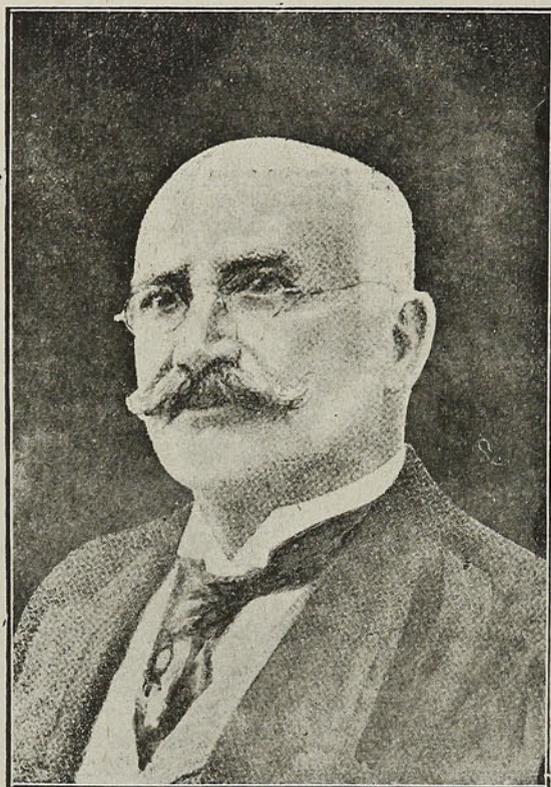
Principiaremos por recordar al primer gobernador civil, don Pedro Silva, militar lleno de méritos, que tuvo que vencer indecibles dificultades en la naciente colonia.

Vino en seguida don Diego Dublé Almeyda, que fué el que llevó a Punta Arenas los primeros pares de ovejunos, que fueron más tarde fuente de inmensa riqueza. Después descuellan don Manuel Señoret, don Carlos Bories, don Alberto Fuentes y don Fernando Chaigneau. Nosotros estuvimos en la época del señor Fuentes y fuimos testigos de su vasta labor administrativa, muy bien secundada por la honorable Junta de Alcaldes, entre los cuales figuraban don Juan B. Contardi y don Ernesto Manns. A la administración Fuentes se debió el servicio de agua y desagües, y muchos otros adelantos. El señor Chaigneau, fué su digno sucesor.

Por esa misma época desempeñaba también las delicadas funciones de juez don Waldo Seguel, tipo perfecto del hombre íntegro, que tuvo el raro privilegio de darse a querer y a respetar de todos, sin distinción de clases sociales, ni de fortuna, ni aún de nacionalidades. En ese tiempo, como ahora, eran muchos los extranjeros. Seguel, sin dificultad, conquistó el derecho de legar su nombre a la posteridad, y muy pronto se alzaré el bronce que ha de mostrar ante las generaciones futuras al honrado magistrado, que unía tantas y tan excepcionales condiciones de carácter. Punta Arenas ha hecho justicia a este incomparable juez y eminente ciudadano.

Los jefes del Apostadero Naval, los gobernadores marítimos y los comandantes de los buques de guerra, han contribuído también al adelanto del territorio y muy especialmente al de la ciudad de Punta Arenas.

De los hombres de gobierno, podemos pasar a recordar, aunque sea a grandes rasgos, a los particulares que más han sobresalido por su espíritu emprendedor y por el cariño al suelo donde han conseguido formar un respetable hogar, amasando además con sus esfuerzos cuantiosas fortunas.



DON JOSÉ MENÉNDEZ.

Uno de esos hombres fué don José Menéndez, comerciante español, que llegó al territorio en época en que la vida era muy difícil, por la falta de recursos y por la tardía comunicación con el norte de la República y aún con la Argentina; pero, hombre de gran carácter y con visión clara del porvenir, trabajó con acierto, dedicándose especialmente a la industria ganadera. Supo formar un distinguido hogar, embellecido por la Providencia con tres hijas, que unían a su inteligencia y atractivos, una exquisita cultura. Las tres casaron con personalidades del país, de España y de Argentina. La mayor, doña Josefina, contrajo matrimonio con don Mauricio Braun, de quien luego nos ocuparemos.

Fruto de este mismo matrimonio Menéndez, fueron también, cinco hombres, todos conocidos profesionales en Chile y en la Argentina, y que son los señores José, Alejandro, Julio, Carlos y Alfonso.

Largo sería referir las innumerables obras a las cuales prestó su generoso concurso el señor Menéndez. Poco antes de morir, dejó una gruesa suma para erigir un monumento a Hernando de Magallanes, obra que se encomendó al gran escultor chileno don Guillermo Córdoba, y que deberá inaugurarse en noviembre, fecha del descubrimiento.



EL ESCULTOR CÓRDOBA,

AUTOR DEL MONUMENTO A HERNANDO DE MAGALLANES.

Don Mauricio Braun es otro de los hombres sobresalientes en Magallanes. Une a su rara inteligencia, una constancia a toda prueba. Él y don Juan Blanchard, son los dueños de una firma de confianza mundial: tienen la mejor casa mayorista del territorio, y se puede decir que rara es la industria que no los cuente entre sus organizadores o cooperadores. Tanto el señor Braun como el señor Blanchard, están dotados de relevantes prendas intelectuales que, junto con sus cualidades personales y maneras distinguidas, los hacen acreedores a las mayores consideraciones.

En nuestra estada en Punta Arenas, conocimos de cerca a muchas otras personas de importancia, que han demostrado su inteligencia y espíritu laborioso en las múltiples actividades del comercio, de la industria o de las carreras profesionales; pero una en especial nos atrajo, por su modestia y por lo mucho que ha trabajado por el adelanto de la ciudad, y rara es la institución a la que no le diera el contingente de su clara

inteligencia y de sus recursos: queremos referirnos a don Juan B. Con-
tardi, quien goza de generales consideraciones y simpatías.

Al Dr. Navarro, hombre de esa misma época, le debe mucho el perio-
dismo de Magallanes, el cuerpo de bomberos y otras instituciones públicas.

No podemos tampoco olvidar a don Rómulo Correa, de antigua y
meritoria familia, que consagró todos sus esfuerzos al progreso del terri-
torio.

Figuraba también en esa época don Francisco Campo, hombre de
relevantes cualidades y descendiente de noble estirpe española. (1).

El distinguido abogado don Hernando Adriazola, descollaba por sus
bondades y su gran preparación profesional. Igual cosa puede decirse de
don Ignacio Anguita, quien llegó a Punta Arenas, después de haber pres-
tado importantes servicios a la patria en diversas comisiones en el país y
en el extranjero.

Seríamos injustos, si no recordásemos al inteligente y laborioso teso-
rero fiscal de esa época, don Ismael Gandarillas, quien valiéndose de sus
relaciones en la capital, conseguía con relativa facilidad el dinero neces-
ario para atender los servicios del territorio. El señor Gandarillas ha dejado
los mejores recuerdos.

Muchos son los nombres de personas que debiéramos recordar aquí;
pero ya hemos dicho que, en los límites de este modesto folleto, no pode-
mos extendernos mucho más. Sin embargo, no podríamos cerrar estas
líneas sin siquiera nombrar a los señores Bertens, a Santiago Edwards y
al ingeniero don Mariano Edwards, que tuvo una importante participación
en las construcciones y proyectos elaborados en 1908 y 1909. Formaban
también en esa pléyade de jóvenes, el conocido Dr. Vogel y el secretario
de la gobernación civil, don Ramón Yávar.

En ese tiempo, ya se destacaba la figura del inteligente y honorable
vecino don Manuel Iglesias, primer alcalde de Punta Arenas en 1919, y
una espectable figura del territorio.

Los señores José Montes, Hoeneisen y De Bruyne merecen un
recuerdo especial por sus esfuerzos en bien de la localidad.

Don José Nogueira y el Dr. Fenton, fueron también notables perso-
nalidades del Territorio, que contribuyeron mucho a su progreso en años
anteriores.

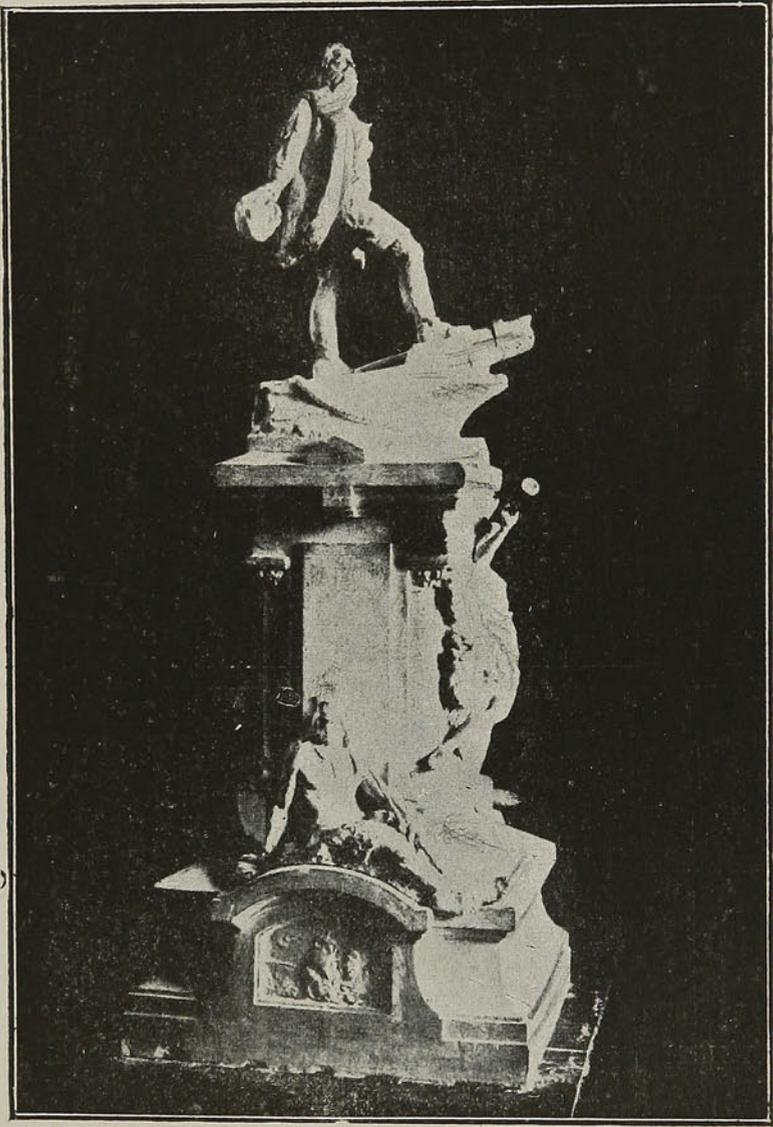
Además de las personas a que hemos hecho referencia y a la mayor
parte de las cuales conocemos personalmente, hay, en la actualidad, en
Punta Arenas, muchas otras dignas de recuerdo, porque también aportan
su contingente al rápido progreso de ese territorio. Entre éstas, deben

(1) No puedo dejar de recordar a don Elías H. Braun, a quien le debe bastante
Magallanes y que supo formar uno de los hogares más respetables.

figurar el Gobernador don Alfonso Bulnes. El señor Bulnes ha sido muy bien secundado por su hábil Secretario, el distinguido abogado y conocido literato don Julio Munizaga Ossandón.

Desde hace algún tiempo se ha radicado en Punta Arenas el inteligente y prestigioso abogado don Luis David Maldonado; pertenece, como los señores que acabamos de nombrar, a la mejor sociedad de la capital, donde tienen, como en Punta Arenas, merecido y justo prestigio.





MONUMENTO A HERNANDO DE MAGALLANES.
(Visto de costado).

SERVICIOS PÚBLICOS DE PUNTA ARENAS.

CUERPO DE BOMBEROS.—Con motivo del voraz incendio que destruyó la gobernación civil, el año 1887, nació la idea, entre los vecinos, de crear un Cuerpo de Bomberos en Punta Arenas, que pudiera prestar eficaces servicios en los siniestros de esta naturaleza, los cuales podían repetirse fácilmente, ya que los edificios, en su mayoría, eran de material muy ligero. El 11 de junio de 1889, se fundó la 1.^a Compañía de agua y de escalas, y entre los fundadores figuraban los señores José Menéndez, Rómulo Correa, Lautaro Navarro, Moritz Braun, Juan B. Contardi, Juan Blanchard, Oscar Brand, Juan Birleh, Stubenrauch, y otros cuyos nombres se nos escapa.

BOMBEROS DE PUNTA ARENAS.



1.^a COMPAÑÍA.

Todos estos señores supieron captarse para sí y para la Compañía, generales simpatías, por sus esfuerzos para dotar al nuevo cuerpo de cuanto le era más necesario. Consiguieron construir un edificio de madera para guardar el material, y que era, además, su centro social.

El año 1898 se formó la 2.^a Compañía, de agua y escalas. En 1900, se formó la 3.^a Compañía, de hachas y escalas, y en 1902, se formaba la 4.^a Compañía, de hachas y escalas. El año 1906, los franceses, belgas y suizos, fundaban la 5.^a Compañía.

Las cuatro primeras compañías tienen sus espléndidos locales propios y aún creemos que ya lo tiene la quinta.



2.^a COMPAÑÍA.

Esta corporación, que nació tan pobre, pero tan llena de entusiasmo y de esperanzas, se había desarrollado en forma altamente halagadora, en el corto plazo de diez y siete años. Nuestro país debe sentirse orgulloso de este servicio de bomberos, enteramente gratuito y servido con tanto celo y abnegación.

Jefes superiores de esta institución.

Superintendente.....	Don Juan Blanchard.
Vicesuperintendente.....	» Estéban Domich.
1. ^{er} Comandante.....	» Juan B. Contardi.
2. ^o »	» Juan Secul.

Material de las compañías de bomberos.

1a. *Compañía.*—*Bomba Magallanes.*—Una poderosa bomba automóvil, dos carros automóviles para mangueras.

2a. *Compañía.*—*Bomba Chile.*—Dos carros automóviles para mangueras, un carro de escaleras automóvil.

3a. *Compañía.*—*Bomba Alemana.*—Un gallo automóvil para mangueras, un carro automático auto-escalas y hachas.

4a. *Compañía.*—*Bomba Yugoslava.*—Dos carros automóviles de salvamento, hachas y escaleras; un gallo automóvil para mangueras.

5a. *Compañía.*—*Bomba Francia.*—Dos carros automóviles para mangueras; un carro automóvil escalas y salvamento.

La ciudad tiene un buen servicio de grifos, y el agua tiene presión suficiente; por esa razón, las compañías han dado gran importancia a los gallos o carros de mangueras.

APOSTADERO NAVAL.—Fué creado en 1895, pero sólo en 1903 empezó a prestar una eficaz ayuda, a los escampavías y aún a los cruceros de estación. Tiene una maestranza, almacenes, varadero y los elementos necesarios.



APOSTADERO NAVAL.

En él están también la casa habitación y oficinas del Comandante en Jefe.

Cuenta así mismo con un pontón para el carbón.

La Gobernación Marítima es servida por un jefe de la Armada y tiene su edificio propio. Atiende todo el movimiento de los faros y la policía de sus dependencias.

También le está encomendado el servicio de faros del Estrecho y el de las boyas y balizas.

SERVICIOS DEL EJÉRCITO Y ARMADA.—Está de guarnición el batallón Magallanes, que tiene entre el personal fijo y el de conseriptos, alrededor de 250 hombres, con un jefe y varios oficiales.

Existe gendarmes y carabineros y un servicio regular de policía, con su prefecto, oficiales y clases.

CRUCERO DE ESTACIÓN.—Generalmente se mantiene allá, uno de los cruceros de la Armada: *Zenteno*, *Blanco Encalada* o *Chacabuco*, de 4.500 a 5.000 toneladas, y con su personal completo de tripulación, jefes y oficiales.

SERVICIO RELIGIOSO.—Está a cargo de un Obispo. Tiene una magnífica iglesia en la plaza principal. De él dependen los conventos, escuelas y demás atenciones de su dependencia.

TEATRO.—Tiene uno cómodo y elegante, con un espléndido salón de baile o de recepciones. Fué edificado por don José Menéndez M.

HIPÓDROMO.—Se encuentra a poca distancia del centro de la ciudad, tiene instalaciones modernas y los días de carreras asiste una numerosa concurrencia.

HOTELES.—Hay varios regularmente instalados, pero el público es bien atendido y no carecen de comodidades.

OBSERVATORIO METEOROLÓGICO.—Digno de visitarse es el Observatorio Meteorológico que fundaron los Rev. Padres Salesianos, años atrás.

Tiene magníficos barómetros de mercurio, Fortín, aneroides e inscriptores.

Posee buenos termómetros de máxima y mínima, y psicrómetros; como también aparatos para medir la dirección e intensidad del viento, espejos para ver la marcha de las nubes, y pluviómetros, y demás instrumentos necesarios a un observatorio meteorológico.

MUSEO.—Es el único que existe en la región. Tiene buena colección de aves de tierra y mar, como así mismo, animales de esta zona: leones, zorros, guanacos, etc., y peces de una gran variedad.

También cuenta con minerales muy curiosos, armas y objetos indígenas, siendo el primero del país en estos objetos aborígenes.

Encierra igualmente, una gran variedad de lobos, focas y gatos de mar.

SANIDAD.—Desde el año 1905, hay instalado un buen hospital, perfectamente equipado y que cuenta con 100 camas. Depende del Apostadero Naval.

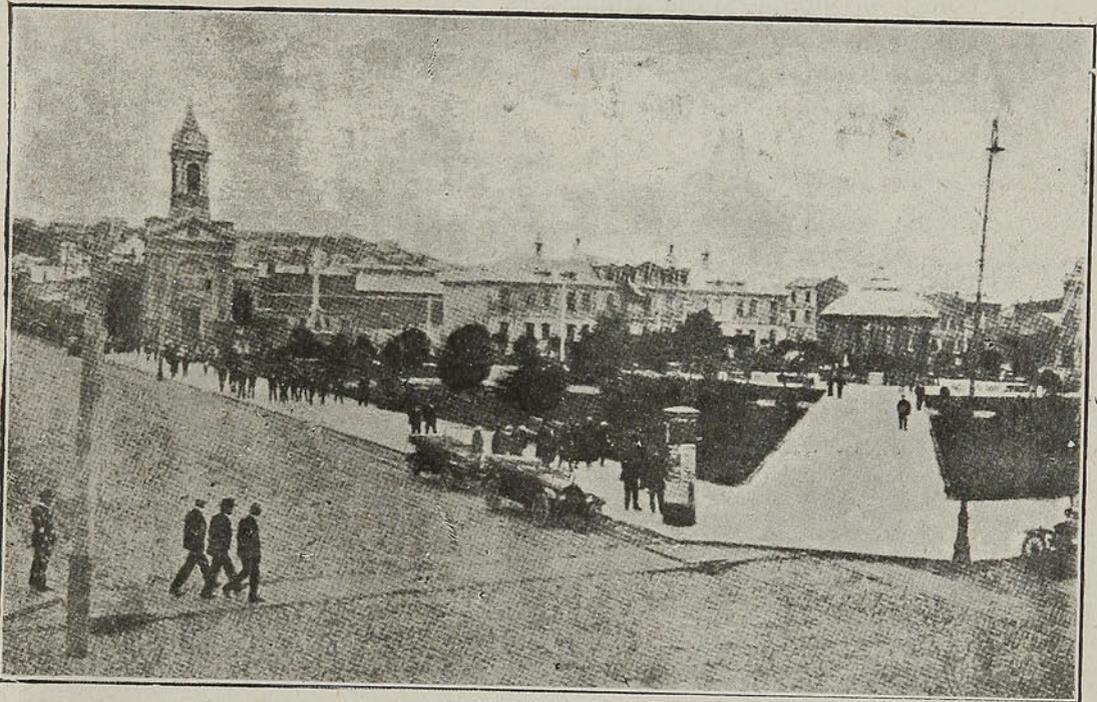
Un Consejo de Higiene supervigila estos servicios y el de los cementerios, los cuales están muy bien ubicados y construídos.

CRUZ ROJA DE MAGALLANES.—Motivo de legítimo orgullo para el país es esta simpática institución, fundada oficialmente el 14 de abril de 1904.

Nació por iniciativa de un grupo de obreros, que anhelaban contribuir con su modesto concurso al desarrollo de la caridad pública. En 1908, fuimos testigos, en muchas ocasiones, de los oportunos servicios que en siniestros y accidentes prestaban tan buenos servidores.

CLUB SOCIAL.—Tiene uno magníficamente instalado, y al cual pertenece la mejor sociedad de Punta Arenas.

CORREOS Y TELÉGRAFOS.—Estos servicios están muy bien organizados, incluyendo la estación radiotelegráfica, que está en comunicación con las otras estaciones del país.



PLAZA DE ARMAS.

ALUMBRADO.—El servicio de alumbrado es eléctrico.

AGUA Y DESAGÜE.—Estos servicios están instalados desde el año 1908.

Los demás servicios: de notarios, conservador de bienes raíces, etc., están organizados como en el resto de la República, y, así mismo, el Registro Civil.

Hay una buena Biblioteca Pública, muy concurrida.

La población actual de Punta Arenas es de 23.000 habitantes.

INSTRUCCIÓN.—La instrucción se resintió mucho durante los primeros años, y siempre fueron los hombres de buena voluntad, los que trataron de salvar estas deficiencias.

El Gobernador Bories demostró gran interés por la instrucción y lo mismo la Junta de Alcaldes.

Actualmente, el territorio cuenta con dos liceos, uno para hombres y otro para mujeres. En 1908, la asistencia era de 77% en una población escolar de 2.000 niños.

Los establecimientos de educación son los siguientes:

Liceo de Hombres.

Liceo de Niñas.

Colegio Salesiano, es el más antiguo.

Colegio de monjas María Auxiliadora.

Colegio de la Sagrada Familia.

Colegio Salesiano de Tres Puentes.

Colegio Salesiano de Porvenir y Dawson.

Colegio Eusebio Lillo.

Escuela Inglesa.

Escuela Alemana.

POBLACIÓN DE PORVENIR.—Está situada al frente de Punta Arenas, en la Tierra del Fuego. Habiendo tiempo disponible, merece visitarse. Tiene un comercio reducido y existen los servicios más indispensables.





LIGERA RESEÑA HISTORICA DE LOS ACONTECIMIENTOS DE 1851 y 1877.

POCOS años después de fundada la colonia penal en 1851, se produjo un motín militar, con desastrosas consecuencias para la naciente población de entonces. Fué encabezado por un oficial de apellido Cambiaso, hombre ambicioso y de mal carácter; todos los culpables, incluso el cabecilla, fueron fusilados después en Valparaíso.

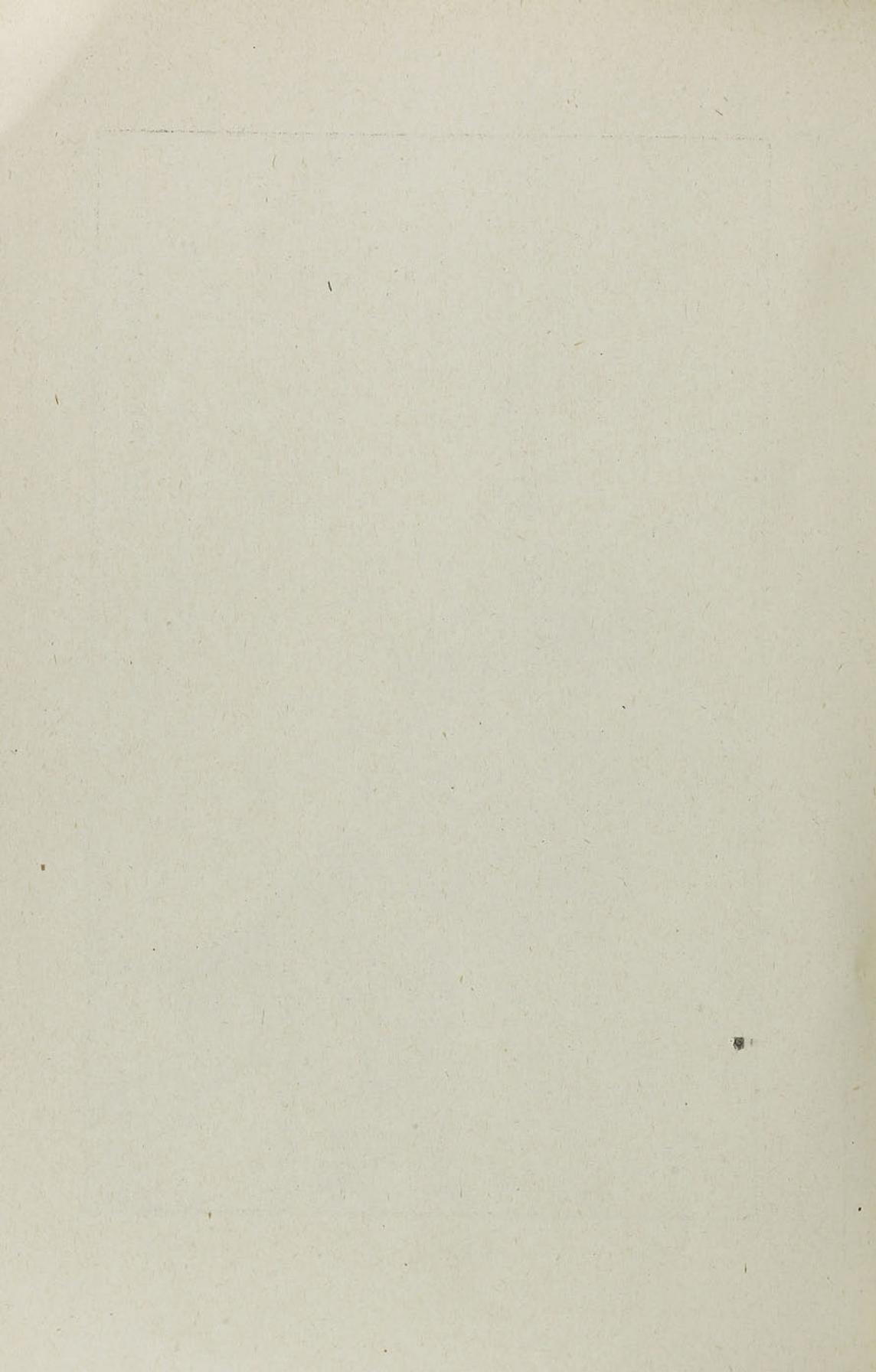
En 1877 hubo otro motín en Punta Arenas, pero fué pronto sofocado por el buque chileno de estación en aquel puerto, la *Magallanes*, y, como en el caso anterior, los culpables recibieron el castigo que merecían.

Como se ve, estos hechos los tratamos muy a la ligera, porque creemos que no son dignos de figurar en la historia, sino que deben olvidarse y dejarlos perderse en la noche de los tiempos, ya que fueron bien castigados sus autores y no tuvieron éxito en sus locas pretensiones.

La gente obrera de la región es trabajadora y sencilla; es tranquila, pero hay elementos malsanos, extranjeros.

En Punta Arenas el trabajo es bien remunerado, lo cual es indispensable para que se pueda obtener la alimentación que el clima exige.



