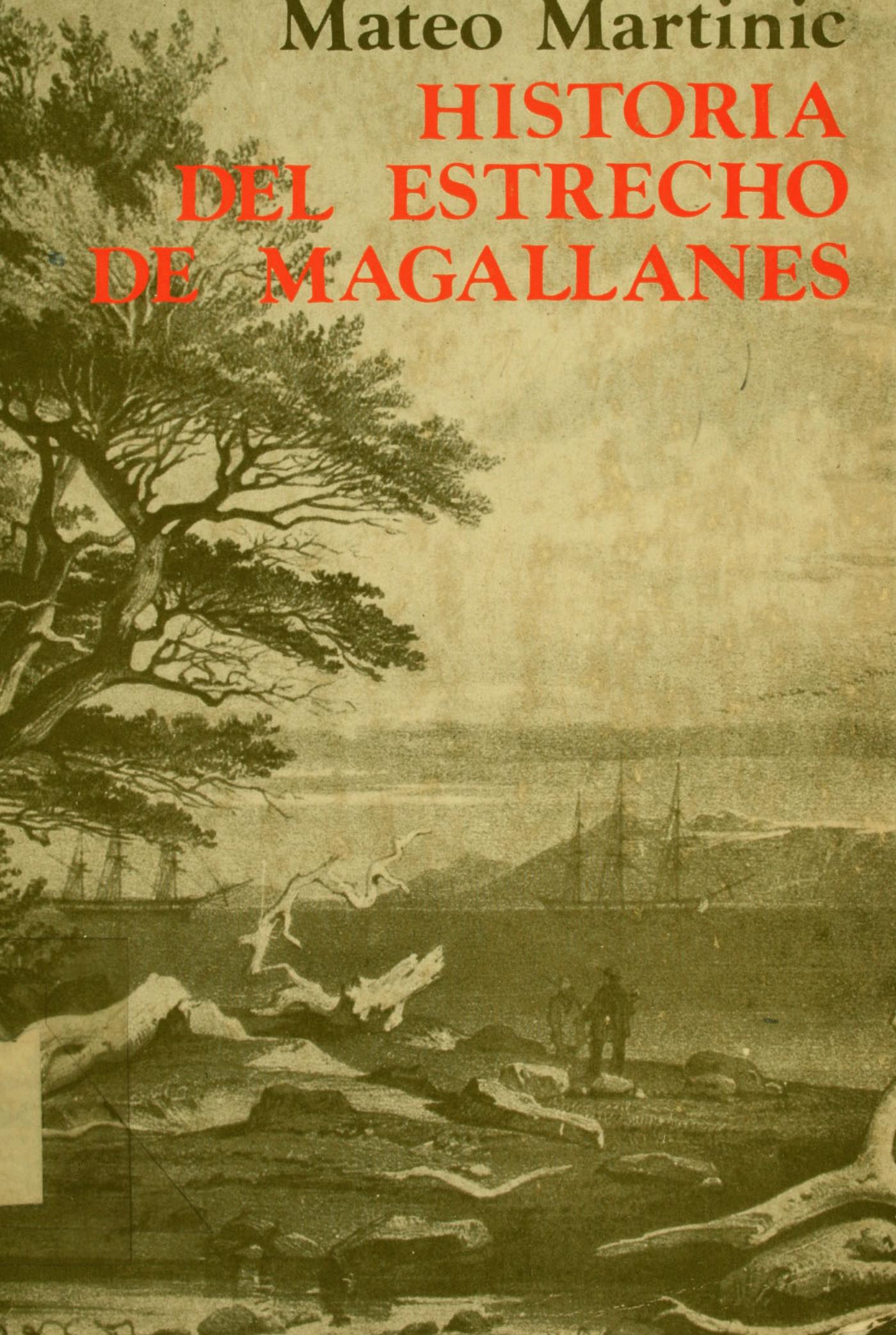


Mateo Martinic

HISTORIA
DEL ESTRECHO
DE MAGALLANES



HISTORIA DEL ESTRECHO
DE MAGALLANES

HISTORIA DEL
ESTRECHO
DE MAGALLANES

DE MARTÍN MARTÍN

903.333 HISTORIA DEL
DE MAC...
1922
c.1
AAR 1220

© MATEO MARTINIC B.