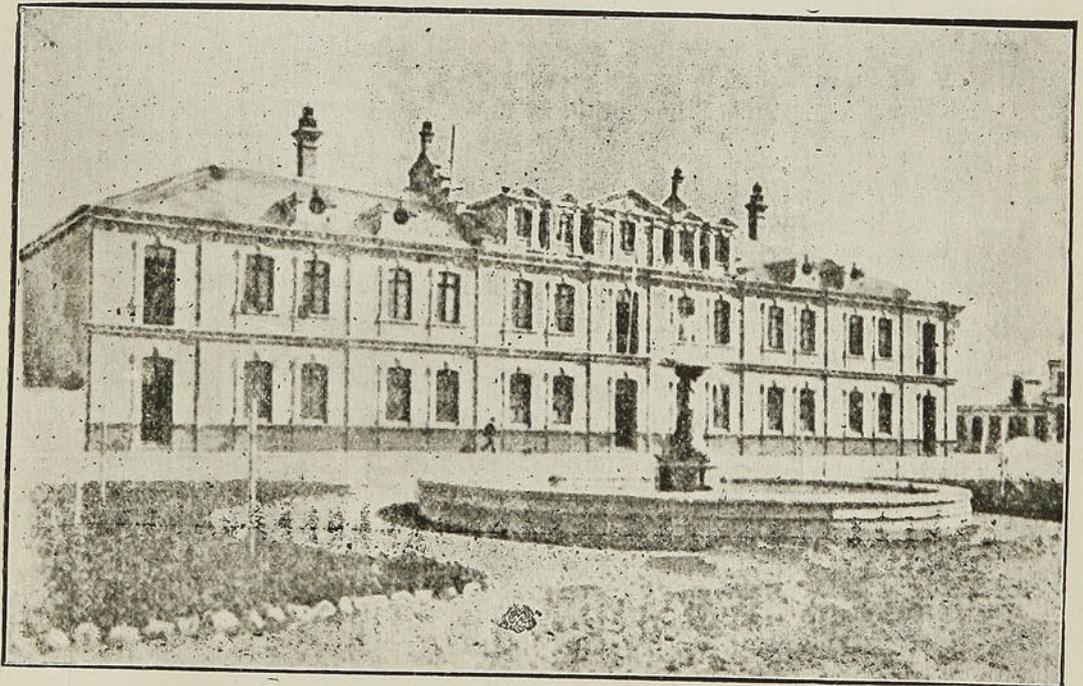




GOBIERNO LOCAL DEL TERRITORIO DE MAGALLANES.

LA autoridad principal es el Gobernador Civil, nombrado por el Supremo Gobierno, quien es, además, el Comandante General de Armas y el Presidente de la Junta de Alcaldes, que la componen tres o cuatro personalidades de la localidad. En la actualidad desempeña este cargo de Gobernador, interinamente, el Comandante en Jefe del Apostadero. El Secretario de la Gobernación es don Julio Munizaga Ossandón.

El Apostadero Naval tiene un Comandante en jefe, que puede ser un contraalmirante o un capitán de navío. De esta repartición dependen todos los servicios navales. El Capitán de Navío don Agustín Dagnino, ocupa este importante puesto.



GOBERNACIÓN CIVIL DE PUNTA ARENAS.

El Gobernador Eclesiástico o Vicario Apostólico, que lo es ahora Monseñor Abraham Aguilera, tiene a su cargo los servicios religiosos del territorio. Es nombrado por la Santa Sede a propuesta del Supremo Gobierno.

El Juez Letrado, que lo es el abogado don Carlos Orrego, es nombrado por el Supremo Gobierno a propuesta de la Corte de Apelaciones de Valparaíso y en terna del Consejo de Estado.

La Gobernación Marítima la desempeña un jefe de la Armada; de esa oficina dependen los servicios de bahía y los faros de la región. El Capitán de Fragata don José M. Montalva fué nombrado hace un año para este cargo.

El primer Alcalde es don Ernesto Hobbs, antiguo y prestigioso vecino de Punta Arenas, como también lo son los señores Hoeneisen, Edwards y Bernstein, que componen la Junta.

El Prefecto de Policía es el señor Aníbal Parada.

El Administrador de Aduana y Tesorero es el señor Eduardo Pobiete.

LISTA DE GOBERNADORES DEL TERRITORIO DE MAGALLANES, DESDE QUE SE FUNDÓ LA COLONIA HASTA NUESTROS DÍAS, AÑO 1920.

En el año 1843, recién fundada la colonia, quedó a cargo de la Gobernación, don Manuel González, militar, y se cree que éste fué el primer Gobernador.

Desde entonces gobernaron los siguientes:

1844.—Don Pedro Silva, militar; según Vicuña Mackenna, fué el primer Gobernador.

1845.— » Justo de la Rivera, militar.

1847.— » José Santos Mardones, militar.

1851.— » Benjamín Muñoz Gamero, marino.

1852.— » Bernardo Philippi, alemán, marino y militar ing.

1853.— » Jorge Schyllhe, civil.

1866.— » Damián Riobó, civil.

1867.— » Oscar Viel, marino.

1874.— » Diego Dublé Almeyda, militar.

1878.— » Carlos Wood, militar.

1880.— » Francisco Sampaio, civil.

1889.— » Samuel Valdivieso, militar (General).

1891.— » Daniel Briceño, militar.

1891.— » José Antonio Soto Salas, militar.

1892.— » Manuel Señoret, marino.

1896.— » Mariano Guerrero, civil.

1898.— » Carlos Bories, civil.

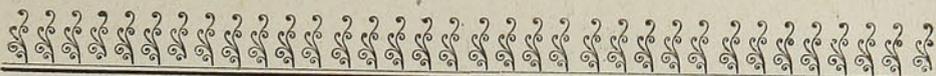
- 1904.—Don Alberto Fuentes, marino.
 1917-1914— » Fernando Chaigneau, civil.
 » Fernando Edwards, civil.
 1914-1919— » Exequiel Fernández, civil.
 1919.— » Luis Contreras S., Coronel de Ejército.
 1920.— » Alfonso Bulnes, civil.

CUERPO CONSULAR DE MAGALLANES

AÑO 1920.

Nación	Carácter	Nombre del titular.
Gran Bretaña.....	Cónsul.....	Sr. Thomas Beteridge
España.....	»	» Francisco Campos
Argentina.....	»	» Agustín Casal
Estados Unidos....	»	» Agustín Brady
Bélgica.....	»	» José Venant
Holanda..	»	» C M. Henkes
Portugal.....	»	» Luis Valencia C.
Alemania.....	»	» Rodolfo Stubenrauch
Brasil.....	Vicecónsul.....	» Alfonso Menéndez
Colombia.....	»	» Manuel Iglesias
Uruguay..	»	» Luis Rodríguez
Suecia.....	»	» Ernesto Manns
Noruega.....	»	» Leif Arentsen
Francia.....	Agente Consular...	» Antonio Beaulier
Italia.....	»	» Carlos Casaro



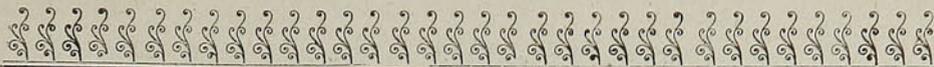


**ACTA POR MEDIO DE LA CUAL EL GOBIERNO CHILENO
TOMÓ POSESIÓN DEFINITIVA DEL TERRITORIO
DE MAGALLANES.**

“ **D**IOS salve a la Patria!—¡Viva Chile!»
«En cumplimiento de la orden del Gobierno Supremo, el día 21 del mes de septiembre de 1843, el ciudadano, Capitán graduado de fragata de la Marina Nacional, don Juan Guillemos, y asistido con el Teniente de artillería, don Manuel González Idalgo, el Piloto 2.º de la Armada Nacional, don Jorge Mabón, el naturalista prusiano voluntario, don Bernardo Philippe, y el Sargento 2.º distinguido de artillería, don Eusebio Pizarro, que actúa de secretario, con todas las formalidades de costumbre, tomamos posesión de los Estrechos de Magallanes y su territorio, en nombre de la República de Chile a quien pertenecen, conforme está declarado en el artículo 1.º de la Constitución Política, y en el acto se afirmó la bandera nacional de la República, con salva general de veintiún tiros de cañón.

«Y en nombre de la República de Chile, protesto en el modo más solemne, cuantas veces haya lugar, contra cualquier poder que hoy o en adelante trate de ocupar alguna parte de este territorio. Y firmaron conmigo el presente acto, el día 21 de septiembre de 1843 años, y el tercero de la presidencia del excelentísimo señor General don Manuel Bulnes.

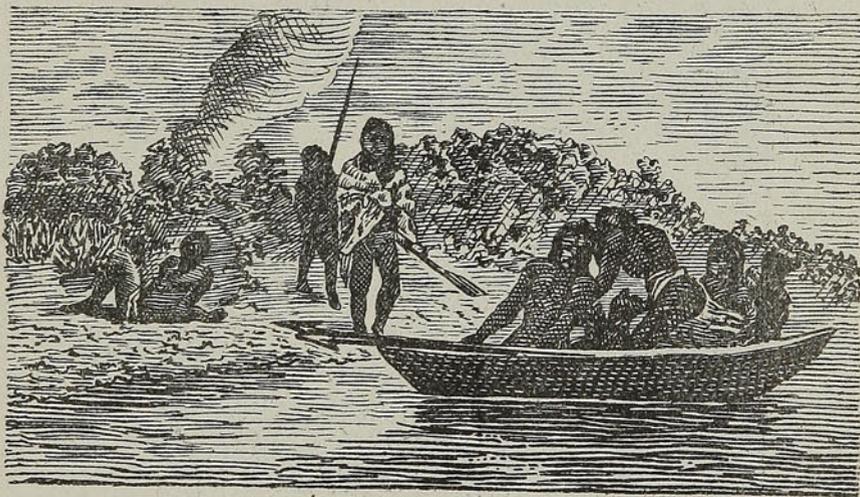




INDÍGENAS DE MAGALLANES.

LOS indígenas del Territorio de Magallanes, se dividen en tres razas muy semejantes entre sí, y son:

1.º Los *alacalufes*, que viven en las islas de los canales occidentales de la Patagonia y en la parte occidental del Estrecho de Magallanes, hasta el cabo de San Isidro. Estos indios se alimentan de mariscos y de la caza de focas y nutrias, cuyas pieles, preparadas ligeramente, comercian con las personas que encuentran en su camino, cambiándolas por galletas, tabaco o prendas de vestir.



PIRAGUA INDIA DEL SUR.

El hombre es generalmente flojo y sólo se dedica a la caza. La mujer se ocupa en diferentes trabajos; rema en las canoas, pesca y prepara los alimentos. Son muy aficionados a las fogatas, alrededor de las cuales se reúnen.

En 1897, se estimaba que estos indios no pasarían de 500.

2.º Los *onas*: éstos habitan la isla Grande, en la Tierra del Fuego; y son más numerosos y mejor desarrollados que las otras dos razas. Son altos, corpulentos, de anchas espaldas y miembros proporcionados al tronco; su andar es ligero y elegante, y van, como los anteriores, desnudos; pero se cubren los hombros y las espaldas con trozos de la piel de los animales que cazan. Las mujeres son de fisonomía agradable, de tez más clara que la de los hombres, de facciones proporcionadas, y dientes blancos y bonitos. Son muy aficionadas a los collares y brazaletes, que fabrican con trozos de huesos de aves silvestres. Algunas se tiñen el rostro y las piernas, y las madres llevan sus hijos colgados a la espalda.



INDIO FUEGUINO.

Los *onas* llevan una vida nómada, y no gustan de quedarse por mucho tiempo en un mismo punto. Cuando se enferman, no usan otro procedimiento que el masaje en la parte lesionada, y mientras hacen esta

operación, los compañeros de ruca del enfermo, entonan un canto triste y monótono. Se alimentan con carne de guanaco, de coruros (ratos de la orilla del mar), y con los mariscos de la playa, son astutos y muy corredores. Nada desean y nada admiran, y, aunque muestran interés por adquirir ciertos artículos, lo manifiestan en forma muy vaga y disimulada.



INDIOS ALACALUFES.

BIBLIOTECA NACIONAL
BIBLIOTECA AMERICANA
"JOSE TORIBIO MEDINA"

3.º Los *yaaganes*, que habitan en el canal Beagle y las islas del sur, hasta el Cabo de Hornos. Usan de mejores canoas y son mejores navegantes que los de las otras razas. Son más altos; pero se nota desproporción entre el tronco y las extremidades; de cabeza grande, cara redonda, nariz corta, estrecha en los ojos y ancha en su extremidad; de ojos negros, pequeños, hundidos, horizontales y casi siempre irritados por el humo de sus fogatas; de boca grande, labios gruesos, dientes muy blancos; de orejas pequeñas y pómulos poco salientes; de tronco ancho con miembros torcidos, y de cabellera negra, ruda y descuidada. Se alimentan como los otros.

indios y, como ellos, usan la flecha, la honda, la bola, y la lanza con punta de hueso o de conchas marinas, ya para cazar o atacar a sus enemigos, o defenderse.

Entre sus armas, cuéntanse también los arpones, que son varas lisas, de dos a tres metros de largo, terminadas en punta de 3 a 4 centímetros, de huesos de ballena o cachalote.

El idioma o dialecto de estas tres tribus es diferente, pero tienen ciertos signos y señales, que les permiten entenderse entre ellos.

Los fueguinos suelen ser de carácter vengativo, odian a los blancos y los atacan cuando se encuentran en mayoría.

Viven en grupos relativamente pequeños, solamente obedecen al padre, y, cuando se reúnen varias familias, el jefe es el de más edad.

Suelen combatir entre ellos, pero raras veces; también asaltan las estancias, aprovechando para esto las noches de luna.

RELIGIÓN.—Parece que no tienen ningún culto, pero ciertas costumbres indican que temen a seres superiores. Los yaaganos hablan de un espíritu malévolos que mortifica a la gente con tempestades, nevazones, y lluvias, y a quien llaman Curipic, nombre que parece corresponder al de Satanás. Tienen un gran terror al arco iris y a los remolinos de agua.

Cuando hay un enfermo de cierta gravedad, mientras los compañeros de choza cantan en tono triste, como ya se ha dicho, las mujeres se rasguñan las piernas, sacándose bastante sangre, y, si el enfermo muere, hombres y mujeres se tiñen de negro el rostro y las manos, y proceden a sepultarlo en una de las islas vecinas.

Creen que las almas de los difuntos vagan por los bosques, sobre todo si el muerto fué malo en vida, y, al contrario, si fué bueno, su alma gozará de gran tranquilidad.

No es conveniente aventurarse en parajes donde existen indios, sin ir bien acompañado y con armas de fuego.

Viven todos en rucas o chozas hechas de varillas y ramas y cubiertas a veces, con pieles de guanaco.

Se cree que aún existen como 2.000 fueguinos.

La poligamia es muy común entre los indios, y en ese caso la mujer más inteligente hace de dueña de casa.

Los patagones son muy buenos ginetes, sobre todo los que habitan los terrenos planos.

Al señor Wieghardt, se le deben las mejores observaciones sobre los indios, la obra que escribió sobre ellos, es muy interesante.





LEYENDA DE UN FUEGUINO.

UNA de las pocas leyendas indígenas de la región, se refiere a un hombre que ha renovado en estas costas desoladas las hazañas de los héroes de la antigüedad. En una caverna, que se vé todavía en la parte sur de la isla Gable, vivía un monstruo, león marino o foca, que acometía a las piraguas bastante audaces para acercarse a su guarida, las hacía pedazos y devoraba a sus tripulantes. Un joven de pequeña estatura, muy diestro en todos los ejercicios corporales y que manejaba, sobre todo, con mucha habilidad el arpón, tomó la resolución de sacrificarse para librar del monstruo a su país; comunicó el proyecto a sus mujeres y emprendió la expedición, no obstante los ruegos de éstas para disuadirlo. Sólo en su piragua, salió en busca del monstruo, que se abalanzó al encuentro del audaz, tan pronto como lo divisó: el héroe, sin conmoverse, le reventó los ojos a tiros de honda, acribilló a flechazos el cuerpo del animal, que ya no podía escapar de sus ataques, y, por fin, lo ultimó con sus arpones. El agradecimiento popular ha conservado el nombre de este héroe, Umoara, que se suele aplicar a los individuos de pequeña estatura y diestros en el manejo de las armas.

El mismo héroe fué también protagonista de otra aventura, que le aseguró para siempre la gratitud de todos sus compatriotas. Un gigante, nacido de los amores de un peñasco y de una mujer, devastaba las costas de la isla Hoste, teatro habitual de sus depredaciones. Era de carácter cruel y raptaba a todas las mujeres de la comarca; invulnerable como Aquiles, era todo de piedra y sólo tenía organismo humano en el talón. Un día en que casualmente se había herido el gigante en esa parte del cuerpo y hubo de guardar reposo, el héroe, avisado del favorable caso, acudió presuroso, lo atacó con denuedo, y como el gigante no podía escapar de sus golpes, concluyó por matarlo, hiriéndole repetidas veces en la única parte vulnerable de su cuerpo.

No hay más que una leyenda que se relacione con la historia del país, y tiene por teatro el lugar de Uchuaia, donde existen muchos vestigios de haber habido allí una población muy numerosa en una época remota.

Refiere aquella que en otro tiempo el poder estaba en manos de las mujeres, las cuales dictaban las leyes y ejercían solas la profesión de brujas. Los onas invadieron las costas del canal Beagle y se radicaron allí al lado de los yaaganes. En una ocasión los hombres resolvieron sacudir el yugo de las mujeres y se hicieron dueños, a su turno, del poder, que han guardado desde entonces. Para celebrar su victoria, construyeron una choza muy grande y en ella se reunían para discutir los negocios, siendo prohibido su acceso a las mujeres. Los hombres se pintaban y ejecutaban juegos y danzas, de los cuales también estaban excluidas las mujeres; esos juegos consistían comunmente en ponerse los atributos de los diversos elementos, el agua, la tierra, el fuego, etc., y en ejecutar actos propios de los espíritus que personificaban dichos elementos, etc.





SITUACION ECONOMICA DE MAGALLANES.

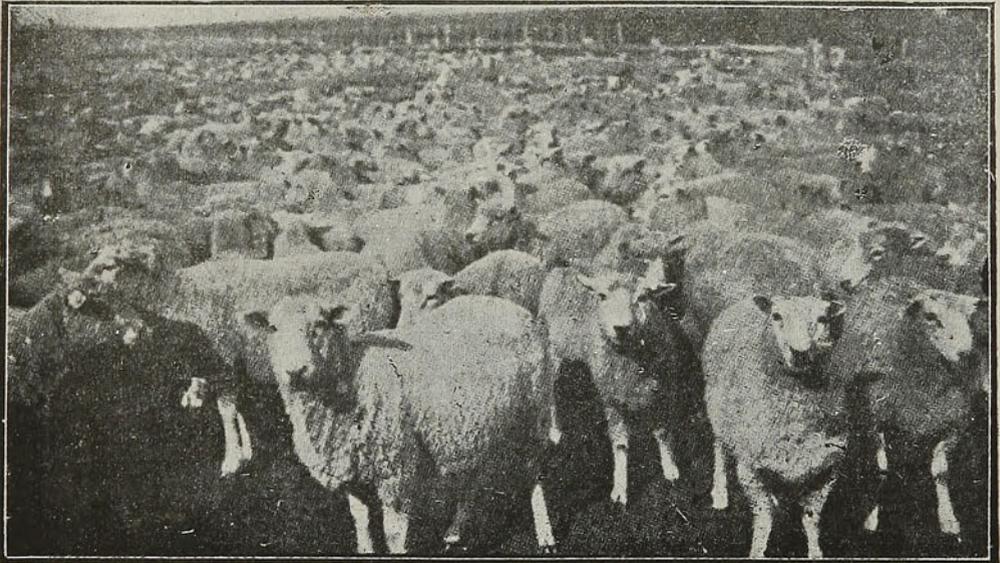
NO puede ser más brillante la situación económica de aquella rica y próspera región, debido al apoyo del gobierno, al esfuerzo de hombres de talento y de extraordinarias energías, y a las condiciones tan especiales de su suelo para la crianza de ganado lanar. En un principio el negocio más halagador fué la pesca de lobos de dos pelos, y el de las nutrias o gatos de mar; pero la rápida disminución de esas especies, hizo declinar aquella fuente de riquezas, y obligó al gobierno a dictar diversas medidas, tendientes a proteger el desarrollo y la conservación de tan estimados anfibios.

En una región como aquella, de rudo clima, y tan alejada de los centros del comercio, la vida no presentaba halagos a los primeros comerciantes e industriales, que se avecindaron en Magallanes 50 años atrás. Se necesitaba tener aptitudes muy especiales para el trabajo, y de inteligencias muy claras, que entrevieran al través del tiempo, cómo podía transformarse una zona triste y desolada, en campo de inmensas riquezas; como lo es hoy, teniendo por capital, a la hermosa ciudad de Punta Arenas, que cuenta con todos los adelantos y exigencias del progreso; con hermosos edificios, con magníficas instituciones de socorro y caridad; con casas de comercio mayoristas dignas de figurar en cualquier gran ciudad; y con una sociedad muy culta y hospitalaria, donde se recibe con los brazos abiertos a todo el que llega, ya sea de paso, o a radicarse en busca de mejores expectativas.

Se creyó un tiempo que la pesca de ballenas sería un gran negocio, y, en los años 1904 y 1906, se formaron dos sociedades para su explotación, siendo de mucho más vuelo la segunda, que contó con cuatro vapores a propósito y un velero; sin embargo, aunque los resultados fueron, en su comienzo, muy satisfactorios, hubo que liquidarla en 1918 por la rápida disminución de esos cetáceos.

La explotación de los bosques, por medio de modernos y buenos aserraderos, también ha sido un negocio que ha dado grandes utilidades a sus dueños.

El oro, por los años 1888, hasta diez años después, atrajo, también, numerosas expediciones al territorio, y se establecieron lavaderos en la isla Lennox, en cabo Vírgenes, en Slogget, en Porvenir y en numerosos de los ríos y riachuelos de aquella parte. En el río de las Minas, en 1888, se encontró una pepa de oro que pesaba una libra, y en el río del Oro, otra, que la sobrepasó en cien gramos; todo esto aumentó el entusiasmo de los que tenían grandes esperanzas en el oro. Muchas fueron las tierras que se adquirieron con ese objeto, y mucho el dinero que se pagó por patentes de minas; pero, la especulación de algunos aventureros, la confianza de los ilusos, y la falta de conocimientos de los más, trajo como consecuencia un tremendo desastre financiero para los que se habían embarcado de buena fé en esa clase de negocios. Entre tanto, la ganadería, verdadera y principal fuente de riquezas, seguía desarrollándose a pasos de gigante, y los pocos ejemplares de ovejunos que se llevaron en el año 1853, y que fueron 34 ovejas, ascendieron en 1878, a 180 lanares; en 1889, a 17.400; en 1896, sumaban un total de 1.800.000 ovejunos, y, en la actualidad, habrá de dos y medio a tres millones. El beneficio anual de animales, es alrededor de 800.000.

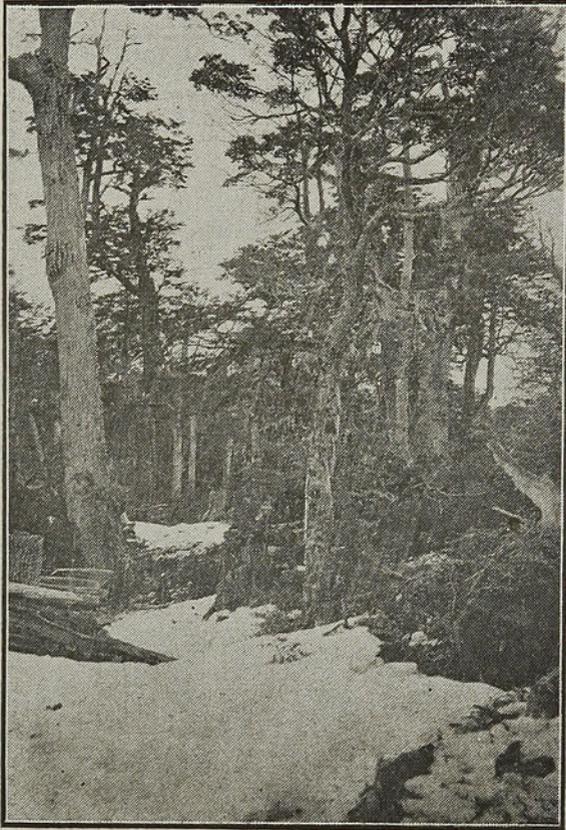


ESTANCIA «TRES CHORRILLOS».

ROMNEY MARSH, MESTIZOS, PARA LOS FRIGORÍFICOS.

Las estancias de Magallanes se han dedicado también a la crianza de vacunos y caballares, pero en forma restringida, pues los campos que se necesitan para estos animales, deben tener mejores condiciones de pasto, suelo y clima. Si se toma en cuenta que la reproducción de ovejunos es,

por término medio, del 75% al 80% de las hembras madres, fácil es concebir la prodigiosa riqueza que presenta la ganadería en aquella región. Más adelante damos, en forma condensada, la cantidad de hectáreas, de ganado y la producción de lana de cada una de las sociedades ganaderas constituidas. La primera sociedad ganadera, con instalación moderna, fué la de don Enrique Reynard. (1)



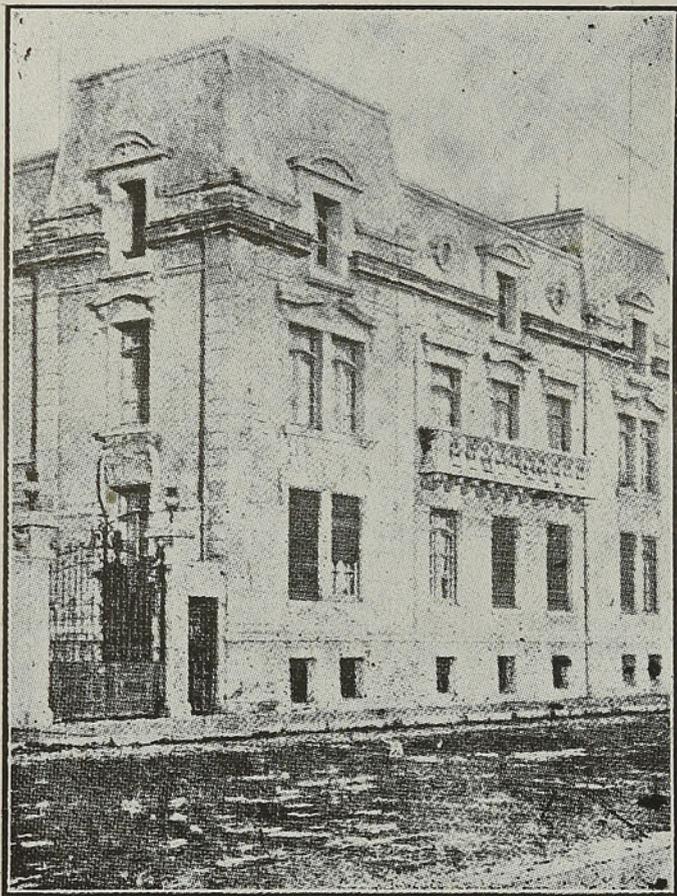
BOSQUE DE ROBLE BLANCO.

Punta Arenas, por su ventajosa situación con respecto a la Patagonia de Chile y de la Argentina, tiene, también, una brillante expectativa; tema que estamos estudiando y desarrollando en un folleto aparte. Por esta condición, de la que pudiéramos llamar la metrópoli de Magallanes, no deben, a nuestro juicio, aumentarse nunca los derechos de importación, porque ello redundaría en perjuicio de los de allá, sin ventajas para la nación.

(1) Los terrenos para la crianza de ganados fueron cedidos, al principio, por plazos de 20 años, más tarde arrendados, y, por último, rematados en subasta pública.

En un futuro no muy lejano, otra fuente de grandes riquezas para el país, y, muy especialmente para la región que nos ocupa, será la explotación de la madera de aquellos inmensos e impenetrables bosques, que, al dar su fruto a la industria, dejarán parte de sus campos para la crianza.

Desmontados los bosques, será también más fácil avanzar los estudios de la minería, y descubrir, probablemente, nuevos yacimientos de carbón y, quizás, de petróleo.



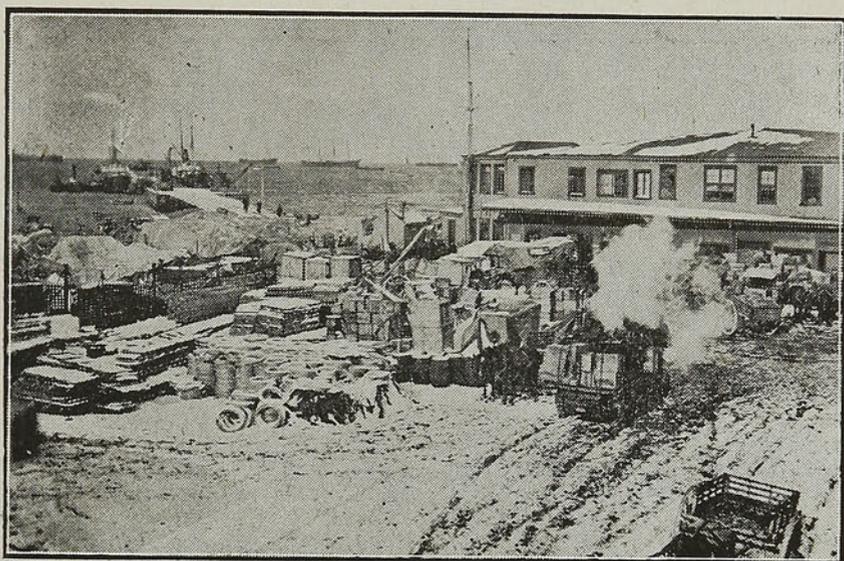
CASA DE DON JUAN BLANCHARD.

Punta Arenas.

En algunos puntos del territorio se ha encontrado carbón, aunque de calidad inferior al de la zona de Arauco, y, en la actualidad, se explota la mina Loreto, cuyas bocas de explotación se encuentran a una distancia de cinco kilómetros del mar, y tienen un ferrocarril propio para su acarreo.

Hay dos muelles de pasajeros y uno para carbón y carga.

Como complemento a la industria ganadera, se construyeron los frigoríficos para conservar las carnes y poderlas exportar en buques especiales; en 1903 empezó a funcionar el primer frigorífico en Río Seco, de la South America Syndicate; en 1908, el de Puerto Sara, de la Compañía Frigorífica de la Patagónica; en 1910 el de la Explotadora de Tierra del Fuego. La Sociedad Industrial y Comercial de Magallanes, tiene otro cerca de Punta Arenas; y otro más se está terminando en Puerto Natales.



MUELLE DE CARGA DE PUNTA ARENAS.

Punta Arenas tiene, como decíamos al principio, numerosas y magníficas casas comerciales, y en listas separadas, puede verse el nombre de los dueños de esos establecimientos. Cuenta también con buenos varaderos y astilleros, siendo el principal, el de los señores Bonacich.

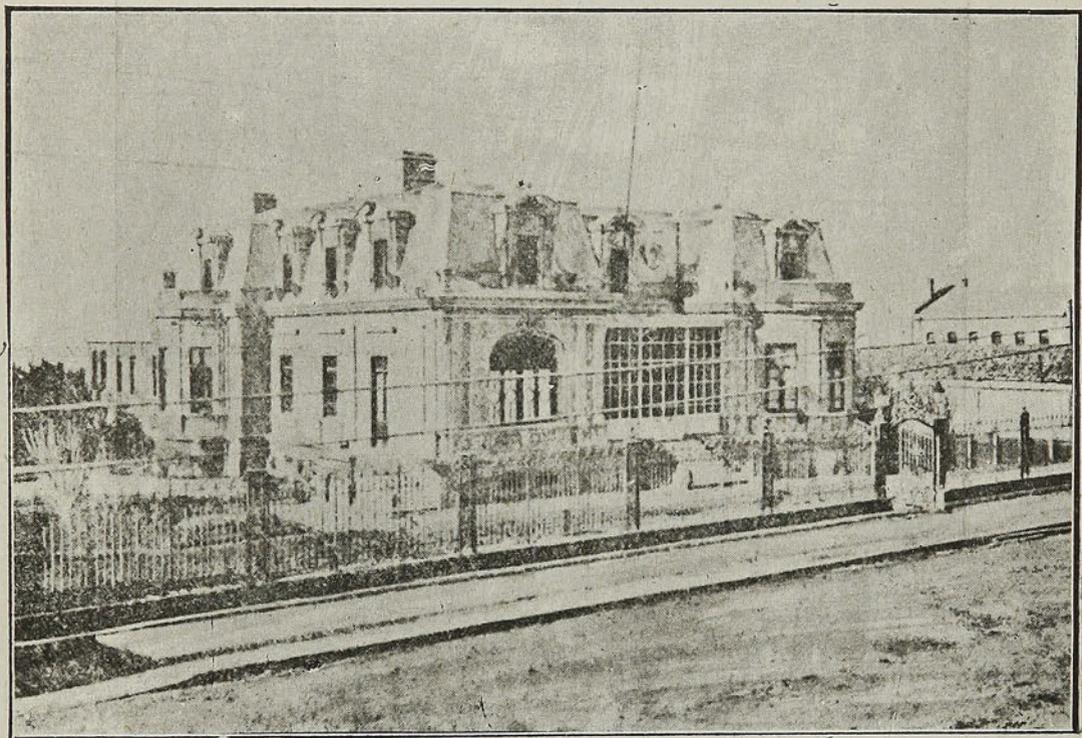
Tiene la magnífica fundición «Minerva» donde se puede hacer toda clase de reparaciones para buques, y para las industrias.

Una cantidad de elegantes automóviles hacen fácil el transporte de pasajeros, y aún el de los paseantes que desean conocer las estancias, las cuales cuentan para su acceso con anchos y cómodos caminos.

Mucho más nos podríamos extender para analizar la situación económica de Magallanes, pero creemos que a un trabajo de carácter modesto y destinado a ilustrar al público en general, no se le puede dar un desarrollo demasiado largo, que pueda cansar al lector, y que sólo serviría para determinadas personas, las cuales pueden engolfarse en esos estudios, recorriendo las extensas obras que ya han sido publicadas.

Aunque hemos consultado numerosas publicaciones, que se refieren a Magallanes, y obtenido algunos datos de la reciente publicación de los señores Contardi y Díaz, muchas de las impresiones aquí reflejadas, las hemos adquirido personalmente durante los tres años que permanecemos en Magallanes.

CASAS COMERCIALES.—Braun & Blanchard, Stubenrauch, José Menéndez, Máximo Gilli, Wehrhahn, Schulz (hoy se llama Brinckmann), Bigorra, Hunter, Koester, Letholy y Galli.



CASA DE DON MAURICIO BRAUN.

BANCOS.—Banco de Chile y Argentina, Anglo Sudamericano, Español de Chile y Yugoslavo.

CARBÓN.—Hay en varias partes en el territorio, como ya hemos dicho más adelante, pero solo trataremos por ahora el de las minas más conocidas, exceptuando la mina Loreto, que está en plena explotación y a la cual ya hemos hecho referencia.

Mina Marta.—En el Skyring.

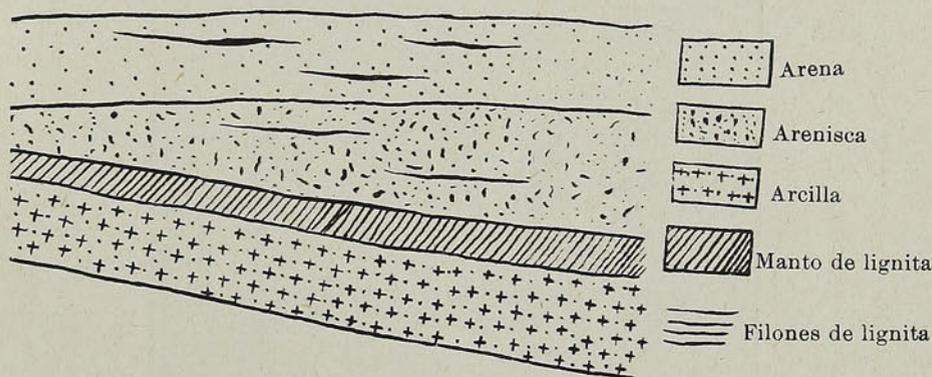
Mina Magdalena.—En la región del Rey Eduardo IV, y

Mina Rica.—En el mar Otway.

La hoya carbonífera de Magallanes pertenece a la formación terciaria inferior; pero con apariencia de más nueva que la de Arauco. Los

mantos son tres, casi horizontales, con ligeras inclinaciones al mar. Todos estos carbones son lignitas de calidad inferior al de las minas de Arauco; son quebradizos, tienen azufre, bastantes cenizas y desperdicios; pero, usados con el de Lota, Coronel o de Gales, dan buen resultado en las estufas y en algunas industrias. Aunque los estudios que se han hecho no han sido muy completos, se estima que hay millones de toneladas, sobre todo en el Skyring.

Trabajos de investigación ejecutados en la concesión «Magdalena».



Corte geológico a lo largo de la playa,
en las inmediaciones de la desembocadura del río Briceño.

El ingeniero de minas señor H. Babinski, es el que ha hecho mejores estudios al respecto, y sus datos se publicaron el año 1897. A este mismo ingeniero se debe el corté geológico del terreno, que se acompaña, y que muestra cómo van las capas de arena, arenisca, arcilla y el manto de lignita. Esta última presenta un aspecto negro brillante y de fractura concoidea. Su poder calorífico es inferior al del carbón de Concepción.

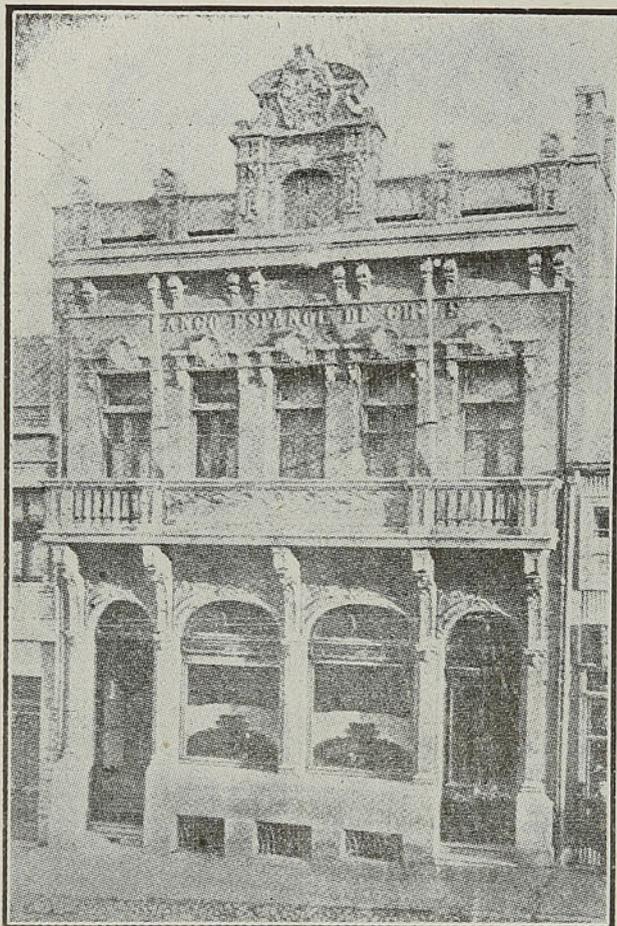
Se ha observado que los mantos van de Este a Oeste.

COBRE.—Hay en varias partes del continente y de la Tierra del Fuego, pero la carestía de los fletes y los subidos jornales impiden su explotación en forma económica.

Hay también mucha abundancia de piritas de fierro.

SOCIEDADES GANADERAS.—La gran sociedad anónima, ganadera y comercial Menéndez Behety, la fundó don José Menéndez en 1911; como ya nos hemos referido al señor Menéndez en otra parte de este folleto, no hacemos, por ahora, referencia a él.

Tiene las estancias «Tres Pasos» y «San Gregorio» y el más grande aserradero de la Patagonia, la mina «Loreto» con su ferrocarril y una flota de vapores.



BANCO ESPAÑOL DE CHILE.

Pasaremos a las estancias:

San Gregorio.—Tiene una extensión de 91.800 hectáreas, con 122.840 lanares, 400 vacunos y otros tantos caballares; produce 341.000 kilos de lana, y la reproducción es de 90%.

Tres Pasos (Ultima Esperanza).—Tiene una extensión de 10.623 hectáreas, 9.400 lanares, 80 vacunos y 120 caballares; produce 47.000 kilos de lana y la reproducción es de 47%.

Pecket Harbour (Sara Braun).—Tiene una extensión de 21.000 hectáreas, 25.000 lanares raza Romney, 150 vacunos Durhan 150 caballares, y produce 90.000 kilos de lana.

1858 •

1878 ♂

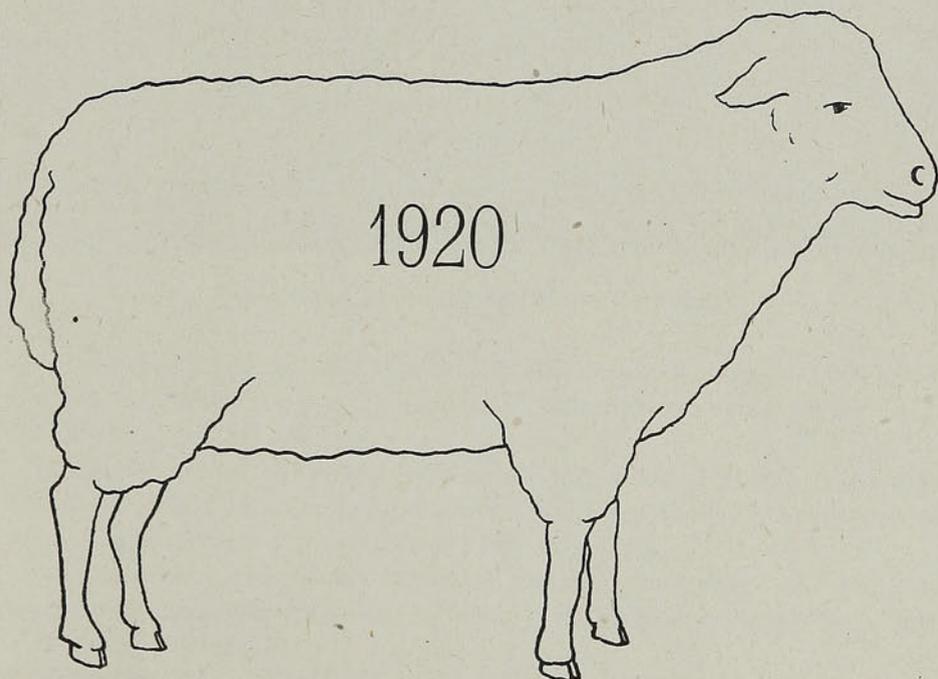
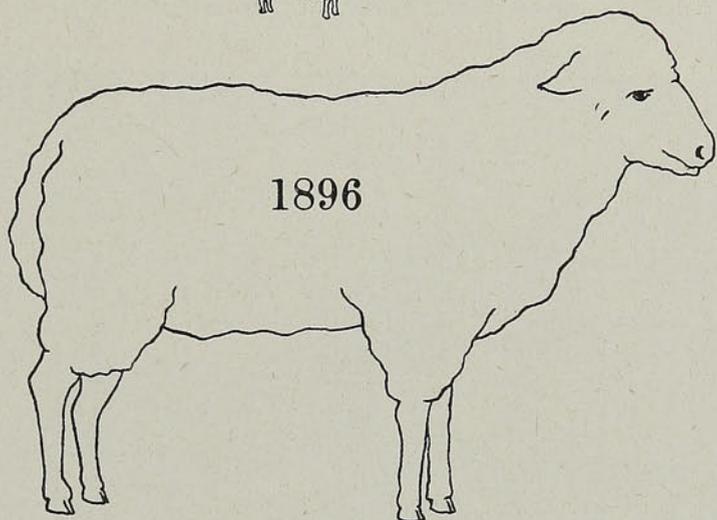
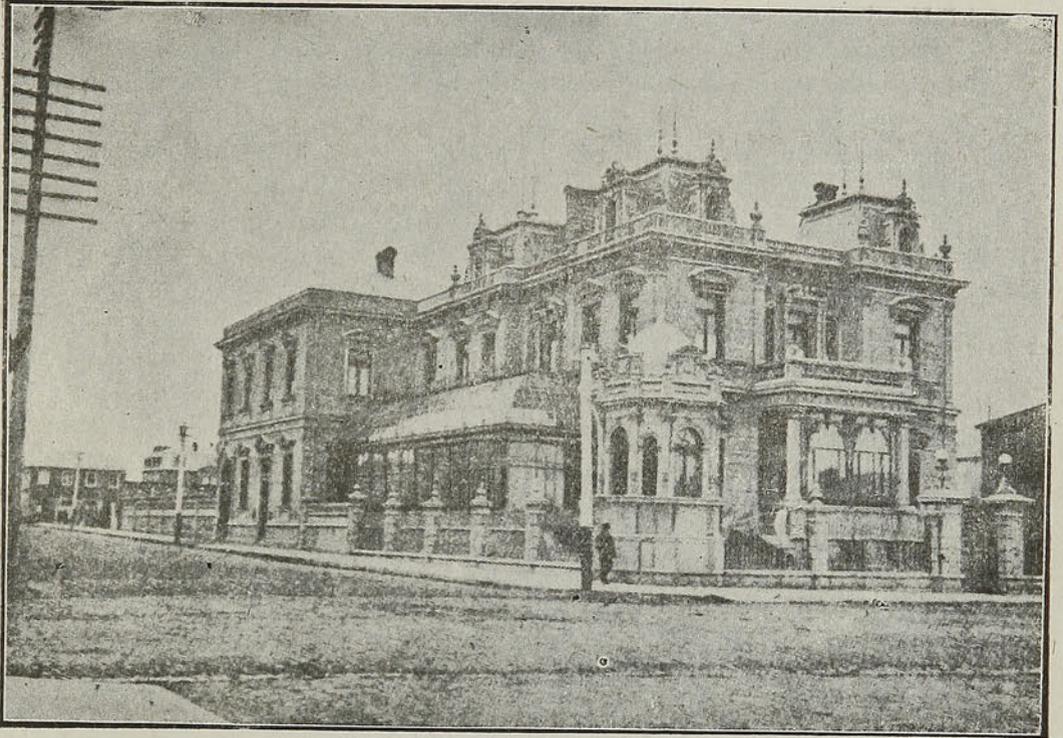


Gráfico que demuestra el prodigioso desarrollo de la industria ganadera en el Territorio de Magallanes.

Cabo Negro.—Tiene una extensión de 16.000 hectáreas, con 17.000 lanares Romney; produce 50.000 kilos de lana, y la reproducción es de 90%; tiene 50 vacunos y 100 caballos. Cuenta además con 200.000 hectáreas en territorio argentino.

Explotadora de Tierra del Fuego.—Caleta Josefina.—Tiene una extensión de 230.000 hectáreas, con 170.000 lanares; produce 480.000 kilos de lana, con una reproducción de 80%; tiene 2.000 caballos y 600 vacunos.



CASA DE LA SRA. SARA BRAUN DE VALENZUELA.

Estancia Camerón.—Extensión: 180.000 hectáreas, tiene 103.000 lanares; produce 250.000 kilos de lana, y la reproducción es de 80%; tiene 290 vacunos y 500 caballos.

Estancia San Sebastián.—Tiene de extensión 100.000 hectáreas; cuenta con 140.000 lanares; produce 400.000 kilos de lana y reproduce el 80%; tiene también 300 vacunos y 1.000 caballos.

Springhill.—Tiene de extensión 200.000 hectáreas, con 105.000 lanares; produce 300.000 kilos de lana y reproduce el 80%; tiene 400 vacunos y 500 caballos.

Phillip Bay.—Tiene de superficie 130.000 hectáreas, con 80.000 lanares; produce 230.000 kilos de lana; tiene 120 vacunos y 350 caballos.

Oazy Harbour.—Extensión, 185.000 hectáreas, con 130.000 lanares; produce 360.000 kilos de lana; la reproducción es de 82%; tiene 500 vacunos y 250 caballos.

Punta Delgada.—Extensión, 165.000 hectáreas, con 118.000 lanares; produce 350.000 kilos de lana y reproduce el 82%; tiene 500 vacunos y 300 caballos.

Cerro del Castillo.— Extensión, 214.000 hectáreas, con 200.000 lanares; produce 600.000 kilos de lana, reproduce 82%; tiene 500 vacunos y 1.200 caballos.

Estancia Bories.— Tiene 204.000 hectáreas, con 56.000 lanares; produce 140.000 kilos de lana y reproduce el 82%; tiene 1.200 vacunos y 950 caballos.

Resumen de la *Explotadora*: 1.200.000 cabezas de ganado lanar; 15.820 vacunos, 10.000 caballares. Capital 1.800.000 libras.

La Sociedad posee extensos campos en la República Argentina.

Sociedad Ganadera Gente Grande.— Tiene campos en Chile y Argentina, entre la estancia Gente Grande y Dawson; tiene 20.000 lanares, 500 vacunos y 200 caballares.

En la Tierra del Fuego tiene 70.000 lanares, 300 vacunos y 200 caballos, y el total de terrenos, con los del Neuquén, alcanza a 405.000 hectáreas. La producción de lana, fué de 7 libras por cabeza.

Sociedad Ganadera Braun, Martínez y Compañía.— Estancia Península.—Tiene una extensión de 3.000 hectáreas, con 2.500 lanares, y produce 5.000 kilos de lana.

Laguna Azul.—Tiene una extensión de 19.000 hectáreas, con 18.000 lanares; la producción fué de 36.000 kilos de lana.

Río Payne.—Tiene una extensión de 11.000 hectáreas, con 8.000 ovejunos, y produce 16.000 kilos de lana.

Sociedad Tres Chorrillos.—Tiene una extensión de 20.000 hectáreas, con 12.000 ovejunos; produce 40.000 kilos de lana. La sucesión tiene además, cuatro estancias en la República Argentina.

Sociedad Ganadera y Comercial José Montes y Compañía.— Tiene tres estancias: «María», «Las Coles» y «Josefina». Las tres, suman 42.000 hectáreas, con 30.000 lanares, 500 vacunos, y producen 80.000 kilos de lana.

Estancia Dinamarqueros de don Mauricio Braun.— Tiene 28.000 hectáreas de extensión, con 15.000 lanares, y produce 46.000 kilos de lana. La raza es Romney Marsh.

Sociedad Ganadera, Criaderos Limited Fenton Station.— Tiene 25.000 hectáreas de extensión, con 25.000 lanares, y produce 25.000 kilos de lana.

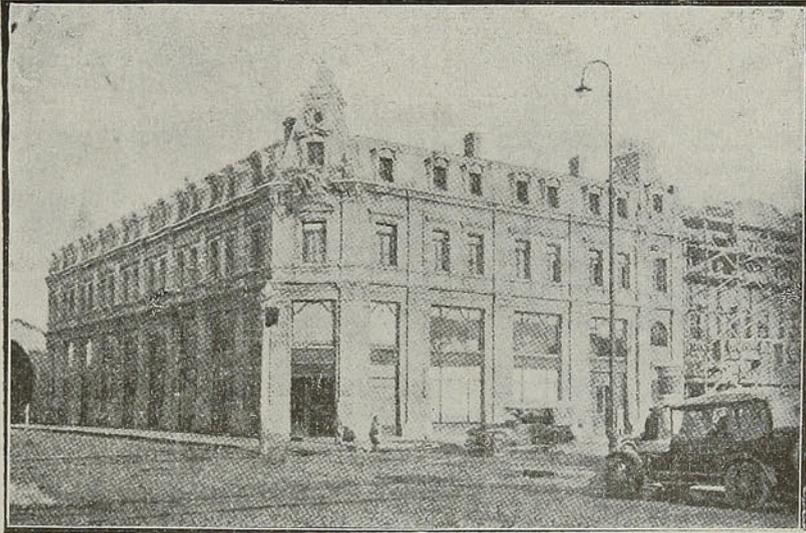
Sociedad Ganadera Laguna Blanca.— Tiene 11.361 hectáreas de extensión, con 92.000 lanares, y produce 712.000 libras de lana.

Estancia Las Lagunitas.—Tiene 24.000 hectáreas de extensión, con 19.000 ovejas.

Estancia Entre Vientos.—Tiene 26.700 hectáreas de extensión.

Estancia Sindicato San Francisco.—Tiene 1.300 hectáreas, con 3.000 lanares, y produce 20.000 kilos de lana.

Sociedad Ganadera y Comercial Wager y Seiffer.—Tiene 14.990 hectáreas de extensión, con 22.000 lanares, y produce 72.000 kilos de lana.



CASA COMERCIAL DE LOS SEÑORES BRAUN Y BLANCHARD.

Estancia Río Verde: Sheep, Farming y Compañía.—Tiene 17.700 hectáreas, con 22.000 lanares y produce magníficos animales.

Sociedad Anónima Industrial y Ganadera de Magallanes.—Tiene las estancias: «Agua Fresca», «Río Amarillo» y «Los Canales».

Estancia Mina Rica del señor Crisóstomo.—Tiene 12.000 hectáreas de extensión, con 30.000 lanares, y 300 vacunos. Es una de las mejores estancias, por sus ricos campos, en las cercanías de Punta Arenas.

Estancia Guayrabó del señor Mayer Braun.—Tiene 13.500 hectáreas de extensión, con 5.000 lanares; produce 5.000 kilos de lana.

Sociedad Anónima y Ganadera tierras y dominios de la Patagonia-Olway Station.—Tiene 17.965 hectáreas de extensión, con 15.500 lanares, y produce 56.000 kilos de lana.

Estancia Palomares de don Jesus Osorio.—Tiene 500 animales.

Estancia La Fueguina de don José Covacevich.—Tiene 4.500 lanares, y produce 10.000 kilos de lana.

Estancia Morro Chico de don Pablo Lemaitre.—Tiene 12.000 ovejas.

Estancia Río Grande de don Juan Biltch.—Tiene 2.900 hectáreas de extensión.

Estancia Río Penitente de don Alejandro Moreira.— Cuenta con 22.000 lanares.

Estancia La Armonía.—Está en territorio argentino, y es una de las más extensas.