© EDITORIAL ANDRES BELLO
Av. Ricardo Lyon 946, Casilla 4256, Santiago
Inscripción N° 45.480.

Se terminó de imprimir esta 1ª edición
de 2.000 ejemplares en el mes de febrero de 1977

IMPRESORES: Alfabeta Impresores Ltda., ex Imprenta Universidad Católica,
Lira 140, Santiago de Chile

PRINTED IN CHILE / IMPRESO EN CHILE

68814
MATEO MARTINIC

HISTORIA DEL
ESTRECHO
DE MAGALLANES

EDITORIAL ANDRES BELLO

PRESENTACION

Este libro pretende ser la crónica de un accidente geográfico que en un momento histórico constituyó una preocupación casi obsesiva de los monarcas más poderosos de la Cristiandad, de sus pilotos y navegantes, de cartógrafos, cosmógrafos y astrónomos, y de ricos mercaderes. Un accidente geográfico con cuyo descubrimiento nacieron para la Geografía y para la Historia, la Patagonia, la Tierra del Fuego y CHILE, por el sur. Un paso cuya bravía naturaleza jalonó con desventuras sin cuento las singladuras esforzadas de sus exploradores. Un accidente por cuya posesión la República mantuvo sostenida y exitosa pugna diplomática con Argentina. Un estrecho que fue razón de la presencia nacional y eje del poblamiento colonizador y civilizador del extremo meridional americano; que ha sido y es puerta marítima principal que vincula a Chile con las comunidades atlánticas europea y americana, y que es para éstas una de las vías de acceso al inmenso Pacífico, el océano del presente y del mañana. Un lugar de importancia geopolítica actual y futura, y que es reserva de riqueza para el desarrollo de la nación. Paso de mar que su tenaz descubridor llamó Canal de Todos los Santos, nombre que la posteridad no respetó, mutándolo justicieramente por el de ESTRECHO DE MAGALLANES; suerte, en fin, de *mare nostrum* para cuantos hemos nacido y vivimos a su vera.

MATEO MARTINIC B.

Punta Arenas, invierno de 1975.

ORIGEN GEOLOGICO Y
DESCRIPCION GEOGRAFICA DEL
ESTRECHO DE MAGALLANES

ORIGEN Y EVOLUCION GEOLOGICOS DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

En una muy remota edad geológica, durante el período Cretácico Superior, hace unos 80 millones de años, se inició el plegamiento de las formaciones anteriormente depositadas que constituían entonces las tierras emergentes que corresponden al actual extremo meridional del continente americano.

Es posible que coetáneamente, o con alguna antelación, los movimientos isostáticos de la corteza terrestre, unidos a la deriva continental de Sud América hacia el este, hayan dado origen a *diaclasas*¹ que corrían paralelas al eje longitudinal de la surgiente cordillera patagónica y que hubieron de constituir con el tiempo el origen de los canales patagónicos. Una de estas *diaclasas*, iniciada a la altura del grado 53 S, que por obra de los movimientos terrestres tomó progresivamente un rumbo noroeste a sureste, determinó la formación de una angosta y larga depresión donde encontramos el trazado originario de la mitad occidental del actual estrecho de Magallanes entre la boca occidental y el cabo Froward.

Avanzando en el tiempo geológico, durante el Pleistoceno, hace unos 1.500.000 años las condiciones climáticas asumieron características de rigidez extrema. Unidas a circunstancias asociadas con la presencia de la cordillera patagónica originaron un vastísimo manto de hielo, semejante a los actuales campos de hielos antárticos. Este gigantesco manto cubrió el extremo del continente, abarcando en su fase inicial desde el valle del río Gallegos, hasta la isla Hoste en el sur, dejando apenas libres a las islas Wollaston y Hermite. Desde la isla Hoste, por el occidente, el hielo se extendía hacia el norte por toda la Patagonia occidental.

¹ Tecnicismo geológico que expresa fracturas de paredes planas, sin desplazamiento de sus bloques.

Luego de esta máxima extensión que llegó a superar en el este la longitud del cabo Vírgenes, cubriendo parte del lecho oceánico litoral, el gran campo de hielo —inicialmente continuo y compacto— comenzó una segunda fase de movimiento, de retroceso y avance, que de acuerdo con los restos morrénicos investigados asumió la forma de enormes lenguas glaciares polifurcadas. Una de ellas, la que interesa a este estudio, tuvo la siguiente delimitación: por el occidente desde el río Zurdo siguiendo los lomajes de las Leoneras hasta alcanzar las estribaciones noroeste de la sierra de San Gregorio; continuando luego por las estribaciones sureste de esta misma sierra, siguiendo hacia el noroeste llegando a la latitud 52° y desde aquí hasta punta Dungeness. El borde del gran glaciar cubría aún parte del litoral atlántico desde aquella punta hasta aproximadamente la desembocadura del actual arroyo Cullen en Tierra del Fuego (52° 50' S), tomando desde allí un rumbo general NE/SO correspondiente a los cerros de Boquerón hasta el extremo norte de isla Dawson.

Al cabo de esta segunda fase, conocida en la geocronología de Caldenius² como período *daniglacial*, el gran campo de hielo sudpatagónico prosiguió retrocediendo. Sin embargo, en un nuevo avance (etapa *gotiglacial*), aunque restringido con relación a las extensiones máximas anteriores, la lengua glaciar mencionada alcanzó una delimitación general que iba desde Palomares, rodeando por el oeste, el norte y el este a la laguna Blanca, siguiendo hacia los cerros de San Gregorio y alcanzando por el oriente a la Primera Angostura del Estrecho y desde aquí, sobre el actual suelo fueguino, la línea general de la sierra Balmaceda con dirección hacia la bahía de Porvenir, para proseguir al sureste rodeando la sierra Boquerón.

En una cuarta etapa de avance, y siempre bajo condiciones ambientales cada vez más desfavorables para su evolución, el campo de hielo que cubría el territorio patagónico meridional prosiguió su regresión ocupando, hacia el término del período (*finiglacial*), toda la masa continental occidental desde la península Muñoz Gamero, cubriendo la actual cuenca del seno Skyring, la porción sudoeste de la isla Riesco, la cuenca del seno Otway e incluyendo la costa occidental de la península de Brunswick. El borde glaciar proseguía ocupando el litoral sud, con zonas del interior de dicha península, acercándose a la costa oriental de la misma a la altura del cabo San Isidro y prosiguiendo hacia el norte hasta Cabeza del Mar. Desde allí, el frente del glaciar continuaba hacia la Segunda Angostura del Estrecho, la costa oriental de la península Mazía de Tierra del Fuego, el borde litoral interior de la bahía Gente Grande

² Carl C. Caldenius, geólogo sueco, quien recorrió el área magallánica en 1926 y 1927, efectuando detenidos reconocimientos que le permitieron realizar un estudio de capital importancia para el conocimiento de la geología austral.

hasta la de Porvenir, alcanzando el extremo septentrional de la isla Dawson.

Durante estas fases sucesivas de avance y regresión, el movimiento del manto de hielo se desarrolló, en la parte oriental del extremo continental, sobre terrenos sedimentarios del Terciario. El efecto de la erosión fue produciendo, sin duda, algunos hundimientos en forma de cuencas sobre las cuales debió encauzarse el movimiento de avance glacial, contribuyendo a labrar o profundizar en su paso tales depresiones por abrasión de los materiales de acarreo.