Frigorífico de la Patagonia.— Puede faenar hasta 300.000 animales.

Frigorífico Punta Arenas.—Ha faenado hasta 240.000 animales, en el año 1919.

Frigorífico South América Export Syndicate.—Este establecimiento es uno de los más modernos.

Deseamos no olvidar tampoco, los espléndidos establecimientos instalados para la crianza de aves.

La Pollería "Criadero de Aves".—Este establecimiento cuenta con un total de 18.000 aves, y es el mejor que hay en Chile.





INDUSTRIAS.

(Datos de la última Memoria de la Aduana, enviada desde Punta Arenas.)

LA principal industria de este territorio, la ganadería, año por año toma mayor incremento, mejorándose la raza de ganado hasta no tener que envidiarle a la de importación.

En la exposición ganadera celebrada el 1 y 2 de marzo del año pasado, se han presentado ejemplares en ganado lanar, como los mejores importados de Australia.

Existen en este territorio, las siguientes sociedades anónimas, dedicadas a la exportación ganadera:

Anglo Chilian Pastoril, Criadero de Casimiro Ld., Compañía Frigorífica de Puerto Natales, Compañía Frigorífica de la Patagonia, Sociedades Frigoríficas de Punta Arenas, Menéndez Behety, José Montes, Sara Braun, Wagner & Saiffer, Reynard & Domange, Explotadora de Tierra del Fuego, Ganadera de Gente Grande, Ganadera Laguna Blanca, Industrial y Ganadera de Magallanes, North Arm Station Ltd., The Río Verde Sheep Farming Cop. Ltd., The Southern Sheep Farming Comp. Ltd.

Sociedades anónimas extranjeras que se dedican también a la ganadería en este territorio, hay las siguientes:

Hamilton Sauders Ltd, Patagonian Land States Comp. Ltd., South American Export Syndicate Ltd., Southern Patagonian Sheep Farming Comp.

Hay instalados cuatro frigoríficos: Río Seco, Puerto Sara, Puerto Bories y Sociedad Frigorífica de Punta Arenas, los que cuentan con las instalaciones más modernas, pudiéndose considerar como establecimientos de primer orden.

En 1918, se exportaron los siguientes artículos:

Lana común.....	Kls. 7.425,342	\$ 30.583,057
Carne congelada.....	13.151,806	16.288,760
Conservas de carne.....	1.737,470	3.942,986
Cueros ovejunos.....	1.310,936	4.854,399
» vacunos.....	98,000	149,640
Despojos de animales.....	113.465	629.540
Grasa de comer.....	59.530	671.940
Animales en pié, ovejunos		18.250
	<u>Kls 24.496,349</u>	<u>\$ 56.438,572</u>

OTRAS INDUSTRIAS.

Citaré las de mayor importancia que son las siguientes:

Astilleros.—Existe en la isla Dawson, el astillero de propiedad de la Sociedad Ganadera de Gente Grande, que, entre otras embarcaciones de importancia, ha construido el barco *Sara* que mide 842 piés de eslora por 28 de manga y 12 de puntal y con un desplazamiento de 850 tons. Este barco es movido por un motor a petróleo de 160 caballos de fuerza.

El astillero del Sr. Eduardo Doberti que se dedica a la construcción de embarcaciones pequeñas, como vapores, lanchas, chatas, etc.

Durante el año 1918, ha efectuado las siguientes construcciones:

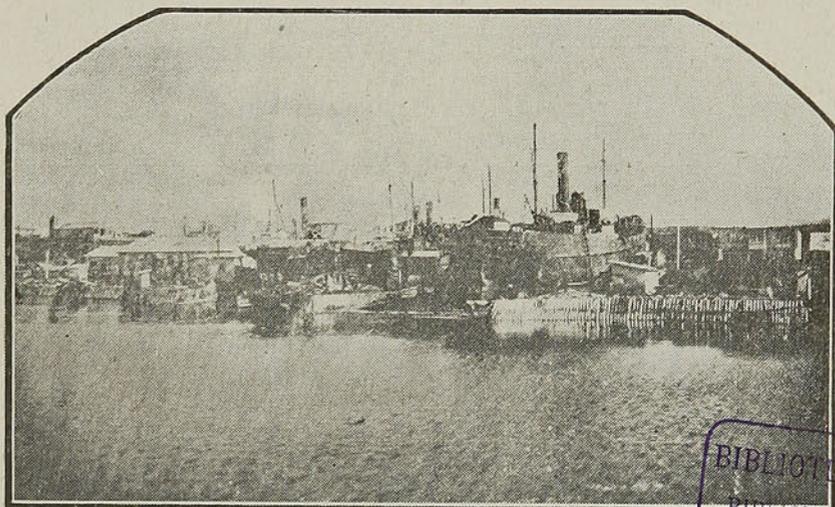
Dos chatas de 23 mts. 20 cms. de eslora, 6,50 mts. de manga y 2 mts. 15 cms. de puntal. Su precio es de \$ 44.000 c/u.	
Total	\$ 88.000.00
Una chata de 24 mts. 40 cms. de eslora, 7,15 mts de manga 2,45 mts. de puntal. Su valor es de.....	47.000.00
Una chata de 21 mts. 35 cm. de eslora, 6,20 de manga y 2,15 de puntal. Valor.....	34.000 00
Dos chatas de 9 mts. de eslora, 1 mt. de manga y 70 cms. de puntal. Valor de cada uno \$ 3.000.....	6.000.00
Una chata de 5,80 mts. de eslora, 1,75 mt. de manga y de 55 cms. de puntal. Valor.....	2.100.00
Una chata balsa de 7,60 mts. de eslora, 3 mts. de manga y de 1 mt. de puntal, con un valor de.....	4.000.00
Por varias composturas y reparaciones.....	91.203.90
Importe total de las construcciones.....	<u>\$ 272.303.90</u>

En este establecimiento se ocupan los siguientes operarios:

Un constructor, 2 capataces, 18 carpinteros, 10 calafates, 8 peones, 4 aprendices y 6 operarios móviles.

También hay un varadero, que pertenece a los Srs. Bonacich Hnos. Este varadero es el más importante en el territorio, por cuanto en él se efectúan las reparaciones de los escampavías y demás embarcaciones de la Armada, en servicio de estas costas.

Existen, además, numerosos criaderos de aves; los principales son los que pertenecen a los señores Siegers & Co., Gerónimo Martinich y Mateo Paravieh.



VARADERO BONACICH.

BIBLIOTECA NACIONAL
BIBLIOTECA AMERICANA
"JOSÉ TORIBIO MEDINA"

Datos proporcionados por personas entendidas en avicultura, permiten asegurar que estos criaderos pueden considerarse entre los principales de Sud-América.

Las demás industrias que merecen mención y que se encuentran en pleno desarrollo, son: aserraderos de maderas, minas de carbón, y fábricas de cerveza y de conservas.

**DATOS COMPARATIVOS DEL DESARROLLO COMERCIAL DE
MAGALLANES, DURANTE EL PERIODO COMPRENDIDO
ENTRE LOS AÑOS 1898-1918.**

	Año 1898.	Año 1918.		Año 1898.	Año 1918.
Aserradores.....	5	11	Imprentas.....	1	12
Carnicerías.....	8	27	Marmolerías.....	2	3
Talleres de carpintería.....	5	12	Mueblerías.....	2	7
Curtidurías.....	0	5	Panaderías.....	2	8
Chancherías.....	0	5	Pastelerías.....	0	4
Cigarrerías (fábricas).....	4	2	Peluquerías.....	6	19
Empresa Luz Eléctrica.....	0	1	Talabarterías.....	4	2
Empresa Telefónica.....	0	1	Sastrerías.....	5	20
Empresa Carruajes.....	0	4	Talleres de construcciones...	6	8
Fábrica de briguetes, jabón y soda.....	0	1	Talleres de pintura.....	2	4
Fábrica de Fideos.....	0	2	Zapaterías.....	5	19
» » Ladrillos.....	3	3	Astilleros.....	1	3
» » Licores.....	3	3	Librerías.....	1	4
Frigoríficos.....	0	5	Almacenes de mercaderías surtidas.....	18	78
Graserías.....	9	3	Boticas.....	6	6
Herrerías (fundiciones).....	10	3	Casas importadoras.....	18	44
Hojalaterías.....	1	10	Criaderos de aves.....	0	3
Joyerías.....	1	12	Tintorerías.....	6	3

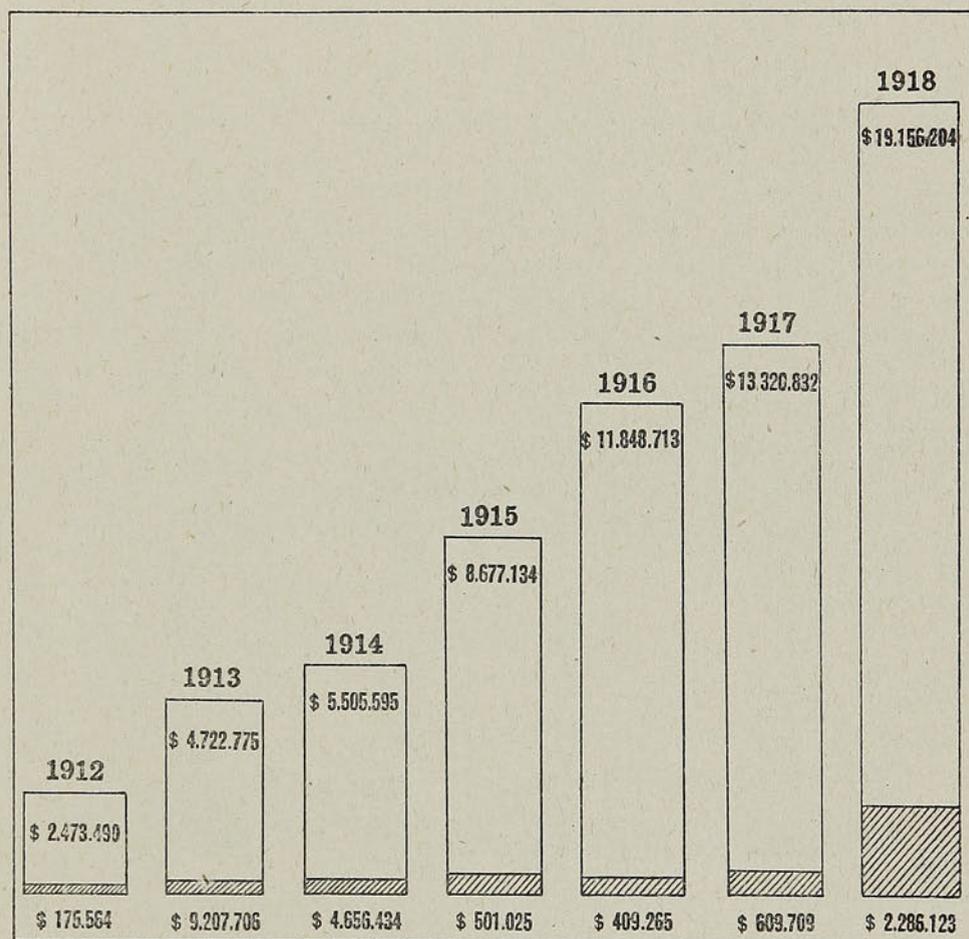
FLOTA MERCANTE MATRICULADA EN PUNTA ARENAS.

Nombre	Armadores	TONELAJE	
		Grueso	de registro
<i>Amadeo</i>	José Menéndez.....	411,84	253,18
<i>Araucanía</i>	Braun y Blanchard.....	423,86	273,78
<i>Alejandro</i>	» ».....	489,21	377,73
<i>Armando</i>	» ».....	106,70	53,35
<i>Antártico</i>	Menéndez Behety.....	605,12	356,83
<i>Austral</i>	» ».....	528,04	286,34
<i>Arturo</i>	» ».....	108,20	61,54
<i>Alejandrina</i>	» ».....	2.713,99	2.522,79
<i>Breeze</i>	Soc. Sara Braun.....	184,46	131,91
<i>Cordillera</i>	Braun y Blanchard.....	214,05	107,03
<i>Chiloé</i>	» ».....	1.846,34	1.147,06
<i>Casilda</i>	» ».....	107,99	93,94
<i>Diana</i>	Comunidad <i>Goleta Diana</i>	120,95	83,15
<i>Emma</i>	Rodolfo Stubenrauch.....	108,03	102,63
<i>Fortuna</i>	Soc. José Montes y Gente Grande.....	224,33	147,96
<i>Fyr</i>	Soc. Ballenera.....	157,98	79,42
<i>Lovart</i>	Braun y Branchard.....	449,54	268,53
<i>Magallanes</i>	» ».....	1.879,65	1.149,89
<i>Minerva</i>	» ».....	161,95	119,64
<i>Patagonia</i>	» ».....	350,54	175,27
<i>Río Gallegos</i>	» ».....	259,46	129,73
<i>Río Santa Cruz</i>	» ».....	266,82	133,41
<i>Sur</i>	» ».....	129,54	85,99
<i>Tamar</i>	» ».....	188,63	101,64
<i>Wavertree</i>	» ».....	2.190,53	1.974,45



COMERCIO DE CABOTAJE DE PUNTA ARENAS

DIAGRAMA DEL MOVIMIENTO PROGRESIVO DE LA INTRODUCCIÓN DE MERCADERÍAS.



□ MERCADERÍAS NACIONALES
▨ » NACIONALIZADAS



NOTICIAS GENERALES.

IDEA GENERAL DEL ESTRECHO.—El Estrecho de Magallanes, que se extiende de E. a O., uniendo los océanos Atlántico y Pacífico al través de la extremidad meridional de América, tiene 319 millas de largo, medidas sobre la línea de su eje y entre los meridianos que pasan por los cabos Vírgenes y Deseado. En la parte oriental, su dirección es algo irregular, y el ancho, que al occidente de Dungenes y en el canal Ancho (Broad Reach) es de 13 y 17 millas, respectivamente, en la primera angostura se reduce sólo a dos.



CABO PILAR.

Boca occidental del Estrecho.



CABO VÍRGENES.

Boca oriental del Estrecho.

El estrecho, por sus condiciones climatéricas o atmosféricas y por su aspecto físico, está dividido en dos partes bastante bien definidas: la oriental, desde la entrada por el Atlántico hasta el cabo San Isidro; y la occidental, desde este punto hasta el Pacífico.

Desde el cabo Vírgenes al O., las tierras son en general bajas y de aspecto muy uniforme, faltando por completo toda vegetación arbórea, hasta el cabo Porpesse en la costa de Patagonia, y hasta la bahía Inútil, en la Tierra del Fuego. La uniformidad de perfil de las tierras se interrumpe, sin embargo, a trechos, por cerros de altura moderada, que constituyen buenos puntos de reconocimiento y referencia. El más elevado de todos, el pico Gap, en la Patagonia, tiene apenas 278 metros de elevación.

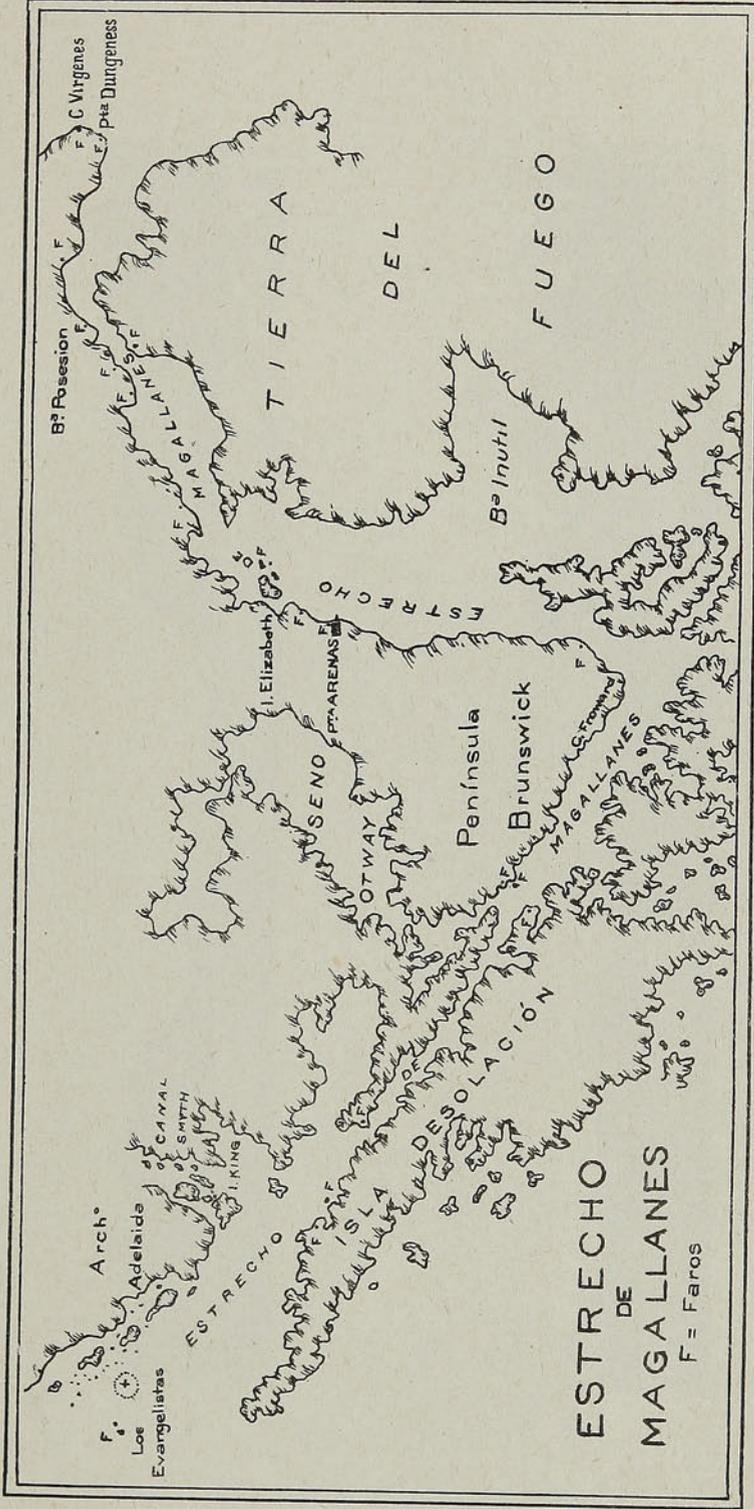
Aunque esta primera parte del estrecho termina, como se ha expresado, en el cabo San Isidro, la región montañosa y boscosa, caracteres particulares de la segunda, comienza en el cabo Porpesse, al norte de Punta Arenas, por el lado de la costa patagónica, y en el cabo Valentín en la isla Dawson, por el lado de la costa de la Tierra del Fuego; puntos donde las tierras comienzan a elevarse gradualmente, a medida que avanzan al Sur, a la vez que se cubren de una vegetación que se extiende por todo el archipiélago, hasta las vecindades del Océano Pacífico. Al aspecto de aridez y uniformidad de la región anterior, se sustituye ahora, a cada lado del estrecho, un magnífico y continuado cuadro de montañas, nieves y bosques, que, hacia el sur, alcanza hasta el Cabo de Hornos y, hacia el norte, hasta Chiloé.

Con tiempo claro, las altas montañas de la isla Dawson, y el monte de San Felipe, sobre el cual se destaca el notable relieve del monte Tarn, se divisan hacia el sur desde la segunda Angostura, y aparecen como formando una barrera que obstruyera el paso; el aspecto de estas montañas, observadas desde el través de Punta Arenas, es magnífico, y el espectador experimenta la sensación de haber entrado en otra región, totalmente diversa de la que ha contemplado viniendo del cabo Vírgenes.

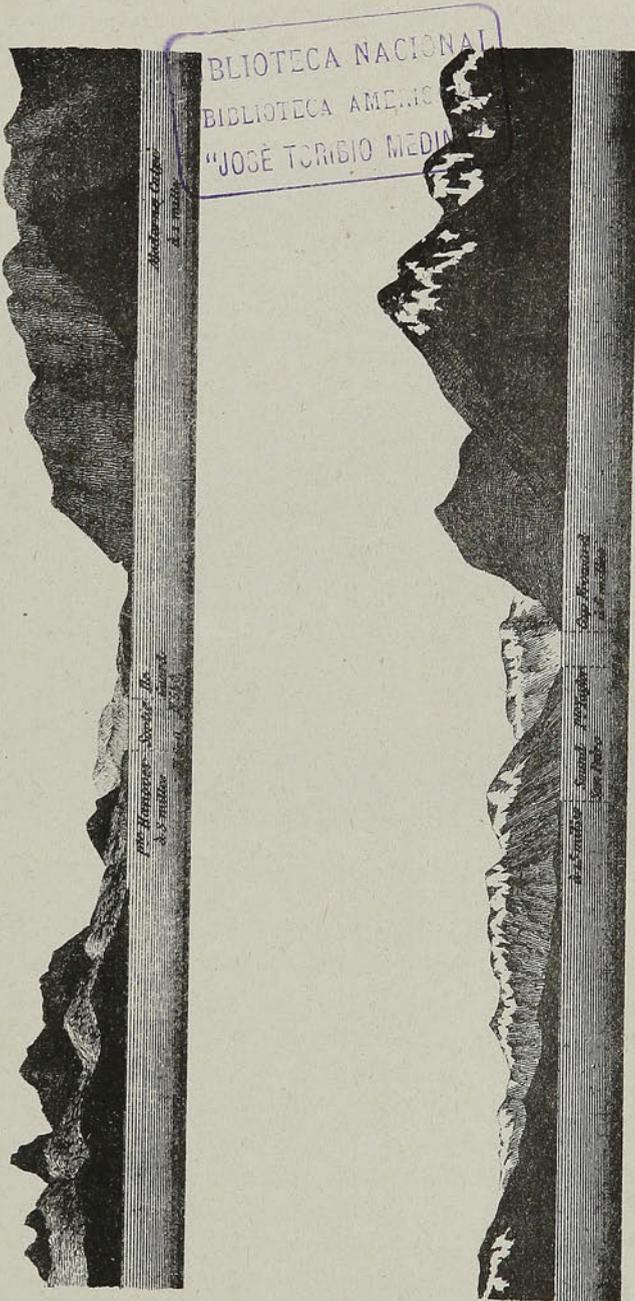
De formación granítica o esquistosa, estas montañas están cubiertas, donde quiera que los accidentes topográficos las protegen contra el viento frío o intenso del SO., por un denso musgo, en el cual, y en los intersticios de las rocas, arraiga un bosque espeso y enmarañado, más abundante y variado que lozano, y robusto, y que se eleva hasta 300 metros sobre el mar.

Las cumbres están en general, desnudas de toda vegetación; un casquete de nieves perpetuas cubre las más elevadas, y de los núcleos montañosos se desprenden magníficos ventisqueros, cuya base roe continuamente el mar. Los agentes atmosféricos trituran y destruyen las rocas de las alturas, y arrastrado ese material por los torrentes que forman las lluvias o las nieves fundidas, va a depositarse en los valles y hondonadas, en donde, mezclado con detritus vegetales, constituye el terreno de aluvión actual, inconsistente, esponjoso e impregnado de humedad.

Resumiendo, se puede decir que las tierras de la parte oriental del Estrecho, por la uniformidad de su nivel y relativa benignidad del clima,

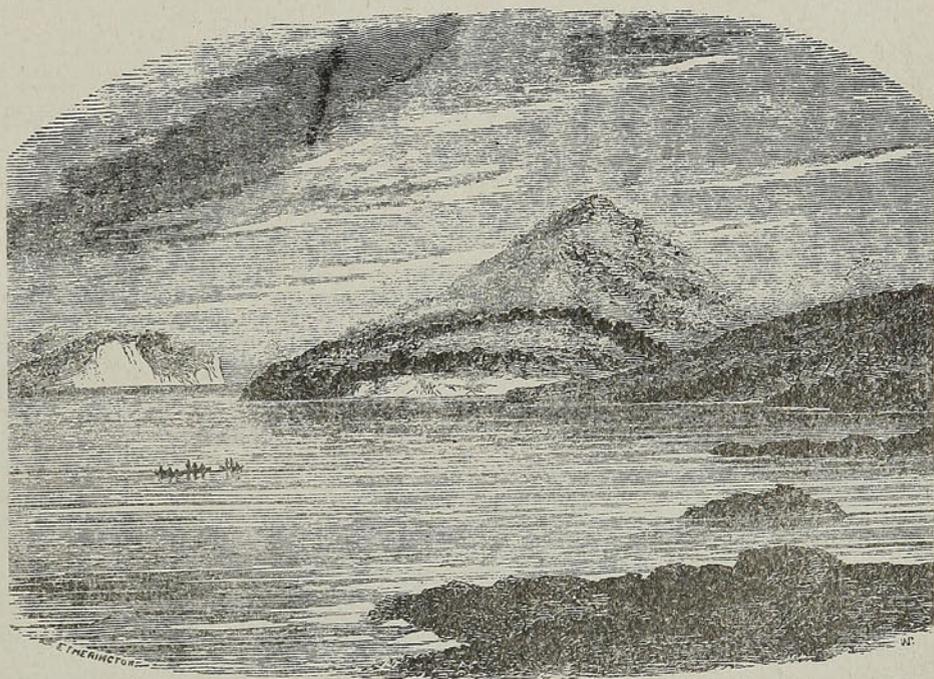


PLANO DEL ESTRECHO DE MAGALLANES.



CABO FROWARD.
Parte más austral del Continente Americano.

son perfectamente habitables y muy aptas para la industria ganadera, la que ya ha alcanzado un gran desarrollo. No se puede decir la misma cosa del estrecho occidental; formado de abruptas montañas y valles profundos, cubiertos de bosques saturados de agua, como ya se ha dicho, no hay, en realidad, una parcela de terreno utilizable.



VISTA DE UNA PARTE DEL ESTRECHO DE MAGALLANES.

LÍMITES. —Los límites del Territorio de Magallanes son: al norte, el paralelo 47° , que pasa por la península de Tres Montes; al E., la República Argentina, por una línea que corre por la división de las aguas de la Cordillera de Los Andes hasta el paralelo 52° , desde donde continúa al Oriente, hasta su intersección con el meridiano 70° de Greenwich, y de aquí al SE. por la cima más elevada de la cadena de colinas de esta parte, y por la de los Montes Aymond y Dinero hasta rematar en la Punta Dungeness, en la boca oriental del Estrecho. Desde este punto sigue la línea perpendicular al S., pasa por el cabo Espíritu Santo, cuyo meridiano sigue hacia el S. para cortar la Tierra del Fuego hasta el canal Beagle, y continúa al E. por el mismo canal, hasta la salida al Atlántico; al S. y al O. limita con el Pacífico; tiene numerosos archipiélagos.

El territorio tiene una extensión de 195.000 kilómetros cuadrados, o sea 20.000.000 de hectáreas.



LIGERA RESEÑA HISTÓRICA DE LAS EXPEDICIONES QUE SE ENVIARON AL ESTRECHO, DESPUÉS DEL VIAJE DE HERNANDO DE MAGALLANES.

EN 1525, salió de la Coruña una escuadra compuesta de siete naves, con cuatrocientos cincuenta hombres de tripulación, siendo primer jefe de ella, Jofré de Loaisa, y su segundo, el afortunado y valiente piloto, Sebastián del Cano. El resultado de esta expedición fué un tremendo desastre: murieron los dos jefes nombrados y se perdieron tres de las naves.

En 1535, se organizó en Portugal otra expedición, compuesta de dos naves, con 250 hombres y al mando del portugués, Simón Alcanzaba. Esta expedición tampoco tuvo éxito, y viéronse sus tripulantes obligados a retroceder al Atlántico, después de perecer su jefe y la mayor parte de ellos, llegando sólo 75 hombres a la isla de Santo Domingo.

El 1539, España organizó otra expedición, equipando tres naves, las cuales puso al mando de don Francisco de la Rivera, pero la nave capitana naufragó, otra se regresó a España, y sólo la tercera, mandada por Alonso de Camargo, consiguió entrar al Pacífico y recorrer la costa de Chile; esto sucedió en la misma época en que Pedro de Valdivia llegaba al Mapocho, siguiendo su conquista.

En 1553, Pedro de Valdivia hizo organizar una expedición, que puso bajo las órdenes de Francisco de Ulloa, y penetrando por los canales de Chiloé, llegó al Estrecho y alcanzó a recorrer, más o menos, 120 millas, viéndose obligada a regresar por escasez de víveres y mal estado de sus buques.

Estos frecuentes fracasos, inspiraron la siguiente estrofa de Ercilla:

Por falta de piloto o encubierta
Causa quizá importante y no sabida,
Esta secreta senda descubierta
Quedó para nosotros escóndida;
Ora sea yerro de la altura cierta,
Ora que alguna isleta removida,
Del tempestuoso mar y viento airado
Encallando en la boca la ha cerrado.

ALONSO DE ERCILLA.

En 1557, el nuevo Gobernador de Chile, Hurtado de Mendoza, equipó una nueva escuadrilla de dos pequeñas naves, que puso a las órdenes del capitán Juan Ladrilleros, expedición que estuvo a punto de fracasar por haberse extraviado una de las naves y haber zozobrado la otra, pero al fin, Ladrilleros consiguió embocar el Estrecho y recorrió los canales occidentales de la Patagonia, llegando hasta bahía Poesión. Este fué el primer viaje en que se cruzó el Estrecho de occidente a oriente.

Inglaterra, en 1557, hizo salir de Plymouth una escuadrilla compuesta de cinco naves a las órdenes del audaz marino Francisco Drake. El objeto de esta flota era hostilizar las colonias españolas del Pacífico, pero no consiguió su objeto; perdió dos de sus naves y tuvo que soportar grandes temporales en la parte occidental.

Alarmado el virrey del Perú con la presencia de Drake en la costa, hizo despachar una escuadrilla de dos naves a las órdenes del hábil marino Pedro Sarmiento Gamboa. Esta expedición salió del Callao en octubre de 1579.

Una de las naves se separó de la capitana y fué arrastrada por el temporal hasta el paralelo 56° de latitud en donde vieron desaparecer el continente americano; era el primer buque que llegaba tan al sur; a ese descubrimiento no le dieron en esa época ninguna importancia.

Sarmiento embocó el Estrecho y llegó hasta bahía Gregorio, donde fué herido levemente por los indios. Esta expedición recogió muchas y muy buenas informaciones.

Felipe II, confió al General Diego Torres de Valdés la organización de una gran expedición compuesta de 20 navíos y cerca de 5.000 hombres, que zarpó de San Lúcar en 1581. Esta escuadra fué un tremendo fracaso, y sólo llegó al Estrecho el segundo jefe de ella, Sarmiento, con 5 naves y 550 hombres, después de tres años de navegación. El General don Diego de la Rivera, regresó a España con tres de las naves, quedándose Sarmiento en el estrecho con sólo una, la *María* de pequeño porte, y que una fuerte tempestad arrastró fuera del Estrecho llevándola a las costas del Brasil, no siéndole posible volver al estrecho ni a España, después de cuatro años, muriendo de hambre y miseria la mayor parte de los hombres que habían sido desembarcados en las colonias fundadas por Sar-



BIBLIOTECA NACIONAL
BIBLIOTECA AMERICANA
"JOSÉ TORIGIO MEDINA"

SEBASTIAN DEL CANO según Navarrete.



BIBLIOTECA NACIONAL
BIBLIOTECA AMERICANA
"JOSÉ TORIBIO MEDINA"

GARCÍA HURTADO DE MENDOZA.

miento. Qué triste fin de tan esforzados y bravos marinos y de tan poderosa y grande escuadra!!...

En julio de 1586, salió de Inglaterra una escuadrilla de tres naves con 123 hombres de tripulación, la cual en enero del siguiente año doblaba el cabo Vírgenes e iba a fondear en la primera angostura. Habiendo diviso durante la noche algunas luces en la playa, se despachó un bote en su reconocimiento, el cual a su regreso informó que habían muchos hombres en tierra, dejados por la expedición Sarmiento. Cavendish—Comandante de la flota—sólo pudo recoger uno sólo de esos infelices, los demás perecieron de hambre y de miseria, entregados a su triste suerte.

El 24 de febrero terminaba este corsario de cruzar el Estrecho, causando después bastante daño a los españoles en la costa de América. En 1591, Cavendish intentó otra exploración del Estrecho con una escuadrilla de cinco naves, pero ni él ni su segundo capitán John Davis, consiguieron atravesarlo a causa de fuertes temporales y vientos contrarios.

En 1593, se formó otra nueva expedición en Inglaterra, al mando del capitán Ricardo Hawkins. De los tres navíos que llevaba Hawkins, sólo uno consiguió atravesar el Estrecho.

Los holandeses se preocupaban también de frecuentes expediciones al Sur, para buscar colonias y hacer la guerra a España; y en 1598, salió de Rotterdam una expedición al mando de Jacobo Mahú, y después, de Simón Decordes; esta expedición tuvo muchas contrariedades y miserias que pasar, siendo además, combatida por los indios, pero, a pesar de todo, consiguió atravesar el Estrecho.

Tres meses después, en septiembre de 1598, partía nuevamente de las costas de Holanda, una nueva expedición de cuatro naves, con 248 hombres, al mando de Oliverio Van Noort, la cual tuvo también muchas contrariedades que soportar y, en lucha con los indios, mató a más de 40, que se habían recogido a una caverna.

En febrero de 1600, Van Noort salía del Pacífico y tuvo una campaña fructífera en las costas de Chile y del Perú.

En Texel (Holanda) se alistó en agosto de 1614, una escuadra de seis naves, perfectamente armada y equipada; esta escuadra, al mando de Jorge Spilberg, tuvo, como las anteriores, muchas dificultades, pero después consiguió un éxito completo y regresó a su país por el cabo de Buena Esperanza, con un buen cargamento de riquezas, y habiendo conquistado fama y gloria.

En 1616, dos notables marinos, Schouten y Le Mayre, descubrieron el Cabo de Hornos, que debía de ser de mucha importancia para la navegación de los veleros. Más, este descubrimiento, causó viva preocupación en España y el Consejo de Indias acordó mandar una expedición al mando de los hermanos Nodales, la cual salió de Lisboa el 27 de septiembre de 1618, y a mediados de enero del año siguiente, cruzando el Estre-

cho de Le Mayre, dió la vuelta por el Estrecho de Magallanes, volviendo al Atlántico en julio de 1619. Este viaje fué muy importante por sus descubrimientos geográficos.

Mas tarde, Inglaterra quiso enviar a los mares de Chile una expedición científica, la que se compuso de dos naves, una de 300 toneladas, con 36 cañones y 80 hombres de tripulación, lo que, en aquella época, podía considerarse un gran navío de guerra, y la otra, solo de 70 toneladas. Mandaba esta expedición Sir John Narborough. Salió de Deptford en octubre de 1669 y arribó a las costas de la Patagonia, un año después, en el mes de marzo y el 2 de noviembre entraba al Estrecho.

A esta expedición se debe importantes trabajos hidrográficos como: levantamiento de cartas, fijación de la dirección de las costas y canales, cálculo de la profundidad de las aguas y altura de las montañas. Hizo también un prolijo estudio del clima, de las costumbres de los indios, de los animales y de las plantas.

Como se ve, esta campaña fué una de las más provechosas para el progreso de la región y para los navegantes en general.

Debido al entusiasmo que despertó en Inglaterra la expedición de Sir John Narborough, se preparó un segundo viaje, en el año 1764, al mando del Comodoro John Byron, la cual cruzó el Estrecho con toda felicidad, hizo interesantes estudios de meteorología y climatología, entabló relaciones con los indios, los trató muy bien y estudió sus costumbres; como se ve, el resultado de este viaje fué muy halagador.

El Gobierno inglés organizó, en 1756, otra escuadra compuesta de dos naves, cuyo mando confió a los capitanes Samuel Wallis y Felipe Carteret.

Esta expedición también tuvo éxito, aunque no tanto como las anteriores. Descubrió diversos canales y estudió las costumbres de los salvajes.

Por su parte, el Gobierno de Francia, hizo preparar un viaje científico alrededor del mundo. Alistó dos buques, los cuales puso al mando del Capitán Luis Bougainville. Esta escuadra zarpó de Brest en diciembre de 1766. El resultado de este viaje fué bastante bueno, más, no consiguió aventajar a los anteriores.

España, que se encontraba perpleja sobre cuál de las dos rutas era mejor, si la del Cabo de Hornos o la del Estrecho, resolvió mandar una expedición al mando del Capitán de Navío don Antonio de Córdoba, que debía embarcarse en la fragata *Santa María de la Cabeza*, de gran tonelaje para esa época y tripulada por 277 hombres. El buque zarpó de Cádiz en octubre de 1785 para regresar en febrero de 1786.

En este viaje hicieron un prolijo estudio de la costa, reconociendo numerosos canales y estudiando muy de cerca las costumbres de los indios patagones y fueguinos.



JUAN LADRILLEROS tomando posesión del Estrecho en nombre del Rey de España y del Gobernador de Chile, en 1557.

Esta exploración española al Estrecho, se reanudó en 1788, con los buques *Santa Casilda* y *Santa Eulalia* y, apesar de que tuvieron mucho éxito en su viaje, y que recogieron un gran caudal de informaciones referentes a navegación y geografía, condenaron la navegación del Estrecho, diciendo que su clima era el más malo del Universo.



PUERTO EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES.

En el año 1826 zarpó de Inglaterra una escuadra compuesta de los buques *Adventure* y *Beagle*, al mando de los capitanes King y Fitz-Roy. Venía en la expedición una selecta oficialidad y el sabio naturalista Carlos Darwin.

Los estudios que efectuó el personal de estos buques, han sido sumamente importantes y las cartas levantadas por ellos, son hoy día consideradas como las mejores.

Continuaron esta obra los capitanes: Mayne con la *Nassau* en 1880 y Mac-Clear con el *Albert*, y, por último, Wharton con la *Sylvia*.

En el mes de mayo de 1843, llegó a Puerto del Hambre, la goleta *Ancud*, al mando del Capitán de Fragata don Juan Williams, y, a nombre del Gobierno de Chile, tomaba posesión definitiva del Estrecho de Magallanes y de su extenso territorio, evitando de ese modo que esa posesión fuera tomada por la corbeta *Phaeton* de la marina francesa.



CLIMATOLOGIA.

(Datos tomados de documentos oficiales del censo de 1908, y de los *Anuarios Hidrográficos*.)

El Territorio de Magallanes es, en general, de clima frío; pero todavía no es uniforme en todo él, variando mucho no sólo de norte a sur, sino particularmente de este a oeste, lo que se comprende perfectamente, por cuanto hay secciones que se hallan al oriente de la cordillera de los Andes, como la región de Última Esperanza, la Patagonia chilena, la parte norte de la península de Brunswick y la zona norte de la Tierra del Fuego; y otras al occidente de la misma cordillera, como todas las islas de los canales de Patagonia, la mitad occidental del Estrecho de Magallanes en sus dos márgenes, y las zonas central y sur de la Tierra del Fuego, así como todas las islas situadas al occidente y al sur de la última.

En general, el clima de todas las regiones orientales es más seco y más frío, con mayores cambios de temperatura. En las occidentales, mucho más húmedo y lluvioso, menos frío y con menores cambios de temperatura.

FENÓMENOS SÍSMICOS.

Los temblores son fenómenos rarísimos en la región magallánica.

Hemos anotado las fechas en que se han dejado sentir estos movimientos sísmicos, y son las siguientes:

En la noche del 1.º al 2 de febrero de 1879, se sintió un recio sacudimiento, que comprendió toda la región magallánica.

El teniente de Marina, en aquel entonces, don Ramón Serrano Montaner, se hallaba en exploración en la Tierra del Fuego, casi en el centro del istmo que separa la bahía Inútil de la de San Sebastián.

En su diario de viaje dice: «A las 3.30 A. M., tiempo verdadero, (del 2 de febrero de 1879) se sintió un prolongado temblor de tierra de fuerza

extraordinaria, tanto que me temo haya sido un terremoto en alguna parte. Su fuerza fué tanta, que a pesar de estar ensacado, ya que no encamado, y en el suelo, me sacudió con tanta violencia, que me hizo deslizarme como dos decímetros sobre el terreno que era algo inclinado. Fué acompañao de un fuerte ruido, y puedo decir que es el más fuerte que he sentido en mi vida. Las oscilaciones parecían venir del sur, y su duración la estimo en más de un minuto.»

El 22 de diciembre de 1894, se dice que se sintió en Punta Arenas un ligero temblor ondulatorio, de este a oeste, de cuatro a cinco segundos de duración.

Trece años después, el 19 de noviembre de 1907, se sintieron en esta ciudad tres temblores: el primero a las 7.37 A. M., de 12 segundos de duración y de dirección NNO. a SSE.; otro a las 7.45, más leve; y un tercer sacudimiento, más suave aún, a las 9.30 de la misma mañana.

Aunque fueron temblores de poca intensidad, causaron algunos perjuicios en dos edificios de ladrillos.

Fuera de los mencionados, se han sentido temblores, a lo que se dice, en otros puntos del Territorio, pero no en Punta Arenas.

El 18 de noviembre de 1900, uno bastante intenso en el faro de Evangelistas, precedido de un fuerte ruido.

El 19 de octubre de 1904 se sintió otro temblor en la isla Bertrán, cerca del Cabo de Hornos.

Y, por fin, el 23 de agosto de 1905, a las 12.30 A. M., se sintió en el faro de San Isidro, un temblor de dirección de oeste a este.

RELACIÓN DE LAS DIVERSAS EXPLORACIONES CIENTÍFICAS.

El Territorio de Magallanes ha sido ámpliamente estudiado desde el punto de vista científico, no sólo en los últimos años, sino que, puede decirse, desde su descubrimiento.

En las relaciones de viajes de los navegantes, que lo cruzaron en aquellos siglos, hay siempre informaciones, ya sobre la botánica o la fauna, ya etnológicas, aparte de las descripciones geográficas e hidrográficas y aún meteorológicas.

Puede decirse que la primera descripción de las tierras magallánicas ha sido la del misionero inglés Falkner, que en 1767 escribió, por encargo del gobierno británico, «con el propósito de llamar la atención del parlamento y propiciárselo para el proyecto de ocupación de las partes australes de América.»

La relación del viaje de la fragata *Santa María de la Cabeza*, en 1785, comandada por don Antonio de Córdoba, contiene minuciosas observaciones étnicas y meteorológicas.

Los estudios de la *Adventure* y de la *Beagle* hicieron dar un paso enorme al conocimiento de estas regiones, con las valiosísimas observaciones del gran naturalista Carlos Darwin.

Los trabajos de la *Nassau*, de 1866 a 1869, tanto en el Estrecho de Magallanes como en los canales de Patagonia, fueron igualmente valiosos para la ciencia.

Pocos años más tarde, de 1882-83, la *Romanche* hizo una permanencia de más de un año en los mares del sur de la Tierra del Fuego. La obra aparecida después, es lo más completo que hasta esa fecha se había escrito sobre esta región.

Ese mismo año, las comisiones alemana y brasilera que vinieron a observar el tránsito de Venus, trajeron naturalistas, los que después han dado a la publicidad valiosos trabajos.

Fuera de los expresados, casi todos los buques de guerra de naciones extranjeras, que han efectuado estudios hidrográficos en estos mares del sur de la República, han traído naturalistas para formar colecciones de historia natural, que han sido, más tarde, objeto de interesantes trabajos.

Vamos a hacer una enumeración de las exploraciones científicas hechas en Magallanes, en el último cuarto del siglo pasado y los años transcurridos del presente.

Nos concretaremos a los estudios de las ciencias naturales, porque sería tarea larga, si pretendiéramos enumerar las expediciones hechas para adelantar los conocimientos geográficos de la Patagonia del Sur.

En la primavera de 1877, una comisión de oficiales de la corbeta *Magallanes*, Teniente Juan Tomás Rogers, Guardia Marina Luis V. Contreras y naturalista Enrique Ibar Sierra, fué por tierra desde Punta Arenas al lago Argentino.

El motín de 13 de noviembre de este año vino a interrumpir los trabajos de esta comisión, debiendo regresar apresuradamente a Punta Arenas.

El naturalista señor Ibar Sierra, alumno de los cursos superiores de medicina, falleció poco después en Constitución, pero todo el material científico que había recogido en Patagonia, así como sus libretas de apuntes, fueron aprovechadas por el Dr. don Federico Puga Borne, quien redactó una Memoria llena de interés científico, con importantes datos sobre botánica, fauna, geología, etnografía y aún lingüística, en el tomo V del *Anuario Hidrográfico de Chile*.

A comienzos de 1879, el teniente de marina don Ramón Serrano Montaner, hizo una exploración de la Tierra del Fuego, y fué acompañado por un preparador del Museo Nacional, que cazó muchas aves de esa isla, las que después fueron clasificadas por el Dr. Phillippi. Por su parte, el señor Serrano hizo algunas observaciones sobre la geología de la grande isla.

En esa misma época, enero y febrero de 1879, la *Chacabuco*, al mando del Capitán de Fragata don Oscar Viel, hizo algunos estudios en los canales de la Patagonia. El cirujano del buque Dr. Pedro V. O'Ryan, escribió una Memoria sobre la flora y fauna de la región, publicada en el tomo VI del *Anuario Hidrográfico*.

En 1881, por cuenta del Gobierno argentino, se organizó una expedición a las tierras australes, bajo la dirección del teniente de la Armada italiana, don Giacomo Bove. Como naturalista, figuró en esa expedición don Carlos Spegazzini, que formó un valioso herbario de las plantas de Tierra del Fuego, que luego describió en varios folletos.

En 1890, dos jóvenes franceses, señores Rousson y Willems, fueron comisionados por su Gobierno para efectuar algunas excursiones en la Patagonia y Tierra del Fuego y coleccionar objetos de historia natural. Recorrieron una buena parte del territorio y a su regreso a Francia, expusieron todo el valioso material recogido.

En 1893, visitó a Punta Arenas un sabio norteamericano, Mr. Ward, que se dedicaba a estudios etnológicos. Recogió algunas osamentas de indígenas fueguinos y regresó a su patria.

En el mismo año, un geólogo francés, M. Alcide Mercerat, efectuó estudios en diversos puntos de la Patagonia, los que siguió durante tres años, publicando después un trabajo con el título de *Nuevos datos geológicos sobre la Patagonia Austral*.

También en 1893 y 1894 estuvo en Punta Arenas el Dr. Ludwing Plate, alemán, que permaneció algunos meses en el territorio, dedicado a estudiar la fauna marítima y formó una valiosa colección.

En 1895, el francés Henry de la Vaulx efectuó varias exploraciones en la Patagonia, dedicado a estudios de geología y antropología, y llegó hasta Punta Arenas. Publicó una obra con el título de *Voyage en Patagonie*.

A fines de ese mismo año, vino a Magallanes una comisión científica sueca, bajo la dirección del Dr. Nordenskjöld y formada por los profesores Per Dusen, botánico; Axel Ohlin, zoólogo; y el ayudante Helmer Akerman. Durante dos años hicieron importantes estudios de toda clase, tanto en la Patagonia Austral como en la Tierra del Fuego.

Al Dr. Nordenskjöld se deben importantes descubrimientos geográficos. Después se han publicado notables obras con los resultados de estos estudios, y, entre ellas, un mapa geológico del Territorio de Magallanes, de verdadero interés.

En 1896, vino el profesor alemán don Germán Wiegardt, del Instituto Nacional de Santiago, e hizo algunos estudios de historia natural y etnografía. Sobre la segunda materia, conocemos un folleto. El profesor Wiegardt volvió después, por una o dos veces más, a continuar sus estudios sobre los indígenas fueguinos.

Este mismo año 1896, visitó el territorio el señor J. B. Hatcher, del Museo Carnegie, comisionado por una Universidad norteamericana para estudiar los fósiles de antiguos animales, o sea, la paleontología.

Empezó sus estudios por el río Gallegos y siguió con otros de esa región y de Ultima Esperanza. Después recorrió algo de la Tierra del Fuego.

Regresó a Estados Unidos y volvió nuevamente a proseguir sus estudios en la región de los grandes lagos orientales de la cordillera, al norte de Ultima Esperanza.

Los viajes y estudios de J. B. Hatcher fueron publicados en una obra lujosísima; en ocho volúmenes, bajo la dirección de Mr. Guillermo B. Scott, profesor de geología y paleontología de la Universidad de Princeton, y con el título de *Reports of the Princetown University Expeditions Patagonia 1896-1899*.

Al siguiente año 1897, los botánicos del Museo de la Plata, Dr. Nicolás Alboff y Dr. Schaeck, llegaron a Punta Arenas e hicieron estudios de su especialidad, tanto en la península de Brunswick como en la Tierra del Fuego. El Dr. Alboff publicó después algunos folletos de verdadera importancia, sobre la flora de Tierra del Fuego.

En diciembre de 1897 llegó a Punta Arenas, para hacer sus últimos aprestos, el buque belga *La Belgique*, que iba a hacer un viaje a las regiones antárticas. La expedición organizada por el teniente de marina Adrien de Gerlache, contaba con un cuerpo de hombres de ciencia, entre los que figuraban los señores Racovitza, zoólogo y botánico; Arctowsky, geólogo; y Dr. Cook, médico y antropólogo.

El señor Racovitza, que llegó antes a Punta Arenas, efectuó una excursión a la región Ultima Esperanza, recogiendo ejemplares botánicos y de zoología. El geólogo señor Arctowsky hizo también algunas excursiones en los alrededores de Punta Arenas y a Pecket-harbour, comprobando en este último lugar la existencia de morainas de antiguos ventisqueros que hubo en esos puntos.

En 1898, el naturalista don Santiago Hambleton acompañó a una comisión encargada de estudiar el canal y río Baker, la que fué dirigida por don Juan Steffen. El señor Hambleton redactó una importante Memoria sobre la historia natural de dicha región, casi del todo desconocida hasta esa fecha.

En mayo de 1899, el joven Erland Nordenskjold, acompañado del profesor Oscar Borge, exploró una parte de la Patagonia Austral y la caverna Eberhard de Ultima Esperanza, recogiendo en ella algunos restos fósiles. Hay algunos folletos escritos por el señor Nordenskjold.

La misma caverna fué explorada en ese mismo año por el Dr. Rodolfo Hauthal, del Museo de la Plata; así como también efectuó estudios geológicos de las cordilleras al Oeste del cerro Payne y más al Norte, en el lago Santa Cruz.

Al siguiente año, nuestro Museo Nacional envió una comisión formada por don Roberto Pollmann, el botánico don Carlos Reiche y el preparador don Zacarías Vergara, que también visitó la región de Ultima Esperanza y la caverna Eberhard.

Ese año de 1900, un naturalista francés, M. Andrés Tournouer, recorrió una buena parte de la Patagonia y estudió la geología y paleontología, dando después a la publicidad diversos trabajos.

También ese año 1900 vino a la Patagonia, enviado por el diario de Londres, *Daily Express*, Mr. H. Hesketh Pritchard, con dos geólogos, con el fin de explorar las cordilleras y buscar el animal cuyos restos fueron hallados en la caverna Eberhard de Ultima Esperanza. Dos años estuvo en sus exploraciones, y a su regreso a Londres, publicó un libro con el título de *Through the heart of Patagonia*.

En febrero de 1902 llegó a Punta Arenas una comisión de naturalistas del Museo de la Plata, señores Ollenberg y Roberto Lehman, los que excursionaron en la Tierra del Fuego, en la región del lago Fagnano.

En diciembre de 1903 visitaron a Punta Arenas, los campos de sus alrededores y parte de la Tierra del Fuego, los botánicos ingleses Henry Brougham Guppy M. B., y Ralph Tichborne Hinckes, comisionados por una Universidad inglesa.

En noviembre de 1907 visitó parte de la Patagonia y Tierra del Fuego, Mr. Charles Wellington Furlong, comisionado por la Universidad norteamericana de Cornell, para hacer estudios etnográficos.

Por último, en 1908, visitaron el territorio los profesores suecos Skottsberg, geólogo; Halle, botánico; y Quensal, geólogo. Este último recorrió una buena parte de las montañas patagónicas de Ultima Esperanza hasta el lago Viedma. Después visitaron la Tierra del Fuego por el seno del Amirantazgo y la región del lago Fagnano; y en seguida hicieron otra excursión al lago occidental de la península de Brunswick y cerros Beagle (Palomares), realizando importantes descubrimientos geológicos.

Fuera de las nombradas, que quizás algunas se nos han escapado, las subcomisiones de límites siempre han tenido el encargo de recoger objetos de historia natural para el Museo de Santiago. Igualmente, los oficiales de los buques chilenos de estación, también han sido aficionados a esta clase de estudios y han contribuido a enriquecer las colecciones de nuestro Museo.

PRINCIPALES EXPLORACIONES DE LA MARINA DE CHILE.

A la Marina chilena le ha correspondido también su lote de trabajo en la exploración de las aguas vecinas, tributarias del Estrecho; el Capitán Guzmán hizo el levantamiento del seno Otway y del canal Fitz Roy en 1902; el seno Skyring, cuya exploración adelantó en 1877 el Capitán

Latorre, ha sido ampliado en 1902 por los capitanes Maldonado y Gajardo; el golfo Xaultegua ha sido levantado por el Capitán Fontaine en 1903; la bahía Inútil y canal adyacente por el Capitán Whiteside en 1904; y por último, la bahía Gente Grande en 1900 por el Capitán Aguirre. Estos son los trabajos principales, atendiendo solo a su magnitud.

METEOROLOGÍA (*)

Vientos.—Los vientos dominantes durante el curso del año en la región magallánica, son los del O., y en la zona de la entrada oriental del Estrecho, se experimenta generalmente una brisa bastante fresca, con chubascos fuertes de NO. al SO.

Cuando el viento sopla del cuarto cuadrante, el cielo se presenta casi siempre nublado y a menudo lluvioso; pero, en general, éste se despeja y aclara cuando aquel ronda al S.

El régimen ordinario del viento parece ser que, comenzando en el NE. o N. con tiempo nebuloso o lluvia, cambia rápidamente al NO., refrescando a medida que el barómetro baja. En este cuadrante se mantiene dos o tres días, aclarando, si el viento se inclina al O., y haciéndose más sombrío y lluvioso, si se inclina hacia el N. a la vez que el barómetro descende. Una alza decidida en el barómetro, reinando estos vientos, es un signo seguro de cambio al SO. el que, invariablemente, tendrá lugar antes que la fuerza del viento amaine; al cambio referido, seguirá el buen tiempo.