Al producirse la fase regresiva del movimiento glacial tales cuencas pasaron sucesivamente a ser llenadas por el agua, originando lagos extensos separados por arcos o puentes morrénicos. Así, la primera cuenca de oriente a occidente pudo haber sido penetrada directamente por el océano Atlántico al retroceder el frente del glaciar, naciendo entonces, hace más de 15.000 años, el gran saco que hoy conforma la boca oriental del estrecho de Magallanes.

En seguida, y mediando un puente morrénico, al concluir la fase *gotiglacial*, el agua producida por el derretimiento del hielo relleno una segunda cuenca, formando un lago que ocupaba aproximadamente el vasto espacio entre las actuales angosturas del Estrecho. Finalmente, y salvando un nuevo arco de morrenas, el receso glacial permitió la formación de un gran embalse lacustre orientado de norte a sur entre el paso Famine —que separa a la península de Brunswick de la isla Dawson—, y la Segunda Angostura, originando la actual sección central del Estrecho. Tendríamos, entonces, que dos grandes lagos glaciales y una amplia boca, depósitos probablemente no unidos todavía entre sí, habrían conformado la parte centro-oriental del espejo de agua del futuro estrecho de Magallanes. En la sección occidental del mismo la fosa surgida de la diaclasa, cubierta aún por el hielo, experimentaba la acción abrasiva y erosiva del movimiento glacial.

Según Caldenius, las angosturas del Estrecho se formaron como desagües de los lagos glaciales. El agua profundizó y erosionó paulatinamente el fondo. Sin embargo, bien pudo ocurrir que el arco morrénico de la Primera Angostura fuera penetrado por el mar en época muy posterior al retiro del hielo y ulterior a la formación del lago. De tal modo debería explicarse la existencia del istmo que unía la parte continental de la Patagonia con la Tierra del Fuego y que habría permitido el paso, hace unos 10.000 años, de diversas especies de la fauna terrestre y de los primeros seres humanos que poblaron la región meridional.

Explicando el fenómeno de la intensa glaciación pleistocénica el notable geólogo sueco agrega que *“... es muy probable que haya sido una simultánea cooperación de diferentes circunstancias, favoreciendo un empeoramiento de clima, la causa de la época glacial. Si las glaciaciones dependieron sólo de alteraciones periódicas de la radiación solar, sus apariciones debieran haber sido con ma-*

yor regularidad que en el caso de la historia geológica de nuestro planeta. Para la Patagonia y Tierra del Fuego se pueden citar como causas contribuyentes al empeoramiento de clima cuaternario el gran levantamiento de la Cordillera durante las épocas del Terciario Superior y la antigua expansión del continente hacia el este por la emergencia de los primitivos depósitos marinos”³.

Como fuera, el hecho es que a las extremas condiciones ambientales y climáticas que permitieron el intenso fenómeno glacial del Cuaternario, sucedió un período en que las condiciones evolucionaron adquiriendo tal benignidad que favorecieron un paulatino derretimiento y retiro de la masa de hielo que cubría el territorio occidental magallánico durante el *finiglacial*. Este lapso climático es conocido en geología como el período *Hipsytermal* y su gestación y desarrollo abarcó, sin duda, varias centenas de milenios.