En el verano, el viento concluye generalmente por el SO.; pero después de un tiempo más o menos largo, en que sopla de esa dirección, y antes que se entable nuevamente del N. o NO., es muy probable que se experimente, durante una hora más o menos, una ligera brisa del E. o NE., lo que indicaría que el viento ha cambiado, pasando su giro por el 2.º cuadrante. Hacia el fin de la estación, a medida que se acerca el invierno, el viento del SE. sopla con mayor frecuencia, y en vez de concluir por el SO., se mantiene a menudo durante dos o tres días entre el SSO. y el SE., enviando, en la parte oriental del Estrecho, una gruesa marejada hacia los fondeaderos de esa región. Algunas veces continúa su movimiento giratorio hacia el E. y NE., soplando siempre recio y con tiempo cerrado y lluvioso, y sin precedencia del intervalo de buen tiempo que se experimenta en la costa oriental, antes de los temporales del E. Sin embargo, éstos y la manera de rondar del viento que se ha señalado, son raros; como regla general, puede decirse, que el viento más fuerte es del SO. y que los chubascos de esta dirección son más duros que los del

(*) Datos tomados del *Derrotero* del Capitán Pacheco.

NO., pero no se puede fijar con certeza la manera cómo cambiará el viento. A veces las indicaciones del barómetro preceden al tiempo, pero más generalmente, lo acompañan.

En algunas ocasiones, se ve aparecer por el SO. o aun más al S., grandes masas de nubes blancas en forma de cúmulus, de contornos redondeados y bien definidos, lo cual, con cierta frecuencia, es indicio de que soplará un viento moderado del SO., a continuación de la calma o ventolina que ha reinado; un temporal del SO. al S., no es probable.

Cuando el viento ronda del SO. al NO., el barómetro baja siempre, o por lo menos deja de subir, manteniéndose alto mientras sopla el SO. Un cambio en la dirección del viento es, generalmente, acompañado de un cambio en la altura barométrica; y la simple detención del ascenso de la columna mercurial puede ser indicio de que el viento subsistirá. Si el viento ronda del N. al NE., puede esperarse el mismo mal tiempo que se ha indicado como de régimen cuando gira hacia el E. por el S.; y en general, el marino debe prepararse para recibir un temporal, aún cuando el barómetro nada le indique.

Los vientos del N. son precedidos a menudo por nubes bajas y rápidas, con un cielo cargado en que aparecen a gran altura las nubes superiores. El sol se divisa al través, con un tinte rojizo, y sus contornos son tan poco definidos, que llega a ser imposible tomar una altura, muchas veces desde varias horas antes de que se declare el temporal. En otras ocasiones, que son raras, pueden ocurrir días de buen tiempo con brisas ligeras del NNE. al NNO., los cuales se reciben con tanto más agrado cuanto que son inesperados; por lo que hace al barómetro, unas veces se mantiene alto, otras, muy bajo.

Los vientos del E., que soplan con alguna frecuencia en invierno, levantan por lo general una gruesa marejada en los fondeaderos de sotavento de la parte oriental del Estrecho, y en Punta Arenas este accidente es particularmente sensible; es conveniente, pues, que los buques se mantengan con sus máquinas listas para moverse, o con sus anclas preparadas para largarlas en refuerzo de las fondeadas, tan pronto como haya peligro de garrear o varar.

Lluvias.—Sin duda alguna, que la región del Estrecho de Magallanes y de los canales vecinos del S. y del O. es, por diversas causas, permanentes o accidentales, una de las más lluviosas del globo. Podrá ocurrir que en otras partes sea mayor la cantidad total de agua caída en un año, pero es cierto que habrá sido en determinadas estaciones, perfectamente caracterizadas por esta circunstancia; mientras que en Magallanes, llueve sin interrupción de un extremo al otro del año, y, en realidad, no se exagera, diciendo que no hay estación seca.

Las lluvias no caen con igual abundancia en ambas extremidades, ni en toda la región del Estrecho; hay, por el contrario, una diferencia enor-

me entre las regiones oriental y occidental; es esta última la más lluviosa, a causa, sin duda, de las montañas y bosques, particularidades que faltan en la primera.

Las observaciones practicadas a bordo de la *Silvia*, en 1882-84, dan una media de 11 horas diarias de lluvia, nieve o granizo.

Tempestades eléctricas.—Son, en general, muy raras, casi desconocidas, pero no dejan de producirse algunas veces y con notable intensidad, coincidiendo su presencia con vientos achubascados del S. y SO. y mangas de granizo muy grueso y abundante. Se las observa principalmente en la parte oriental del Estrecho y se anuncian por la aproximación de grandes masas de nubes negras.

Mareas y corrientes.—Las mareas y corrientes se producen con bastante regularidad, dos en 24 horas, salvo en ciertas bahías, en donde este régimen es modificado por causas enteramente locales. Son de gran amplitud las mareas, sobre todo en la zona comprendida entre Dungenes y la Primera Angostura, donde las aguas experimentan una diferencia de nivel que, en zizigías, alcanza hasta 13 metros. Esta amplitud decrece gradualmente, a medida que se avanza hacia el S.; en la Segunda Angostura, llega a poco más de 6 metros, y en Punta Arenas es solo de dos.

Esta considerable diferencia en el nivel, implica el movimiento y transporte periódicos, del océano al Estrecho, y viceversa, de una masa enorme de agua, lo que da origen a las grandes corrientes que se observan en esta región, tanto más fuerte, cuanto más encauzado es el canal por donde corren.

Por este motivo, mientras en la entrada del Estrecho, la velocidad varía entre dos y cuatro millas por hora, en la Primera Angostura alcanza a seis y ocho millas, para decrecer a medida que se avanza al S. Se comprenderá, pues, cuánto importa, sobre todo a los buques de escasa potencia de máquinas, estudiar el estado de la marea y corrientes, antes de empeñarse en la navegación de esta región.

Nieblas.—No son frecuentes en la parte oriental del Estrecho, aunque, algunas veces, con tiempo en calma, se forman rápidamente y bastante densas, pero duran solo unas pocas horas. Hay también ocasiones en que, durante los meses de invierno, se producen nieblas muy espesas en la zona de Punta Arenas y se mantienen por dos o tres días. Conviene, pues, en tales casos, observar la más estricta vigilancia o, mejor aún, esperar al ancla que sobrevenga la claridad.

En cuanto a la parte occidental del Estrecho, ya se ha dicho que el tiempo cerrado y lluvioso es el dominante.

Faros.—Para la iluminación del Estrecho, hay actualmente (1920) en servicio, 17 faros, de los cuales, el del Cabo Vírgenes, perteneciente a la República Argentina, y situado en su territorio, el de la punta Dungeness, y el de los islotes Evangelistas, son de primer orden. Situados en

cada extremidad del Estrecho, y destinados especialmente a facilitar las recaladas, están dotados de proyectores de gran poder, que hacen que su luz sea visible, con tiempo claro, en el faro de los Evangelistas, a más de 22 millas, y en el del cabo Vírgenes, próximamente a 40, gracias a su sistema de destellos relámpagos.

Los faros de Dungeness y de la punta Delgada, son dobles y triples, el de la isla Magdalena, en el sentido de que cada uno posee, además de la luz blanca principal, una y dos luces adicionales, rojas, fijas, y dirigidas sobre un determinado sector del horizonte, zona de peligro, a la que no se debe entrar.

Los faros del cabo Vírgenes, punta Dungeness, del cabo Posesión, punta Delgada y Punta Arenas, están todos en comunicación telegráfica y telefónica entre sí, y, el primero nombrado, comunica también por telégrafo con la costa argentina y Buenos Aires. En todos, hay además las instalaciones semafóricas necesarias para el cambio de señales con los buques.

OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS EN PUNTA ARENAS.

Temperaturas medias de las estaciones, en 9 años de observación. (Datos del *Diario Oficial* de marzo de 1897).

Primavera.....	6°,95	} grados centígrados
Verano.....	10°,64	
Otoño.....	6°,61	
Invierno.....	2°,50	

Media anual 6°,72.

De los datos anteriores se desprende que la temperatura de Magallanes y en especial la de Punta Arenas, es soportable, apesar de su alta latitud. En Londres, que está en el hemisferio Norte donde están la mayor parte de las tierras y que recibe la corriente caliente que parte de las Antillas, la temperatura de invierno es inferior.

La mínima observada en Punta Arenas, llegó a 12 grados bajo cero y la máxima a 24°, ambas por pocas horas.

Lluvias.

La cantidad de agua que cae, incluyendo la nieve y el granizo, es reducida, si se la compara con la que cae en Valdivia o Chiloé.

Primavera.....	68,75	m.m.
Verano.....	83,01	»
Otoño.....	129,50	»
Invierno.....	86,31	»

Media de 9 años: 37 m.m.

Son muy raras las tempestades eléctricas, sólo tres o cuatro en un período de 10 años.

ASPECTO DE LA NATURALEZA.

En verano el aspecto de la naturaleza es encantador; el sol se alza sobre el horizonte a las tres de la mañana, presentándose hermosas auroras; no se oculta hasta las 10 P. M. y a causa de las pocas horas que median entre la puesta y salida del sol, no hay propiamente noche, sino una especie de crepúsculo que deja bastante luz.

El aire que se respira, está saturado por el olor aromático de los bosques y campos cercanos. Las aguas del estrecho se ven, en esa época, tranquilas, de un color esmeralda, reflejo de las plantas que cubren las orillas. Muchas aves silvestres alegran con sus cantos variados y con la vista de sus raros plumajes.

Si de Punta Arenas pasamos a Última Esperanza, el paisaje aumenta en hermosura, sobre todo en el Canal de las Montañas, donde pasan los buques casi tocando las ramas de la orilla, y donde una palabra pronunciada en voz alta, va y vuelve cien veces, por efecto de un eco sorprendente. A cada paso se encuentran verdaderas escuadrillas de patos a vapor, que avanzan como los antiguos buques de rueda; innumerables cantidades de aves marinas y terrestres pasan muy cerca de los viajeros. Más adelante, en bahía Desengaño, principian a verse los famosos cisnes de cuello negro, de forma tan elegante. El paisaje continúa lleno de atractivos hasta puerto Consuelo, término del viaje, y donde está el desembarcadero para ir a ver la famosa gruta del Milodón, construída, según parece, por aquel animal que debe haber existido en los tiempos prehistóricos.

La navegación de los canales Smyth (parte occidental) es también muy interesante en verano.

La estación del invierno, es, en cambio, triste y fría; los días son muy cortos. Las casas, en general, están construídas y abrigadas para afrontar esa cruda estación.





COMENTARIOS SOBRE EL MAPA DE SEBASTIAN CABOTO, 1544.

SEBASTIAN Caboto, geógrafo de Carlos V, publicó en 1544, el primer plano de la América del Sur, que es admirable, por estar trazado el contorno de la costa en forma muy semejante al verdadero, que sólo se le pudo dar muchos años más tarde, cuando el cálculo de las longitudes se hizo más preciso. Además de esa dificultad en las observaciones, sólo las expediciones de Loaisa, en 1525, y la de Camargo, en 1839, pudieron reconocer las costas occidentales de la América, antes de la fecha en que se imprimió el famoso mapa, y pasaron largos años de estudio para poder situar los innumerables archipiélagos al Sur de Chiloé. Aún las costas de más al Norte (Perú y Ecuador), eran apenas conocidas. Figuran con cierto lujo de detalles la ciudad de los virreyes (Lima), Cufeo (Cuzco) y Tito (Quito).

Las selvas vírgenes de entonces, apenas exploradas, están señaladas por los indígenas, animales o flora que vieron los expedicionarios. De Chile, apenas aparecen algunas abras o ensenadas con nombres caprichosos, y un indio que da idea del atraso en que se encontraba esta parte de la América.

En 1769, aparece un mapa marítimo del Sur, hecho por el célebre geógrafo don Juan de la Cruz Cano. Ya en esa época, aparecen interesantes detalles del Estrecho de Magallanes y de la Tierra del Fuego. Está construido con los datos que dieron las expediciones españolas, portuguesas, holandesas e inglesas.

En 1826, se principiaron los mejores trabajos científicos, que vinieron a dar al Estrecho y a la Tierra del Fuego, la verdadera situación geográfica del continente y de las islas. Les cabe honor muy principal en esas labores, a los capitanes King y Fitz-Roy, jefes de la expedición inglesa que vino en esa época.



MAPA DE LA AMÉRICA MERIDIONAL

Reproducido del Planisferio trazado por el Cosmógrafo y Piloto Mayor de Carlos V, Sebastian Caboto, en 1544.





RESEÑA GEOGRAFICA.

SECCIÓN NORTE CONTINENTAL.

LA sección continental norte, se halla casi completamente cubierta por un verdadero enmarañamiento de altas y nevadas montañas, continuación de la cordillera de los Andes, en las que existen algunos picos altísimos, perpetuamente coronados de nieves, algunos de los cuales llegan hasta 3.000 metros de elevación. Pueden citarse, entre otros, al Sur del paralelo 47°, el Cachet, Arenales, Arcos, Serrucho, Bonete, Tamango, Principio, Cochrane, Blanco, San Martín, y muchos más.

En general, las cumbres más altas se hallan del lado del Pacífico, y van perdiendo en altura hacia el oriente. Igualmente, las primeras son más escarpadas, irregulares en sus perfiles, con mayor cantidad de nieves eternas. Hacia el oriente, los cerros se vuelven más redondeados y se nota el comienzo de formación de planicies.

Entre esa vasta red de montañas, hay lagos numerosos, de variables tamaños.

De los flancos de esas mismas montañas, se deslizan lentamente, por sus vertientes occidentales y orientales, enormes y eternos ventisqueros, que dan origen a los numerosos ríos que vacian sus aguas en los lagos interiores o en los canales patagónicos. En todos ellos se ven flotar grandes témpanos, desprendidos de los ventisqueros.

La línea divisoria con la República Argentina corta algunos grandes lagos, como el Cochrane, un poco al Sur de los 47°, que mide cerca de 300 kilómetros de superficie; más al Sur, el lago San Martín, de contornos muy irregulares y de una superficie próxima a los 1.000 kilómetros.

SECCIÓN CONTINENTAL SUR.

La Patagonia chilena.—Hemos dicho que ya en el paralelo 52° de latitud, la sección continental del Territorio de Magallanes, avanza hacia el oriente, llevando como límite Norte dicho paralelo, hasta los 70° de

longitud W., en que la línea de límites se inclina al Sur y siempre al oriente, llegando hasta la punta Dungenes, en los $68^{\circ} 25'$ de longitud W.



El meridiano $71^{\circ} 20'$ divide, de Norte a Sur, la Patagonia chilena, en dos regiones completamente diversas: la región oriental, despejada de montes, formada por un terreno más o menos plano, ondulado por colinas y cañadones o bajos, en dirección casi general de Norte a Sur; y la región occidental, boscosa, pantanosa, cruzada por numerosos ríos, en la cual se encuentran cordilleras y cerros, de altura mucho más considerable que en la primera.

En la región oriental, partiendo de la punta Dungenes, el terreno se va elevando poco a poco, y, al llegar al monte Dinero, cerro cónico de unos 89 metros de altura, se pronuncia una cadena de cerrillos, que siguen en dirección al occidente, hasta monte Aymond, de 270 metros de altura. Continuando al noroeste, hay una meseta alta, hasta el cerro de la Picana, de escorias volcánicas ásperas y sin vegetación. Allí se hallan varias elevaciones, como las Orejas de Burro, de 265 metros de altura, en las que se reconocen varios cráteres. El monte Aymond está formado también por la reunión de dos cerros, en cuyas cimas se ven los cráteres. Siguen al occidente otras cadenas de cerros, en que se hallan diversas elevaciones no mayores de 300 metros, como los cerros del Diablo, de cortantes escorias, cuyo paso es casi impracticable hasta algunas leguas, por la cantidad de lavas y escorias; el San Martín, el del León, y el cerro de la Picana. Sigue el plano alto, hasta las márgenes del río Gallegos Chico, donde se ven más cordones de cerros por sus dos lados. Hacia el occidente, el campo es casi plano, hasta el río Zurdo. Un poco al Sur de la línea de límites y al lado occidental del cerro Peñitente, se encuentra el Morro Chico o Ciudadela, cuyas columnas basálticas se ven desde lejos. Su altura sobre el nivel del mar es sólo de 247 metros. Ya al occidente de este punto, comienza la región boscosa de la Patagonia chilena.

De aquella cadena de colinas que siguen la línea divisoria de límites, entre monte Dinero y Monte Aymond, se desprende hacia el Sur, y hacia la costa del Estrecho, una serie de suaves colinas, que dejan entre sí numerosos cañadones, y que dan, por esto, al terreno, el aspecto de estar encarrujado. En el fondo de esos cañadones se conserva la humedad, que los hace muy pastosos. Aún hay algunos delgados chorrillos, como el del Cóndor y el del Hierro.

Siguiendo hacia el occidente, y en una línea más o menos paralela a la costa continental del Estrecho de Magallanes, corre una cadena de cerros, conocidos con el nombre de San Gregorio, de una altura de 250 metros, que llegan hasta frente de la ensenada de Susana, donde toman dirección hacia el Norte, para ir bajando poco a poco.

Entre esta serranía y la costa, queda una faja de terreno, pastosa en la orilla del mar, y pantanosa hacia el cerro, de la cual descienden algunos chorrillos de escasa importancia.

De las cumbres de San Gregorio, hacia el Norte, se extiende una vasta planicie, cuya altura es de 200 a 250 metros sobre el nivel del mar, no muy abundante en pastos, pero, sin embargo, adecuada para ganado lanar, seca, y conocida con el nombre de «pampa de los terremotos», por el gran número de macizos de una planta llamada Llaleta, que van paulatinamente desapareciendo, desmenuzados por el tráfico de las ovejas.

Esta pampa de los terremotos está separada por el cañadón que sirve de lecho al río Cíaique, de otra extensa llanura que llega hasta la línea de

límites y hasta los linderos del bosque de la sección occidental de la Patagonia chilena. La parte sur, hasta el istmo de la península de Brunswick, está entrecruzada, en diversas direcciones, por colinas que forman numerosos cañadones, de dirección general norte-sur, por donde corren chorrillos no muy abundantes, pero pantanosos y revestidos de abundante pasto.

En general, esta sección de la Patagonia oriental es bastante seca. En la parte norte sólo hay el río Cíaique, que nace en territorio chileno, y, después de cruzar la línea de frontera, se interna en territorio argentino, para ir a desembocar al Atlántico, un poco al sur del Gallegos.

En la parte sur, hacia el estrecho, corre una serie de chorrillos que, de punta Dungeness hacia el oeste, son: el del Tiburón o Shark Creek, que sirve como dique para varar las embarcaciones pequeñas; el del Cóndor, el del Hierro, el Kereray, el Komerakay; después, los cuatro chorrillos que nacen de las vegas de la media falda de los cerros de San Gregorio; el de este mismo nombre, el Susana formado por el Dinamarquero y Tres Chorrillos; el Cañadón Malo, desagüe de la Laguna Casimiro, que desemboca en Oazy-harbour; y el de Los Cruceros, que llega a bahía Pecket. Al brazo o seno llamado Cabeza del Mar, caen otros varios chorrillos, entre los cuales el de la Lata, y algunos más por su parte sur.

Ya en la zona colindante con la región occidental boscosa, se halla al norte, el río Zurdo, que corre de sur a norte, cruza la frontera y llega a ser afluente del Gallegos. Más abajo se encuentra la gran Laguna Blanca, de más de 10.000 hectáreas de extensión, sin desagüe, y que, al contrario, recibe varios chorrillos permanentes por todos sus costados. Al costado oriente de la Laguna Blanca, se halla otra pequeña, llamada Laguna Chica, que también recibe dos pequeños chorrillos por su lado este.

Al sur de la Laguna Blanca corre el chorrillo del Manzano, que va a desaguar en aquella; y el de los Palos, que va a la laguna del mismo nombre, un poco al norte del istmo de la península de Brunswick.

Toda esta región oriental de la Patagonia chilena, se halla poblada de haciendas de ganado ovejuno, de manera que los recursos son abundantes.

El movimiento constante de los ganados ha mejorado considerablemente esos campos, destruyendo las curureras y los «terremotos» y abonando el terreno.

La región occidental de la Patagonia chilena, es decir, la parte que se halla al occidente del meridiano 71° 20' de longitud O. de Greenwich., difiere completamente de la oriental, que acabamos de describir. Está casi completamente cubierta de bosques, regada por ríos numerosos, que van unos al norte y otros al sur, y pantanosa en partes. Su forma es muy irregular, y termina al occidente, es decir, del lado de los canales de Patagonia y Estrecho de Magallanes, por la gran península Muñoz Gamero, unida al continente sólo por un estrechísimo istmo, entre el seno Obstruc-

ción de los canales de Última Esperanza, y el extremo noroeste del gran seno o mar de Skyring.

Hasta 1902, se creía que en la península Muñoz Gamero se comprendía la tierra de Ponsomby o de Guillermo IV. Ese año, el Teniente don Ismael Gajardo, descubrió un canal, que lleva su nombre, y que comunica la parte sureste del mar de Skyring, con el golfo de Xaultegua. Esta nueva y grande isla, tomó el nombre de Riesco, y está rodeada por el seno Skyring, el canal Fitz-Roy, el mar de Otway, el canal Gerónimo, el Estrecho de Magallanes, el golfo Xaultegua y el canal Gajardo.

En esa parte de la Patagonia, al occidente del Morro Chico o Ciudadela y de la Laguna Blanca, hay muchas serranías, en diversas direcciones; que forman valles por cuyos fondos corren numerosos ríos.

Entre ellas figuran la cordillera chilena, en la misma dirección y un poco al sur del paralelo de 52°; la cordillera Pinto de norte a sur, que limita, por el occidente, la Vaquería del Norte, vasto bosque que debió su nombre al gran número de animales alzados que en él había; la cordillera Vidal, paralela a la costa norte del mar de Skyring, y otras. Hay en esas serranías ciertas alturas de consideración, como algunas de la cordillera Pinto, que llegan a 1.200 metros y otras menores.

Más hacia el sur y paralelos a la margen oriental del canal Fitz-Roy, se hallan los cerros Beagle o Palomares, de 600 metros de altura.

Los ríos que recorren esta boscosa región son numerosos. Aquí tiene su origen el Gallegos, que va a desembocar en el Océano Atlántico, y que cuenta como tributarios suyos una cantidad de pequeños ríos que nacen de esas cordilleras y pantanos, al oeste de Laguna Blanca, como el del Castillo, del Medio, de las Vegas Malas, del Penitente y el Hondo; y más tarde, después de cruzar el paralelo 52 grados, o sea, el límite chileno-argentino, recibe todavía el Turbio y otros afluentes, y sigue su curso hacia el noreste, ya por territorio argentino. Al seno de Skyring o Aguas del Despejo, desembocan numerosos ríos que corren de norte a sur, y algunos caudalosos, que, de occidente a oriente, son: el Dynevor, el Pinto, el Pérez (o Río Grande de la Vaquería del Norte), el Haase, o de la Mina Martha, el Chorrillo de la Descarga y otros menores. Al canal Fitz-Roy cae el Chorrillo de los Amigos, de caudal insignificante.

En el extremo de esta región occidental está, como hemos dicho, la península Muñoz Gamero, cuyo angosto istmo, que la une al continente, está bañado al norte por el fondo del seno Obstrucción, y al sur por el mar de Skyring.

La península Muñoz Gamero es muy vasta y tiene en su contorno muchas y profundas escotaduras, con numerosas montañas y tupidos bosques. Hasta ahora ha sido poco o nada explorada, salvo en algunos puntos de sus costas. En la occidental, sobre el canal Mayne, está el puerto.

Muñoz Gamero, donde hay algunos galpones con carbón para los escampavías nacionales.

Cerca de dicho puerto se levanta el monte Burney, como de 2.000 metros de altura. También se encuentran en esta península grandes ventisqueros.

NOCIONES SOBRE GEOLOGÍA.

El Dr. Otto Nordenskjöld ha trazado un mapa geológico de la región magallánica, resultado de sus estudios durante sus exploraciones de 1895 a 1897.

Geológicamente, la cordillera está formada principalmente por rocas cristalinas esquistosas, en parte antiguas, pero otras veces de edad mezozoica; en el primer cordón del lado norte, se encuentran hasta mantos terciarios plegados. En la región baja, donde forman generalmente rocas terciarias, el fondo casi siempre tiene posición horizontal. En esas capas se encuentra en varias partes carbón lignítico, a veces en gran cantidad. Siendo la calidad, así como es la edad, más o menos la misma que en los grandes depósitos de carbón de Arauco, parece que hay buena esperanza de formar en lugares bien situados, como son Punta Arenas y puerto Sofía (frente a la isla Dawson), y en próximo tiempo, una industria importantísima por aquellas regiones. Junto con el carbón se encuentran numerosas plantas fósiles, cuyo estudio promete ser de un gran interés.

Muy interesantes son los depósitos que cubren generalmente y en una gran extensión las capas terciarias. Más importancia tiene, entre ellos, una arcilla con numerosas piedras angulares, de tamaño muy variable y a veces estriadas: caracteres que demuestran su identidad con el «Boulder clay» o «Geschiebethon» de Europa, que se han formado bajo el hielo continental que cubrió una vez tan gran parte del hemisferio boreal. Han mostrado nuestros estudios infaliblemente que en una época relativamente no muy lejana, tenía la región magallánica el mismo aspecto que ahora ofrece la tierra de Graham o Sur Shetland, 10° de latitud más al sur. A fines de esa época, el país estaba sumergido unos 50 metros más que ahora, y se formaron las arcillas y arenas que en muchas partes cubren, hasta esa altura, las capas de origen moráinico. Existió, todavía, la comunicación entre bahía Inútil y San Sebastián. Siguió un período más húmedo que el actual y, en esa época, se formaron los hondos y curiosos valles que ocupan los arroyos, casi todos tan poco considerables ahora.

En minerales utilizables, parece pobre el territorio, y sólo el oro ha tenido hasta ahora importancia. Este metal ha sido probablemente transportado de la cordillera, junto con las tierras de origen glacial y concentrado por los ríos, especialmente en la época en que trajeron más agua que ahora. Hoy se obtienen las cantidades principales, en lugares donde las olas del mar pueden atacar y concentrar mantos de tal origen.

Respecto a la formación de la pampa patagónica, al oriente de la cordillera de los Andes, Carlos Darwin da la siguiente explicación, que es aplicable a la sección norte-oriental del Territorio de Magallanes, y a las partes o zonas de la Tierra del Fuego, hasta el pié de las serranías que orillan, por el lado norte, el seno del Almirantazgo y lago Fagnano:

«La geología de la Patagonia es interesante. Diferente de Europa, donde las formaciones terciarias parecen haberse acumulado en las bahías, aquí tenemos un solo gran depósito, a lo largo de cientos de millas de costa, incluyendo muchas conchas terciarias, todas de especies aparentemente extinguidas. La concha más común es una ostra gigantesca, muchas veces hasta de un pié de diámetro.

«Estos lechos están cubiertos por otros, de una piedra blanca, suave y peculiar, incluyendo mucho yeso, con apariencias de tiza, pero realmente de una naturaleza pómez. Es muy digno de mencionarse que entra en su composición, a lo menos una décima parte de infusorios: el profesor Ehreberg ha encontrado en ella treinta formas oceánicas. Este lecho se extiende por 500 millas a lo largo de la costa, y, probablemente, a una distancia considerablemente mayor de ella. En el puerto San Julian su espesor es de más de 800 piés. Estas estratas blancas están en todas partes cubiertas por una masa de grava, formando probablemente uno de los más extensos mantos de cascajo en el mundo: se extiende, ciertamente, desde cerca del río Colorado hasta 600 o 700 millas al sur. En Santa Cruz, alcanza hasta el pié de la cordillera; en la mitad de su distancia, tiene un espesor de más de 200 pies; se extiende, probablemente, hasta esta gran cadena, desde donde han venido los redondeados guijarros de pórfido, y podemos considerar su ancho medio como de 200 millas, y su espesor medio, de más o menos 50 piés. Si este gran lecho de guijarros, sin incluir la tierra derivada de su trituración, se amontonase en un terraplén, formaría una gran cadena de montañas!.....

«Cuando consideramos que todos estos guijarros, innumerables como las arenas del desierto, vienen de la lenta caída de las masas de rocas, en las antiguas costas y orillas de los ríos, y que estos fragmentos han sido quebrados en pedazos más pequeños, y que cada uno de ellos ha sido desde entonces rodado, redondeado y transportado lejos, la mente se confunde, al pensar en el largo y necesario lapso de años. Todavía, todo este cascajo ha sido transportado y probablemente redondeado, después de las estratas blancas, y mucho después de las estratas inferiores, con conchas terciarias.

«Todo ha sido efectuado en grande escala en el continente austral: desde el río de la Plata a Tierra del Fuego, una distancia de 1.200 millas, la tierra ha sido levantada en masa (y, en la Patagonia, a una altura de 300 a 400 piés), dentro del período de las conchas ahora existentes. Las antiguas conchas, dejadas a la interperie y sobre la superficie del suelo sole-

vantado, todavía conservan en parte sus colores. El levantamiento ha sido interrumpido, a lo menos por ocho períodos de descanso, durante los cuales el mar se internó bastante en la tierra, formando en los niveles sucesivos, las prolongadas líneas de cerros o escarpes, que separan los diferentes planos, que se levantan como gradas, uno detrás del otro. El movimiento elevatorio y el poder de avance del mar, durante los períodos de descanso, lo han sido igualmente sobre largas líneas de costa, pues me asombré de encontrar que los planos o gradas corresponden más o menos en altura, en partes bien distantes y alejadas. El plano mas bajo es de 90 piés de altura, y de este quedan unas pocas reliquias, en forma de cerros aplanados, coronados de cascajo. El plano superior de Santa Cruz se levanta a una altura de 3.000 piés, hasta el pié de la cordillera.

«He dicho que, dentro del período de las conchas existentes, la Patagonia ha sido levantada de 300 a 400 pies: puedo agregar que durante este período, transportando peñascos sobre el plano superior de Santa Cruz, la elevación ha sido, a lo menos, de 1.500 pies.

«Pero la Patagonia no sólo ha sido agitada por movimientos hacia arriba: las conchas terciarias distinguidas entre puerto San Julian y Santa Cruz, no pueden haber vivido, según el profesor E. Forbes, en una profundidad de agua mayor de 40 a 250 piés; pero están ahora cubiertas con estratas de mar, de 800 a 1000 pies de espesor: de aquí que el lecho del mar, en el cual estas conchas vivieron una vez, debe haberse hundido muchos centenares de pies, para permitir la acumulación de esta estrata superior. ¡Qué historia de cambios geológicos revela la costa de la Patagonia, de simple construcción.....!»

Hemos dicho que la descripción de Darwin se aplica tanto a la pampa patagónica como a la parte norte de la Tierra del Fuego, que no es sino continuación de aquélla, aunque ahora estén ambas separadas por el Estrecho de Magallanes. Uno y otro son terrenos aluviales formados por pedregullo.

En ambas márgenes de la parte oriental del Estrecho, desde Punta Arenas hasta Cabo Vírgenes, en la norte o continental; y desde Cabo Monmouth a Punta Delgada, en la margen sur o de la Tierra del Fuego, se encuentran unas fajas más o menos paralelas a la costa, de depósitos glaciales (boulder clay).

Manchas o núcleos de terrenos terciarios, con depósitos de lignita, se encuentran siempre en la ladera oriental de la cordillera andina. Son muy numerosos en la región de Ultima Esperanza, de la sierra de los Baguales hacia el sur. Aparecen después en la cordillera Latorre, al norte de los Morros Grandes (Gay, Philippi y Domeyko); en las serranías situadas al norte del mar de Skyring (minas Marta y Magdalena); en las proximidades de Punta Arenas (mina Loreto); en la margen o costa norte de bahía Inútil, próxima a caleta Josefina; en el interior de la Tierra del

Fuego, márgenes del río Oscar; en la sierra Carmen Sylva, tanto del lado de bahía San Sebastián como de bahía Inútil; en la quebrada del río Condor, que desemboca en el canal Whiteside; y por fin, más al sur, del lado argentino, en las costas del Atlántico (Policarpo Cove, Cabo San Vicente y bahía Slogget).

Siguiendo la dirección del paralelo 52°, y a ambos lados de éste, se encuentra una serie de picos volcánicos, rodeados algunos de ellos de extensos mantos de lavas. Son, en general, de poca elevación, y en muchos de ellos sus cráteres se reconocen perfectamente.

De este a oeste, y al norte del paralelo 52°, están los morros grandes, que llevan los nombres de Gay, Philippi y Domeyko; y un número considerable de pequeños conos volcánicos, cerca y al sur de la población de Gallegos.

Al sur del paralelo de 52°, y también de oeste a este, se hallan el Morro Chico o Ciudadela; más al oriente hay unas extensas mesetas de escórias, y en ellas se encuentran numerosos cráteres, como las Orejas de Burro, los cerros del Diablo y el monte Aymond.

Por fin, ya cerca de punta Dúngenness, se encuentra el monte Dinero, también de carácter volcánico.

En la Tierra del Fuego, cerca del río del Oro, al oriente de las serranías que espaldean a Gente Grande, lagunas Porvenir, y que llegan hasta cabo Boquerón, el Dr. Otto Nordenskjöld, encontró un pico volcánico, el monte Gap, cuyo cráter es bien manifiesto.

Probablemente en las cordilleras que corren al sur de la Tierra del Fuego, y paralelamente al canal Beagle, donde se encuentran picos de considerable altura, como el Sarmiento, Darwin, y otros, haya algunos de carácter volcánico, sobre todo por estar esas cordilleras constituidas de basalto y pórfido.

Por último, en la isla Grevy, que forma parte del archipiélago de Wollaston, un poco al norte del Cabo de Hornos, el Dr. Rodolfo Hauthal, del Museo de la Plata, señala otro pico volcánico, con el nombre de monte Oreille.

Casi todas las islas más occidentales, tanto de los canales de Patagonia como las del sur del canal Beagle, son formadas de granito. Así, el Cabo de Hornos, no es sino una masa de granito.

Declara el Dr. Nordenskjöld que aún falta mucho que estudiar en la región magallánica, en esta materia, para conocer bien la formación geológica completa. Estudio difícil, por cuanto casi todas las islas y tierras que constituyen la continuación de la cordillera andina, se hallan tapizadas de espeso bosque, hasta cierta altura, y después por líquenes que impiden ver la roca desnuda.

FLORA.

A primera vista, y sobre todo para un ojo inexperto, parece que fuera muy pobre la flora magallánica. Lo que hiere más la atención del observador superficial, son los árboles y los arbustos, y, en realidad, las variedades de ambos en los bosques magallánicos no son muchas; pero escapa a su ojo poco habituado a este género de estudios, el considerable número de plantas herbáceas que tapizan el terreno y que, en la época favorable, dan nacimiento a innumerables flores, de muy modesta apariencia, en su mayoría, y entre las cuales se hacen notar algunas por su belleza de colores y de formas. La flora magallánica es, pues, bastante variada, y la vegetación, particularmente en toda la zona occidental, desde el golfo de Peñas hasta el mismo Cabo de Hornos, es opulenta.

Basta recorrer las obras especiales que se han escrito sobre la flora de este extremo de Chile, para convencerse de su riqueza. Recordaremos, entre otras, las del naturalista Robert O. Cunningham, de la *Nassau*; los trabajos varios de Spegazzini y Alboff; los de la *Romanche*; las memorias de Ibar, O'Ryan y Hambleton; y, por fin, los basados en colecciones botánicas formadas por P. Dusen, el botánico de la expedición Nordenskjöld a la Patagonia y Tierra del Fuego, en 1895-97.

Consideradas en conjunto La Patagonia y Tierra del Fuego (territorios chileno y argentino), se ve que la región oriental, desde la costa del Atlántico, hasta los primeros cordones de la cordillera andina, o sea, hasta donde comienza la región de los grandes lagos en la Patagonia, está formada por mesetas o llanuras, cubiertas más o menos, abundantemente de pasto: es la región de las estepas, como la llama P. Dusen en su carta de geografía botánica de la región magallánica. En la Tierra del Fuego hay esas mismas estepas en toda la parte norte, hasta las serranías que corren al sur del valle que une las bahías San Sebastián e Inútil.

No sólo, pues, por el clima, sino geológica y botánicamente consideradas, la pampa patagónica oriental y la región norte de la Tierra del Fuego, han estado unidas: es continuación la segunda de la primera.

Al occidente de esa zona de las estepas, en la Patagonia, y al sur, en la Tierra del Fuego, comienza la zona de los bosques de robles, que se extiende hasta los últimos islotes de los canales de la Patagonia y los que se hallan al occidente y sur de la isla Desolación, Santa Inés y Tierra del Fuego, hasta el Cabo de Hornos. Pero esta zona boscosa se halla dividida, de norte a sur, en dos, por la variedad de árboles que la constituyen: la oriental, que cubre las laderas de ese lado de la cordillera andina, y la región de la Tierra del Fuego, hasta el seno del Almirantazgo y lago Fagnano, formada casi exclusivamente por el *nothofagus antárticas*, roble común, de hoja caediza en el invierno; y la occidental, o sea, de la ladera occidental de la cordillera andina y todas las islas de los canales, y

parte sur de la Tierra del Fuego, e islas al sur del canal de Beagle, formada por el *nothofagus betuloides*, roble que conserva sus hojas en el invierno, viéndose así eternamente verdes los bosques formados por este árbol. Con el *nothofagus betuloides*, habita esa región el *drimys winteri*, canelo, precioso árbol por su follaje coriáceo verde claro y sus panojas de flores blancas.

La línea que de norte a sur limita la zona boscosa, pasa por el lado oriental de los grandes lagos andinos, y en su trayecto hacia el sur, encorvándose hacia el oriente, va dejando de su lado occidental la región de Ultima Esperanza, las llanuras de Diana, los bosques al occidente de la laguna Blanca, toda la península de Brunswick, la isla Dawson, y toda la parte de Tierra del Fuego, al sur del valle que une las bahías Inútil y San Sebastián.

Los árboles que predominan en esos bosques que cubren la cordillera y las islas de los canales de Patagonia, son, además de las dos especies citadas de robles, *nothofagus antártica* en las cordilleras del continente y *nothofagus betuloides* en las islas de los canales, el *drimys winteri* o *chilensis* (canelo), el *libocedrus tetragona* (ciprés), *podocarpus nuyigena* (mañiu), *weinmannia trichosperma* (teniú), *tepualia stipularis* (tepú) y otras. Se encuentran también algunos arbustos, como el *berberis vulgaris*, *buxifolia*, *empetrifolia*; el *maitenus magellanicus* (leñadura). Figuran también allí el *ribes magellanicum* (parrilla común), *fuchsia macrostemma* (chilco), de lindas flores, azul, esmalte y rojo; *embotrium coccineum* (ciruelillo), de flores color rojo escarlata; *desfontainea hookeri*, de flores rojas con amarillo, y algunos más.

Además de muchas plantas herbáceas se ven allí la *philesia buxifolia* (copihue de flor chica), y muchas variedades de helechos y musgos bellísimos. Entre los primeros, pueden citarse el *cystopteris fragilis*, *lomaria boryana* o *magellánica*, helecho que parece una palma, de grandes hojas, *hymenophyllum*, *asplenium*, *gleichenia*, etc. Entre los segundos merecē citarse un precioso musgo, el *hypoterygium thouine*.

De las hayas o robles magallánicos hay diversas variedades, además de las dos ya citadas. Así, en la región norte, el *nothofagus antarctica* solo crece hasta los 700 metros de altitud en los cerros, dando lugar al *nothofagus pumilio*, pequeño, con ramas desde la parte inferior del tronco, tendidas todas hacia un lado por el efecto del viento, y tan tupidas que se puede andar sobre ellas. Esta variedad crece hasta los 1.000 metros de altitud.

De la *fagus antarctica* hay diversas variedades, como la *sublobata*, la *bierenata* y la *obliqua*, muy alta esta última. Todas estas son de hoja caediza.

El género *nothofagus* pertenece a la familia de las *cupulíferas*: *rich*, o *quercineas*, *Juss.*

Proporciona magníficas maderas para construcciones. Toda la ciudad de Punta Arenas está construída con madera de roble magallánico. Se las ha llevado a las islas Malvinas y a todas las colonias argentinas del Atlántico del Sur.

También se han exportado a Buenos Aires, en forma de rollizos (troncos sin corteza, de 4 metros de longitud) o de gruesas vigas cuadradas del mismo largo.

La madera es dura, fibrosa, elástica. Desde algunos años se fabrican, con muy buen resultado, duelas para barriles. También se la recomienda para muebles, no solo por aquellas condiciones, sino aún por su belleza, cuando está barnizada.

Para su explotación se han establecido numerosos e importantes aserraderos, pues la demanda es muy considerable.

En realidad, no hay otra madera explotable que la de los robles, porque ni el canelo ni la leñadura dan piezas de grueso o largo útiles para construcciones.

Del ciprés, *libocedrus tetragona*, cuya madera, imputrescible, es tan apreciada para postes telegráficos y de alambrado, se encuentran muchos ejemplares en las islas de los canales de Patagonia, pero su tamaño va decreciendo hacia el sur. Se le encuentra aún en ejemplares pequeños, en la parte sur de la península de Brunswick. En la parte continental norte los hay en gran número.

En cuanto al alerce, *fitzroya pagónica*, solo hay ejemplares en la región norte del territorio.

Ya en la región sur de la Tierra del Fuego, lo mismo que en las islas al sur del canal de Beagle, el monte de robles solo llega a los 500 metros de elevación, en las serranías. Después hay una faja de roble enano y, por último, la región de vegetación alpina, que en la Tierra del Fuego es muy pobre, constituida por variedades de pastos que apenas crecen algunos centímetros. Suelen hallarse unos verdaderos cojines de una planta sumamente apretada y dura, que casi no se puede cortar sino con el hacha. A los 800 metros, solo hay algunos líquenes que tapizan las rocas y, más arriba, la roca completamente desnuda.

Sobre las ramas de los robles, se cría un hongo parásito, *myzodendrum punctulatum*, redondo, esponjoso, sin sabor alguno.

En resumen, los bosques siempre verdes de los canales patagónicos y de la región sur de Tierra del Fuego e islas del sur del canal de Beagle, están formados por unas veinte especies de árboles y arbustos de hoja perenne, y otros cinco o seis arbustos de hoja caduca.

Debe notarse que casi todas esas veinte especies tienen hojas más o menos coriáceas, brillantes.

La humedad permanente de la atmósfera, por una parte, y la uniformidad del clima durante todo el año, son, sin duda, las causas que favo-

recen ese verdor constante de los bosques. Además, en esa región boscosa las heladas son muy escasas, es decir, raras veces baja la temperatura de 0°.

En aquellos puntos donde el bosque es más ralo, la flora, que llamaremos menor, es más rica en especies, y, entre ellas, hay algunas dignas de figurar en los jardines.

Así, por ejemplo, en la pampa próxima a Punta Arenas y en la región boscosa del lado oeste de la ciudad, se encuentran tres especies de orquídeas: *codornochis lessonii*, flor blanca, aislada, grande, con puntos color café; *azarea kingii*, flor amarilla, pequeña, en espiga; y *chloraea magallánica*, preciosa flor blanca con verde, de grandes flores en espiga. La primera y última son dignas de ser cultivadas. En los sitios despejados, expuestos al sol, se encuentran dos lindas variedades de *oxalis*, de grandes flores rosadas; entre los matorrales de calafates (*berberis buxifolia*), se ven crecer lindos capachitos amarillos (*calceolaria*), variedades de *anemone decapetala*, *ranunculus peduncularis* y varias sinantéreas de hermoso aspecto. En sitios también despejados, se halla otra preciosa variedad de capachitos, que apenas sobresalen unos pocos centímetros del suelo, *calceolariaenana*, de flores amarillas largas, con puntos color pardo obscuro; los llamados claveles del campo (*symphyos temon narcissoides*) muy elegantes y aromáticos; una sinantérea de flor azul *homoianthus echinulatus*; una primula (*samolus spathulatus*); una plantita de flor rosada, apropiada para borduras en los jardines, (*armeria maritima o bella*); la violeta amarilla (*viola maculata*); y muchas otras.

Las frutas silvestres son muy escasas en Magallanes. En realidad, no hay sino el calafate común (*berberis buxifolia*); la parrilla (*ribes magellanicum*); la chaura (*pernettya pumila*); la frutilla silvestre (*rubus geoides*); la murtilla (*azorella hookeriana*).

Como plantas comestibles, hay el apio silvestre (*apium graveolens o chilensis*) el berro (*cardamine pratensis*); y el diente de león (*taraxacum laevigatum*). También se usa en infusiones el té de Santa Cruz (*verónica elliptica*).

Las praderas o estepas de la Patagonia están formadas por gramíneas, entre las que figuran los siguientes géneros: *hierochloe*, *alopecurus*, *phleum*, *muhlenbergia*, *agrostis*, *clmagrostis*, *deyeuxia*, *arundo*, *deschampsia*, *trisetum*, *poa*, *festuca*, *bromus*, *agropyrum*, *elymus*, *triticum repens*, *hórdeum-comosum*, etc. El pasto conocido con el nombre de coirón, es una especie de *stipa*.

En los sitios húmedos hay varias especies de *cyperáceas* y entre ellas de los géneros *elynanthus*, *uncinia*, *carex*, etc.

Para el botánico que desee formar un herbario de la flora de Magallanes, la época propicia comienza a mediados del mes de noviembre, porque la primavera viene siempre con algún atraso.

Respecto a plantas cultivadas, se desarrollan admirablemente en este clima todas las de chacarerías, como lechugas, repollos de todas clases, coliflores, alcachofas, rábanos, zanahorias, betarragas, papas, etc. No se producen las *cucurbitáceas*, como melón, sandía, zapallo.

Los cereales no maduran por falta de calor. Se los siembra como forraje de guardar.

En cuanto a flores, se dan admirablemente bellos los pensamientos, resedás y muchas otras, entre ellas las rosas, que se aclimatan fácilmente, siempre que se las conserve en jardines algo abrigados del viento.

Arboles frutales, como manzanos, guindos, comienzan a cultivarse al aire libre, en espaldera, en sitios expuestos al norte.



CALLE ROCA, PUNTA ARENAS.

Comienzan también a cultivarse algunas especies de pinos y otros árboles para formación de bosques. Para todos estos cultivos, más que la baja temperatura, su mayor obstáculo es el viento.

Debemos de mencionar, antes de terminar, en la flora marítima, esa planta que ha causado siempre la admiración de los botánicos y de los viajeros: el quelpo, alga de mar, cuyo nombre técnico es *macrocystis-pirifera*. Planta colosal, tiene la propiedad de abalizar todas las rocas y en general los fondos bajos del océano, para resguardo de los navegantes.

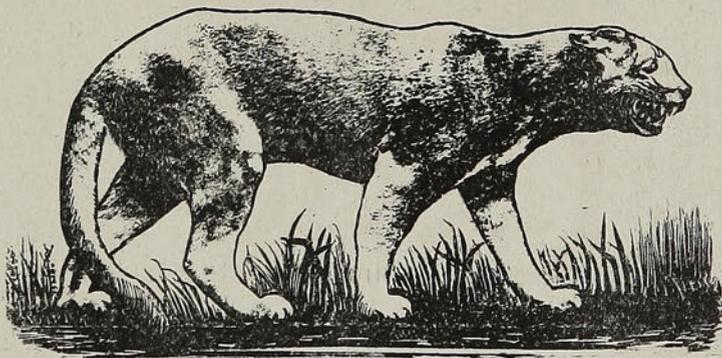
Los ventisqueros, objetos de admiración para los que exploran las costas occidentales de la Tierra del Fuego, tienen una importancia capital en el conjunto de las transformaciones que ha experimentado esta comarca en el transecurso del período actual. Bajo la acción poderosa de esos

inmensos ríos de hielo que, desde lo alto de las montañas, marchan hasta el mar, las cumbres bajan y los golfos se llenan. Por todas partes, en las regiones montañosas vecinas del Pacífico, en los brazos del NO. y del SO. como en los canales Cockburn, las rocas estriadas, las morainas inmensas que atraviesan los valles, las cumbres redondeadas y desnudas, atestiguan la acción de antiguos ventisqueros mucho mayores que los que existen hoy, que no son otra cosa, en resumen, que los restos del mar de hielo que cubría, en una época geológica reciente, toda esta región occidental del archipiélago.

¿Será preciso ver, en este marcado decrecimiento de los ríos de hielo, una disminución de la caída de nieve que los alimenta, o bien un suavizamiento gradual del clima de estas latitudes, producido ya por un cambio de dirección de las corrientes marinas, ya por una lenta evolución climatológica de nuestro planeta, evolución de la cual debe haber sido víctima, en la otra extremidad del diámetro terrestre y seis o siete siglos atrás, la Groelandia?

FAUNA.

Mamíferos.—Pocas son las especies que habitan el Territorio de Magallanes. El león o puma (*felis concolor*) abundaba mucho, veinte o veinticinco años atrás, y ocasionaba grandes perjuicios en los rebaños; pero ahora, debido a la activa persecución de que es objeto, los pocos ejemplares que aún quedan, se han retirado al fondo de los bosques.



LEÓN O PUMA CHILENO.

Suelen encontrarse algunos ejemplares de gatos monteses (*felis pajeros*.)

Hasta ahora abunda en la Patagonia, en las estepas, el zorro común (*canis azarea*) También es frecuente el fétido chingue (*mephitis patagónica*), cuya piel, sin embargo, es muy buscada para hacer capas.

Hasta hace pocos años, el campo estaba, puede decirse, completamente minado por los cururos o tuco-tucos (*ctenomys magellanicus*), especie de ratón. Con el establecimiento de las estancias, el campo ha sido pisado y han desaparecido esas curureras, que hacían difícil y hasta peligroso el tránsito a caballo.



EL CHINGUE.

Quizás en los bosques de la parte sur de la península de Brunswick y en los de Última Esperanza, se encuentren algunos ejemplares del hermoso y ágil ciervo o huemul (*cervus antiesiensis* o *chilensis*), cuya carne es muy estimada, así como el cuero provisto de tupidas cerdas.



EL HUEMUL.

También el guanaco (*auchenia guanaco*) se ha ido alejando, a causa de la tenaz persecución de que se le hace objeto para obtener su piel, y en breve se habrá extinguido totalmente.

De los mamíferos que hemos enumerado, en la isla grande de la Tierra del Fuego, sólo se encuentran: el zorro, el guanaco y el cururo, y aun el segundo puede considerarse ya desaparecido. También hubo el guanaco en la isla Navarino, al sur del canal de Beagle.

El zorro de la Tierra del Fuego (*canis magellanicus*), muy grande, tiene una piel magnífica de tintes rojizos.

En cuanto a mamíferos marinos, tenemos en esta región, las ballenas (*Balaena antarctica*), los delfines o toninas (*Delphinus*) y dos especies de pinípedios.



EL GUANACO.

De los pinípedios, focas o lobos de mar, la primera y más valiosa especie, por su piel de doble pelo, es el *arctocephalus australis* (Zimm), que habita en todas las roquerías situadas en las costas del Pacífico, desde el Golfo de Peñas al Cabo de Hornos, así como en las islas San Ildefonso y Diego Ramírez.

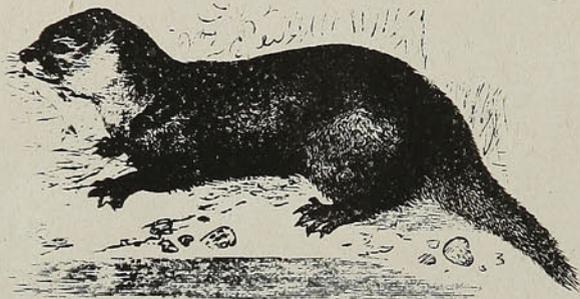
La otra especie es la *ortaria jubata* (Shaw) lobo de un pelo, que habita las costas occidentales de toda la América del Sur, y cuya piel tiene un valor comercial ínfimo, comparado con el de la anterior especie.

Por fin, es muy frecuente en los canales, tanto de Patagonia como del sur del Beagle, la nutria o chungungo (*lutra felina*), de piel, también muy estimada, y que es, puede decirse, el único objeto de comercio de los indígenas fueguinos.

La caza de lobos de mar se ejerció antes en gran escala, por los armadores de Magallanes, y fué la base de algunas fortunas. Pero como esta caza se hacía de una manera inconsiderada y las especies se iban extinguiendo rápidamente, el Presidente de la República, de acuerdo con

BIBLIOTECA NACIONAL
BIBLIOTECA AMERICANA
"TORIBIO MEDINA"

el Consejo de Estado, dictó el 17 de agosto de 1892, una ordenanza que reglamentaba la caza de focas o lobos marinos, nutrias y chungungos. El fin de esta ordenanza fué impedir la caza en ciertos meses del año, para asegurar así la vida de los pequeñuelos. Por otro decreto supremo de 20 del mismo mes y año, se prohibió en absoluto por un año la caza de estos animales. Un año después se promulgó una ley, el 19 de agosto de 1893, que amplió a cuatro años el período de prohibición de caza de lobos y nutrias.



LA NUTRIA O CHUNGUNGO.

Por fin, en diciembre de 1903, se declaró nula aquella ordenanza de 17 de agosto de 1892.

Actualmente, pues, la caza es completamente libre en toda época del año. Don Federico Albert, jefe de la sección de aguas y bosques del Ministerio de Industria y Obras Públicas, ha publicado en 1901 un folleto titulado «Los pinípedios de Chile», donde se encuentran datos muy interesantes sobre estos mamíferos marinos.

Aves.—Mucho más rico en aves que en mamíferos es el Territorio de Magallanes, no sólo por el número de individuos, sino por la variedad de sus especies.

Del orden de las aves de rapiña, se hallan el majestuoso cóndor o buitre (*sarcorhamphus papa*), que rarísimamente se ve en las proximidades de Punta Arenas; el jote (*gallinago paraguaiæ* o *vultur aura*); el traro o carancho (*polyborus tharus*), y la lechuza (*buho magellanicus* o *noctua cunicularia*).