Durante el *Hipsytermal* la grande y prolongada fosa acuática que habría de conformar buena parte del futuro curso centro-oriental del Estrecho, continuó experimentando leves alteraciones en sus bordes litorales. Pudo, a medida que retrocedía el glacial occidental que rellenaba la gran disclasa, ir extendiéndose el depósito lacustre a lo largo de la fosa que se iba liberando. Antecedentes recientes (MERCER, 1970) obtenidos del “fechado” radiocarbónico de turba extraída del vertedero del lago glacial de Otway, permiten afirmar que hace unos 12.460 ± 190 años se habría producido el desagüe de ese lago, a través del canal Jerónimo. Lo habría hecho hacia la fosa del sector occidental del Estrecho de donde puede inferirse que esta sección ya se encontraba cubierta por aguas glaciales, a lo menos hasta la latitud $53^{\circ} 30' S$. Podríamos señalar entonces que en la época de aparición de los primeros seres humanos en la Patagonia austral, el actual estrecho de Magallanes era un vasto lago glacial que se extendía tal vez por más de 300 kilómetros, encontrándose unido con otros dos lagos glaciales, el de Otway y quizá el que ocupaba la cuenca de la actual Bahía Inútil. Tal sería entonces el período *glacilacustre* del Estrecho. Hacia el oriente el acceso estaba obturado por el puente morrénico de la Primera Angostura, mientras que la mitad de la larga fosa que conforma la sección occidental permanecía cubierta por un glaciar cuya permanente recesión longitudinal y lateral acabaría por abrirle un paso a las aguas del Pacífico, algunos milenios después.

Tendríamos así, que en época relativamente reciente, en términos geocronológicos no precisables aún, el estrecho de Magallanes habría asumido tal condición geográfica, separando definitivamente a la Patagonia continental y su archipiélago, de la Tierra del Fuego y sus islas occidentales, originando el paso que unió las aguas del Atlántico y del Pacífico.

³ Las glaciaciones cuaternarias . . . en la Patagonia y Tierra del Fuego y sus relaciones con las glaciaciones del hemisferio boreal, Buenos Aires, 1932. pp. 142-43.

En forma paralela a las grandes fluctuaciones de las masas de hielo que, como se ha visto, respondían a periódicos aumentos y disminuciones de temperaturas y precipitaciones, se generó un proceso de avance y retroceso de algunas comunidades vegetales como los bosques siempre verdes, los bosques de hoja caediza, los turbales y la estepa. Todo lo cual influyó en el desplazamiento de animales tanto de la protofauna como de la fauna actual.

Estas fluctuaciones climáticas, aunque menos intensas después del *finiglacial*, continúan hasta el presente. A ellas se atribuyen los periódicos desplazamientos y avances de algunas comunidades características como los bosques y la estepa que condicionaron el actual paisaje vegetal del Estrecho y la distribución de su fauna terrestre⁴.

Descripción física del Estrecho y su paisaje litoral

Entre las puntas *Dungeness*⁵, al norte y *Catalina*, al sur —que penetran en el mar como dos afilados colmillos de una gigantesca boca— comienza por el oriente el gran estrecho de Magallanes, ancha puerta de 27 kilómetros, por donde las aguas del Atlántico entran a confundirse con aquellas del Pacífico. Ambas puntas, partes extremas respectivamente de los territorios de la Patagonia y Tierra del Fuego, son dos accidentes geográficos notorios que con su pronunciado quiebre señalan el término de la costa oceánica y el comienzo de la fretana. El cabo Vírgenes que con su alta barranca anunciaba a los navegantes de antaño la proximidad del paso hacia el Mar del Sur queda, por lo tanto, fuera del Estrecho, como lo está también, en la parte meridional, el cabo Espíritu Santo⁶.

Pasada la boca oriental se abre un enorme doble saco conformado por las bahías *Posesión* hacia el norte y *Lomas* en el sur, a cuya orilla se extienden dos extensos displays arenosos contiguos conocidos como bancos *Orange* y *Lomas*. En estos parajes son frecuentes, du-

⁴ Los estudios que han permitido reconstituir, hasta donde es posible, la historia geológica de la región del estrecho de Magallanes tuvieron comienzo con el ilustre geólogo sueco Dr. Otto Nordenskjöld. Recorrió la zona magallánica en 1896-97, estableciendo los principios geomorfológicos fundamentales. Con posterioridad sus estudios fueron continuados por Andersson (1906); Halle (1910); Quensel (1918); y, particularmente por Caldenius. En época reciente se han sumado los importantes trabajos en geocronología de Vaino Auer, a partir de 1928, referidos principalmente al período post-pleistocénico; también los estudios de John H. Mercer desde 1967 en adelante, merecen destacarse.

⁵ Este accidente fue llamado originalmente "punta de Miera" por los navegantes españoles. En 1766 el inglés Samuel Wallis lo rebautizó en la forma actual dada la semejanza que creyó ver entre él y un cabo de la costa inglesa del canal de la Mancha.

⁶ Esta salvedad tiene importancia, según se verá más adelante, porque algunos autores argentinos aún propugnan el comienzo oriental del Estrecho, en la costa del norte, en el cabo Vírgenes —dominio territorial de su nación— queriendo significar una suerte de condominio con Chile sobre el paso interoceánico, absolutamente inexistente.

rante primavera y verano, los vientos del cuadrante SO que tantos desastres ocasionaron a los antiguos veleros y a naves más recientes, impidiéndoles pasar adelante, castigándolos con rudeza o arrojándolos mar afuera, dando origen a la mala fama que por siglos se le atribuyera a este paso de mar.

El litoral muestra aquí un paisaje estepario caracterizado por terrenos generalmente plano-ondulados, cubiertos de pastizales y matorrales; es por excelencia la zona ganadera austral en cuyo subsuelo yace la riqueza de hidrocarburos de la región. Tierra de horizontes por su inmensidad, en ella destacan algunas eminencias tales como el enhiesto cabo Posesión, que muestra a los navegantes las cárcavas de sus barrancas; la colina llamada *monte Dinero*; y, en la lejanía, hacia el norte, los conos volcánicos de *monte Aymond* y *Orejas del Burro* —el Amón y sus cuatro hijos de las viejas cartas— en tanto que el cerro y cabo *Orange* configuran los únicos accidentes notorios en la costa del sur.

Al fondo del doble saco se abre —entre las puntas *Delgada* y *Ane-gada*— la *Primera Angostura* del Estrecho, de cuatro kilómetros de extensión mínima a lo ancho, y que para los marinos de la época inmediatamente posterior al Descubrimiento constituía el verdadero comienzo del gran paso interoceánico. Sobrepasada esta angostura sigue un nuevo saco en forma de lago de mar y que en el litoral da origen a las grandes bahías de *San Felipe*, sobre la costa fueguina, y a las de *Santiago* y de *San Gregorio* sobre la patagónica. El paisaje en este punto, idéntico a la llanura esteparia, sólo presenta en la parte meridional como accidente llamativo la distante serranía *Balmaceda* hacia el interior de la Tierra del Fuego. Pero, por la banda del norte, muestra los cerros de *San Gregorio*, meseta que se viene elevando desde el noreste y hacia el suroeste, que los exploradores británicos llamaron “Gregory shoulders” o “Gregory Range”⁷ y que es el hecho geográfico más notorio del paisaje de la sección oriental del Estrecho. A sus pies se extiende una llanura de agradable apariencia que llamó la atención de los navegantes y en cuyas playas fue frecuente el encuentro entre los indígenas patagones y los europeos.

Siguiendo adelante, el amplio espejo del Estrecho vuelve a cerrarse un poco entre las puntas de *San Gregorio* y *San Isidro* para señalar el comienzo de la *Segunda Angostura* conocida primitivamente como “de San Simón”. Es más holgada que la primera pues tiene una anchura mínima de 7,5 kilómetros y se desarrolla a lo largo de 25 kilómetros mostrando como accidente geográfico notorio al *ancón de Santa Susana*. Concluye entre las puntas *Gracia* y *San*

⁷ La toponimia históricamente correcta para este accidente y otros vecinos que la comparten es “San Gregorio” y no “Gregorio” como aún suele usarse por influencia de la tradición británica. El nombre toma su origen en la denominación dada a la punta de San Gregorio, en 1580, por Pedro Sarmiento de Gamboa.