Del orden de los pajarillos, tenemos el martín pescador (*cerylle stellata*); una especie de picaflor; el tordo (*agelaius curacus*); el zorzal (*turdus falklandicus*), que por millares baja de los bosques a la costa, después de las grandes nevadas; la lloica (*sturnella militaris*), bastante escasa; la diuca (*fringilla diuca*); el chincol (*fringilla matutina*); el gilguero (*fringilla campestris* o *barbata*), que también baja por enormes bandadas después de las nevadas, y muchos otros lindos pajarillos.

De las trepadoras, se ve siempre en los bosques el carpintero (*campyphylus* o *picus magellanicus*), cuyo macho tiene la cabeza y su pena-

cho, de color escarlata. Los loros o caturras (*conurus cyanolytius* o *patagonus*), que también habitan por grandes bandadas los bosques del Territorio y que llegan hasta muy al sur.

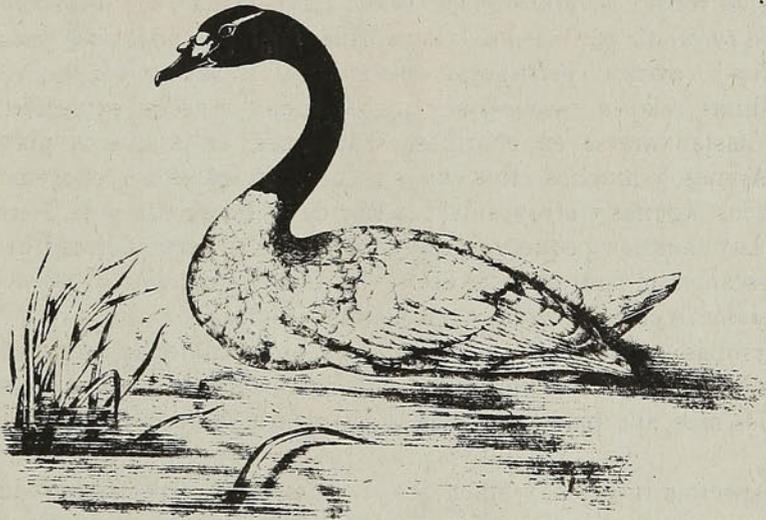
Del orden de las columbinas o palomas, la casera (*columba livia*) se cría perfectamente. En la región de Ultima Esperanza y más al norte, se suele ver la tórtola (*columba aurita*.)

De las gallináceas, se crían perfectamente todas las de corral, hasta el pavo común, que es muy delicado. Hemos visto también ejemplares de pavos reales.

Del orden de las cursoras, tenemos el avestruz (*rea darwini*), ya muy escasa en la Patagonia chilena, por haberse alambrado los campos. Algunos ejemplares han quedado dentro de los grandes potreros, y se siguen procreando. Actualmente, casi toda la pluma que se exporta de Punta Arenas, procede de las colonias argentinas.

Del orden de las zancudas, aves de ribera, hay muchas variedades. El hermoso flamenco (*choenicopterus ignipalliatus*), que se halla tanto en la sección continental como en la Tierra del Fuego; la bandurria (*theristicus* o *ibis melanopsis*), cuyo estridente grito se oye desde muy lejos; el queltehue o tregle (*vanellus cayenensis*) el pilpil (*haemalopus palliatus*); y una variedad de becada (*scolopax* sp).

Del orden de las nadadoras, o palmípedos, hay muchos géneros: el gran cisne de cabeza y cuello negros (*cygnus nigricollis*), y la coscoroba (*cygnus coscoroba*), enteramente blanca; especies ambas que abundan



EL CISNE.

mucho en las grandes lagunas de la Patagonia; el canquén, igualmente muy numeroso, y que se ve siempre por pares (*anser polycephalus* o *chloefaga magellanica*); diversas especies de patos de agua salada, o de

mar, y otros de agua dulce, o de las lagunas del interior, entre los cuales figura el pato vapor (*micropterus patagonicus* o *brachipterus*): el pato anteojillo (*anas specularis*); los cormoranes o cuervos marinos (*phalacrocorax carunculatus graculos gaimardi*), muy comunes antes en Quarter Master y Magdalena; las gaviotas (*larus hematorrincus*), de las que hay dos variedades; las hermosas golondrinas de mar (*sterna sp.*); y los pájaros niños (*aptenodytes magellánica* o *sphenicus humboldtii*), conocidos también con el nombre vulgar de pingüin, y tan numerosos antes en las islas del Estrecho, que los navegantes, en siglos anteriores, se proveían con ellos de grasa y aún de carne.

Fuera de las mencionadas aves, hay todavía muchas otras de menor importancia.

Reptiles.—Son escasisimos en el Territorio. En Tierra del Fuego hay una pequeña lagartija (*ptygoderus pectinatus*), y otra se ha encontrado en Pecket (*proctotretus magellánicus*). En las islas de los canales de la Patagonia, se halla un pequeño sapo sin cola.

Las serpientes u ofidios son completamente desconocidos.

Peces.—Las aguas magallánicas son abundantes en peces, no sólo por el número, sino por la variedad de las especies.

El que más abunda, y el más esquisito, es el pejerrey de mar (*atherinichthys nigricans*), del que hay especies como la *lactiolavia* y la *microlepidota*, que no son sino variedades. Este pejerrey se comienza ya a preparar en conserva, y tendrá seguramente mucha aceptación. Vienen después, el róbalo (*eleginus maclovinus*); la pescada (*merlusius gayi*), el pejesapo (*gobiesox marmoratus*); la cabrilla española (*sebastodes oculatus*); la corvina o cavinza (*pristipoma conceptionis*); la raya (*raja brachyura*); las sardinias (*clupea fueguensis*), que abundan a veces extraordinariamente, hasta vararse en enormes cardúmenes, en la misma playa de Punta Arenas; y muchos otros cuyos nombres vulgares no conocemos.

En las lagunas y arroyos del interior de la Patagonia y de Tierra del Fuego, hay también pequeños peces que tienen la particularidad de carecer de escamas; y figuran entre éstos, las especies *aplochitón*, *zebra* y *tacniatus*, *galaxia grandis*, *definus*, *maculatus* y *platey*.

Personas conocedoras y competentes en la materia, aseguran que algunos de los ríos de la parte sur de la península de Brunswick, serían quizás los más apropiados de toda la República, para la crianza del salmón.

Respecto a insectos y arácnidos, el número de especies es reducido. De los insectos parásitos del hombre, la pulga (*Pulex irritans*) no resiste al clima frío, y perecen pronto las que se importan.

En cambio, las tres variedades de *pediculus* viven perfectamente. Igual cosa sucede respecto a la arácnida *sarcoptes scabiei* (sarna), que resiste al clima frío.

Crustáceos.—En primer término debemos citar la centolla (*lithodes antarctica*), de la que hay algunos ejemplares grandes y de carne esquisita; y una langosta o camarón muy pequeño, de muy agradable sabor.

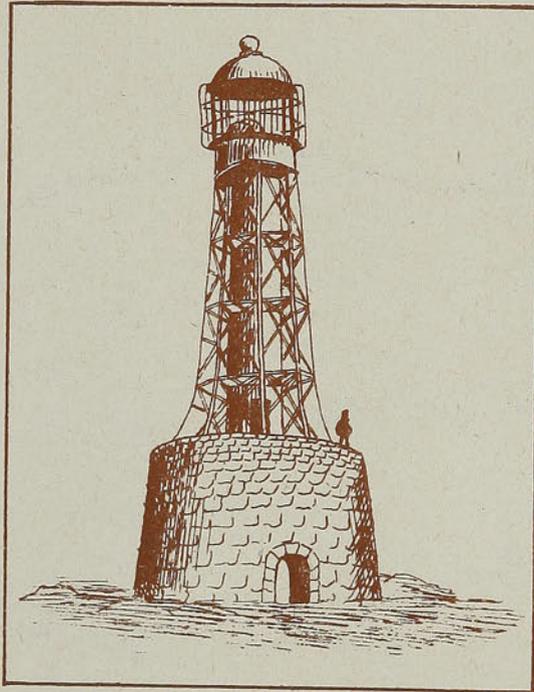
Moluscos.—Merecen mencionarse entre esta clase de inarticulados, los pequeños calamares (*loligo sp.*), que de tiempo en tiempo se sacan de las aguas del Estrecho. De los conchíferos hay varias especies, como las tacas (*vénus dombeyi*); los choros (*Mytilus*), en variedades grandes y pequeñas, y muy abundantes en las costas peligrosas. En bahía Harris, de isla Dawson, y en las costas de Otway, se han encontrado conchas de ostiones (*pecten purpuratus*) iguales a los de la bahía de Coquimbo.

Radiados.—Hay en abundancia el esquisito erizo de mar (*echinus sp.*). Tienen las aguas de Magallanes la buena propiedad de carecer del pequeño cangrejo (*pinnoteres sp.*), parásito que siempre se encuentra en los erizos de los mares del centro y norte de Chile. Hay también ejemplares de estrellas de mar (*asterias sp.*).

Como se comprenderá, hemos dejado de enumerar, entre las aves y la fauna marítima, muchos géneros y especies, limitándonos a las principales, para dar una simple idea general.

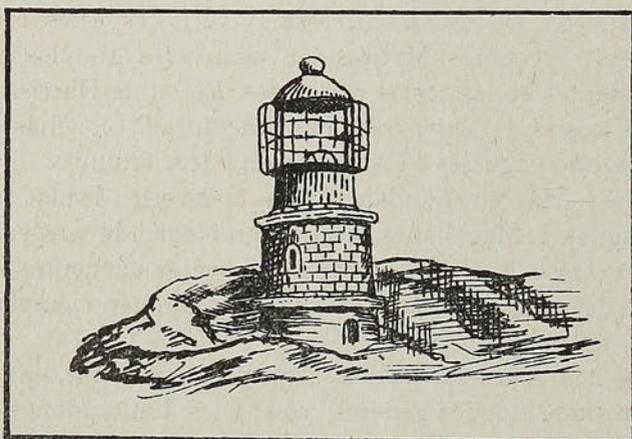
FAROS EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES.

De oriente a occidente.



FARO DUNGENESS.

Punta Dungeness, cabo Posesión, cerro Dirección, punta Delgada, punta Satélite, punta Méndez, isla Magdalena, cerro Cono, Río Seco (muelle), Punta Arenas (muelle), cabo San Isidro, islote Tesner, isla Rupert, isla Cohorn; punta Morrión, cabo Cooper Key, isla Centinela, bahía Félix e islote Evangelistas.

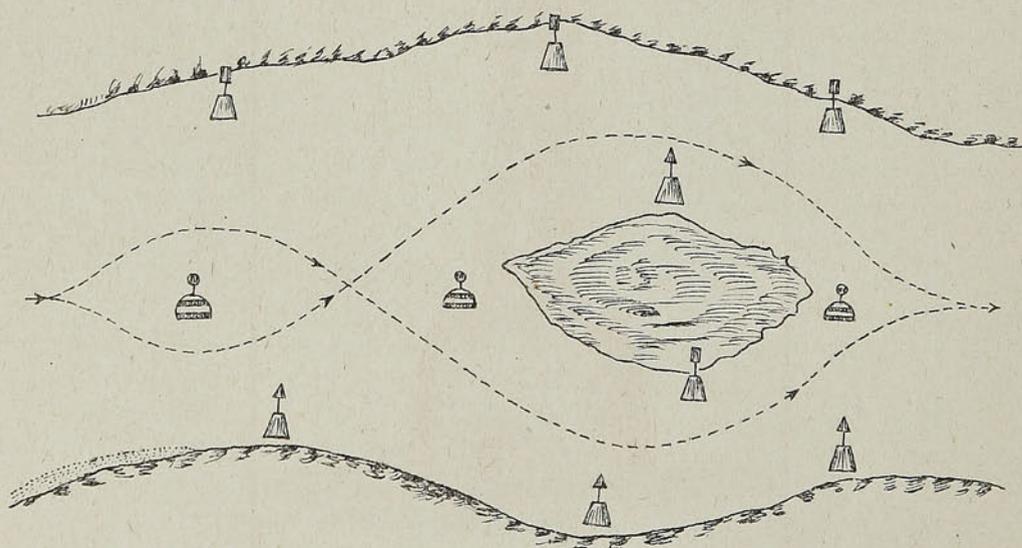


FARO EVANGELISTAS.

BOYAS LUMINOSAS EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES.

De oriente a occidente.

Banco Orange, banco Narrow, banco Tritón, banco Nuevo, banco Marta, banco Magdalena y banco Punta Arenas.



PLANO CON LA SITUACIÓN DE LAS BOYAS.

BALIZAS EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES.

De oriente a occidente.

Punta Dungeness, monte Dinero, cabo Espíritu Santo, cabo Foseión, cabo Orange, cerro Dirección, punta Malvinas, punta Barrancas, punta Baja, isla Contramaestre, Punta Arenas, bahía Fortescue y puerto Tamar.

FONDEADEROS DE LA COSTA NORTE DEL ESTRECHO DE MAGALLANES.

De oriente a occidente.

Fondeadero Zealous.	
» Stonewal.	
» punta Tandy.	
» Plumper	} Bahía Posesión.
» bahía San Jago.	
» » Gregory.	
» » Withsand.	
» puerto Zenteno o Pecket Harbour.	
» cabo Porpesse.	
» bahía Catalina.	
» » Punta Arenas.	
» » Agua Fresca.	
» » Carreras.	
» puerto Famine.	
» bahía San Nicolás.	
» » Snug.	
» » Woods.	
» puerto San Miguel.	
» bahía Fortescue.	
» » Borja.	
» caleta Silvia.	
» puerto Tamar.	

DISTANCIAS A LOS FONDEADEROS EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES.

Parte oriental.

Punta Arenas a bahía Withsand.....	35 millas
Bahía Withsand a bahía Gregory.....	21 »
Bahía Gregory a Baxa.....	22 »
Baxa a fondeadero Plumper.....	23 »
Fondeadero Plumper a bahía Posesión.....	9 »
Bahía Posesión a fondeadero Zealous.....	28 »
Fondeadero Zealous a Cabo Virgenes.....	22 »

Parte occidental.

Punta Arenas a puerto Famine.....	30 millas.
Puerto Famine a bahía San Nicolás.....	17 »
Bahía San Nicolás a bahía Wood.....	23 »
Bahía Wood a bahía Fortescue.....	16 »
Bahía Fortescue a bahía Borja	22 »
Bahía Borja a canal Field	21 »
Canal Field a puerto Angosto.....	19 »
Puerto Angosto a puerto Tamar.....	24 »
Puerto Tamar a puerto Churruca.....	10 »
Puerto Churruca a bahía Thursday.....	26 »
Bahía Thursday a bahía Sholl.....	24 »

De Punta Arenas a los cabos.

A Baxa Punta.....	62 millas
» cabo Froward	54 »
» » Gallant	84 »
» » Gregorio.....	42 »
» » Holland	71 »
» » Isidro	40 »
» » Posesión.....	92 »
» » Quod.	106 »
» » San Vicente.....	30 »
» » Pilar.....	196 »
» » Virgenes.....	126 »
» punta Delgada.....	70 »
» » Dungeness	113 »
» islote Evangelistas	219 »





DEJEMOS RECUERDOS PROVECHOSOS DE LA FIESTA MAGALLANICA.

AL terminar esta sencilla obrita, destinada a difundir el conocimiento histórico de la magna hazaña del incomparable navegante Hernando de Magallanes y la de sus dignos capitanes, quisiéramos también unir nuestra voz a la justa petición de la prensa de Punta Arenas, para que el Supremo Gobierno y los Poderes Públicos acuerden algunas nuevas y necesarias obras en aquella rica región. Consideramos de gran urgencia la construcción del muelle de pasajeros, con buenas y abrigadas escalas para facilitar el embarque y desembarque en los días de fuertes vientos, especialmente los del E., que, aunque no frecuentes, son los peores. Ese muelle debería tener una sala o casita de espera para los pasajeros, algo muy necesario en ese clima. Deberá tener, así mismo, los elementos más indispensables para auxiliar náufragos, y cuadros con diversas láminas que indiquen la manera de atenderlos; allí donde el agua tiene una temperatura tan baja, hay que proceder muy rápidamente con los que caen al mar. Creemos que ya el Supremo Gobierno se ha preocupado, con gran interés, de esa necesidad y los estudios para construir una dársena deben estar ya terminados.

Se pide, igualmente, construir el camino a Ultima Esperanza, la más hermosa región que hemos conocido, con abundante vegetación, con bellísimos paisajes y bahías pintorescas, pobladas de variadas aves marinas. Hacia el E., cerca de puerto Consuelo, existe el ventisquero Elena, uno de los más soberbios espectáculos que pueden presentar esos azulados e inmensos ríos de hielo, que parecen inmóviles, pero que, en realidad, van caminando, y arrastran en su curso elevadas montañas, destinadas a desaparecer y a cambiar el relieve del suelo.

Ultima Esperanza, por tierra, no está lejos de Punta Arenas; basta mirar una carta marina, para ver que apenas están separadas por 160 kilómetros, en terreno plano.

La construcción de un establecimiento de educación secundaria es otra de las aspiraciones de aquella población, y la colocación de su primera piedra daría un importante número a las fiestas centenarias.

Para concluir, nos permitiremos hacer una insinuación a las personas caritativas, y muy especialmente a las de Magallanes, y es que, en la época de Navidad, se envíe a los pobres indios fueguinos y a los de los canales, algunos víveres y ropas. Ellos se acostumbrarán a conocer la proximidad de esa fecha, por el aspecto de la naturaleza, por la exuberancia de la flora, por la abundancia de la caza, por la mudanza en la pesca, y porque en ese tiempo son los días más largos del año.

Acudirían a ciertos parajes y recibirían sus presentes. Se nos dirá que esa fecha está dedicada a los niños; y, ¿qué otra cosa son esos pobres indios? Niños por su mentalidad, niños por lo desvalidos, y niños hasta por su desnudez. Dejamos lanzada esta idea a las distinguidas y caritativas damas de Punta Arenas; al principio, habrá dificultad que vencer, pero después llegará a ser esa romería una verdadera y simpática fiesta, que irá tomando mayor desarrollo cada año. Se conseguirá así suavizar, en parte, la vida tan triste de esos desheredados de la naturaleza, que, perseguidos, acaso, por otras tribus más fuertes, fueron a buscar refugio en esa zona inclemente, destinada a las focas marinas y a los animales errabundos y extraviados de las nevadas cumbres cordilleranas.





BIBLIOGRAFÍA.

Obras y documentos consultados.

Descripción del primer viaje alrededor del mundo por Pigaffeta, 1522 a 1525.

Viaje por Sebastián Caboto, el año 1525.

Colección de viajes holandeses de los siglos XV y XVI.

Relación de viajes de los siguientes expedicionarios:

Drake, Sarmiento, Cavendisch y otros jefes que mandaron expediciones en los siglos XV, XVI y XVII.

Viajes de Jofré de Loaysa en 1529.

» » Simón Alcazaba » 1529.

» » Alonso Camargo » 1539.

Urdaneta y Torres, descripción de viajes.

La expedición de Pedro Sarmiento, en el año 1579.

Relación de viajes de Juan de Villalobos, en el año 1580.

Descripción de viajes de Miguel de Loarca, año 1582.

Los viajes modernos, o relación de los viajes más interesantes e instructivos que se hicieron en los siglos XV y XVI por Mr. Eduardo Char-ton. Traducida al castellano en 1860.

Hernando de Oviedo y Argensola del siglo XVI.

Apuntes históricos del concienzudo compilador don Martín Fernando de Navarrete, año 1537.

Viajes de Nodales, 1618 a 1619, de Narborough, de Byron.

Relación del último viaje al Estrecho de Magallanes, de la fragata de S. M. C. *Santa María de la Cabeza*, en los años 1785 a 1786 y extracto de todos los viajes anteriores antes del descubrimiento.

Noticias y datos de Amoretti.

Datos y viajes de Bougainville, de Anson, Fitz-Roy y Pecket.

Viaje de la *Romanche*, 1882 a 1883.

Viajes por Ramón Guerrero Vergara, 1882.

Historia general de Chile, por don Diego Barros Arana, tomo 1, año 1884, y obras completas del mismo autor, tomo VI.

Anuario Hidrográfico de Chile, tomo V y VII de los años 1879 y 1881.
Tomo XI 1886 y tomo XIV de 1889.

Derrotero del Capitán de Fragata don Ramón Serrano Montaner, en 1891.

Diccionario Enciclopédico Hispano Americano, 1893.

Viaje de Nordenskjöld, 1895.

Curso de Historia General, por Luis Barros Borgoño.

La Colonia de Magallanes y Tierra del Fuego, por don Robustiano Vera, en el año 1897.

Carlos Morla Vicuña, la Patagonia y Tierra del Fuego, año 1903.

Derrotero del Capitán de Navío, don Baldomero Pacheco, año 1908.

Censo del Territorio de Magallanes, del año 1908.

Historia de Chile, por don Francisco Valdés Vergara, año 1912.

Observaciones Meteorológicas del Instituto Central de Chile, años 1918—1919.

Diversos documentos oficiales de los gobernadores del Territorio de Magallanes, desde el año 1843 a 1890.

Chile Ilustrado, por Recaredo Tornero, año 1872.

Ganaderías, Industrias y Comercio, por Díaz y Contardi.

Tomo sobre Magallanes, de don José Toribio Medina.

Las cartas más notables de Magallanes, desde el punto de vista histórico geográfico, son:

1.º La de Juan Cornelitz-May, publicada en 1619 en la relación del viaje del Almirante holandés Spilberg. Sarmiento formó una carta, que aparece perdida, pero que talvez la tuvo a la vista Cano y Olmedilla.

2.º La del navegante Narborough, trazada en 1670 y publicada con su viaje en 1694.

3.º La de Francisco Froger, publicada con la relación del viaje de Gennes en 1698.

4.º La de Juan de la Cruz Cano y Olmedilla en 1769.

5.º La del viaje de Bougainville, publicada en 1771.

6.º La publicada por Hawkesworth en 1773 con la relación de los viajes de Byron, Carteret, Wallis y del primero de Cook.

7.º Las de Córdoba publicadas en el viaje, 1788, y en el apéndice, 1789.

8.º La Esférica, de Felipe Bauzá, 1798.

9.º La de los capitanes King y Fitz-Roy, publicada por el Almirantazgo inglés en 1832 y después con correcciones del Capitán Mayne en 1869. Esta carta de 0,60 m., entre los paralelos 52° 10' y 55° 10', y 0,93 m., entre los meridianos 67° 45' y 75° 20', es al presente la más completa y usual.





**CARTAS PUBLICADAS POR LA OFICINA DE HIDROGRAFÍA Y
NAVEGACIÓN, POR LEVANTAMIENTOS HECHOS POR EL
PERSONAL DE LA MARINA DE CHILE EN EL TERRITO-
RIO DE MAGALLANES.**

N.º de la carta o plano.	Títulos de las cartas y planos.
125	Bahía Allen Gardiner.
117	Canal Beagle, puerto Eugenia, paso Mackinlay y Bahía Brown.
136	Bahía Uchuaia.
98	Canal Beagle entre Brecknock y Tres Brazos, Bahía Stewart y Caleta Doris.
143	Paso Timbales.
99	Puertos en el canal Beagle: Edwards, Almeida, Quo-Vadis, Burnt, Fanny, Estrecho, Huemul, Fortuna, Townshend, Util, Langlois, Engaño y Ballena.
147	Puertos Soffia, Toro, Castillo, Piedra Buena y Barrow; bahía Sholl y canal Ocasión.
94	Puerto Cóndor.
96	Puerto Zenteno; canal Tortuoso, laguna Baja y bahía Porvenir.
95	Bahía Gente Grande y canales de entrada.
81	Rada de Punta Arenas.
130	Bahía Inútil.
135	Bahías Willes, Harris y Fox.
133	Puertos Yartou, Meskem, Coisel y Nuevo.
131	Canales Meskem y Anicá y seno Owen.
76	Seno del Almirantazgo, puertos Hope y Gómez y caleta Stanley.
83	Isla Cayetano.
84	Canal Gerónimo, puertos Henry y Cutter y caletas Real y Seal.
111	Senos Skyring y Otway y golfo Xaultegua.
97	Canal y puerto Cóndor y lago de la Botella.
118	Puertos Pomar, Toro, Valderrama, Ward y Ocasión.
145	Estuario Silva Palma.

- 109 Canal Fitz-Roy.
139 Puertos Curtze, Altamirano, Williams y Gómez y caleta Las Minas.
112 Estuario Guzmán y puerto Bobillier.
134 Paso Roda.
 12 Bahía Wodsworth (Estrecho de Magallanes).
 82 Abra Lecky, bahía Bedford, caleta Hale y puerto Condell.
126 Canales Mayne y Gray.
110 Bahía Muñoz Gamero.
 77 Puertos Cholguas, Overend y Orella y caleta Aguila.
144 Seno Ultima Esperanza.
123 Canal White.
155 Canal y angostura Kirke y caleta Espinoza.
122 Canal Señoret y estero Eberhardt.
160 Cuarterón XXXVI: desde el cabo Santa Lucía hasta la punta Chan-
 cery.
 2 Boca de canales. (Archipiélago Reina Adelaida). Los Evangelistas.
 (Autografía).
58 Puertos en el archipiélago Reina Adelaida: Virtudes, Pacheco, Cua-
 renta Días, Avenir, Ramón, O'Brien, Julieta, Florencia, Camilo
 Henríquez y Portales y caleta Cristina.
161 Cuarterón XXXIV: desde el estero Barros Luco hasta la isla Cam-
 bridge; puertos Caracciolo y Morales.
 18 Abra Lecky's Retreat y caletas Ocasión, Latitud, Sandy, Elena, Grau,
 Rayo, Chacabuco y Richmond; estuarios Ringdove y puerto
 Micaela.
 28 Puertos: Grande, Marfán, Escampavía y senos: Gallardo, Edmonds,
 Eusquiza, Miranda y Mac-Vicar.
 26 Puertos: Huemul, Orella, Araya, Brito y Payne, y senos: Alejo, Gar-
 cía y Pacheco; y caletas: Febrero y Erizos.
 27 Puerto Slight; senos: Hoppner y Holloway.
 8 Abra y puerto Mollynneaux.
162 Cuarterón XXXII: desde punta Dineley hasta pico Abril.
 32 Paso Picton (canal Picton).
 20 Estuario Gage.
163 Cuarterón XXX: desde el golfo de Penas hasta punta Dineley (pro-
 visoria).
 34 Puertos Choros, Chico y Grande.
103 Estuario Baker.
104 Puertos en el estuario Baker: Merino Jarpa, Valenzuela, Brown,
 Cueri-cueri, Contreras, Tres Meses, Alvarez, Queltehue y Fran-
 cisco; caletas: Laguera y Dewet y desembocadura del río Hue-
 mules.

N.º
de la
carta
o plano.

Títulos de las cartas y planos.

- 164 Cuarterón XXIX: desde la caleta Cliff hasta el archipiélago Guai-
neco (provisoria).
164-a Cuarterón XXVIII: desde la caleta Cliff hasta el archipiélago Guaia-
neco (provisoria).
138 Bahía San Quintín.
152 Puertos en los canales de Taitao: Refugio, San Miguel y Slight;
bahías Archy y San Andrés; rada San Rafael y caleta Gualas.



Biblioteca Nacional



357465