Vicente. Aquella punta tuvo como denominación original "nuestra Señora de Gracia" y como otros topónimos del santoral geográfico del estrecho de Magallanes, refleja el cristianísimo espíritu del capitán Pedro Sarmiento de Gamboa. Estos bautizos en su gran mayoría han superado sin alteración el paso de los siglos.

En las puntas mencionadas termina la Segunda Angostura y toda la sección oriental del Estrecho —de un centenar de kilómetros— que se desarrolla con una dirección dominante NE-SO. Aquí se inicia la sección central cuyas características fisiográficas la diferencian apreciablemente de la anterior. En primer término, el canal propiamente tal asume la mayor amplitud de su curso y recibe el nombre de *Paso Ancho* con un promedio de 25 kilómetros entre la bahía de *Agua Fresca*, en el continente, y el cabo *Monmouth* en la parte fueguina. En segundo término, las costas son en general más regulares pero tienen inflexiones que configuran accidentes notables. Así, en la costa patagónica norte en un principio y luego occidental, por el rumbo que toma el Estrecho, se abren varias bahías como *puerto Oazy* y *puerto Pecket*, de frecuente uso por embarcaciones menores. Al sur de esta última se abre la bahía *Shoal* a partir de la cual la costa adopta paulatinamente un trazado casi rectilíneo en donde se distingue entre varios accidentes, de norte a sur: el *cabo Negro*, bahías *Laredo* y *Catalina*, punta *Arenosa*, a cuya vera hubo de surgir el puerto y ciudad de Punta Arenas; bahías de *Agua Fresca* y *Carrera* y mediando la *punta de Santa Ana*, la de *San Juan* —el puerto del Hambre de las antiguas y modernas cartas⁸— y el cabo *San Isidro*.

En la costa oriental del Estrecho se destacan de norte a sur la bahía *Lee*, después el saco de la bahía *Gente Grande* que da forma conjuntamente con la opuesta de San Felipe a la península de *Juan Mazía*, extensa prolongación de la tierra fueguina sobre el Estrecho. A continuación y luego de un trecho de costa pareja, se abre la pequeña bahía *Porvenir* y cabo *Monmouth*. Luego hacia el sureste, entre el cabo *Boquerón* y el de *San Valentín* en la isla *Dawson*, se presenta el amplio paso que intercomunica las aguas fretanas con aquellas interiores de la enorme bahía *Inútil*, del canal *Whiteside* y del seno del Almirantazgo. Desde punta *San Valentín* la costa oriental del Estrecho toma rumbo hacia el suroeste estando formada ahora por el litoral noroeste de la isla *Dawson* exhibiendo como puntos notables punta *Stubenrauch*, la penetración de bahía *Lomas* y la punta

⁸ Denominación impropia a la luz de los antecedentes aportados por la arqueología. En efecto, de excavaciones practicadas a partir de 1955 y principalmente durante 1970 pudo confirmarse la ubicación precisa de la segunda fundación de Sarmiento, la ciudad del Rey Don Felipe, que se situó al norte de punta *Santa Ana* —y no sobre ella o al sur de la misma como se creyó por siglos— junto a la abrigada ensenada llamada bahía de San Blas, hoy *bahía Buena*, a la que debe referirse en consecuencia el topónimo dado por Cavendish a la vista de las ruinas de la población española.

Joaquín. Entre este cabo y el de San Isidro en la costa de la península de *Brunswick*, prolongación meridional de la Patagonia, se registra un nuevo angostamiento que los navegantes holandeses llamaron "Tercera Angostura", denominación que no llegó a perpetuarse, y a través de la cual transcurre el Estrecho con el nombre de *Paso del Hambre*.

En la parte norte de esta sección del estrecho de Magallanes se encuentran las primeras islas del mismo, *Isabel*, *Magdalena* y *Santa Marta*, entre las cuales y las costas del gran canal se abren los correspondientes pasos del mar, *Real* y *Pelicano*, entre la isla Isabel y la península de Brunswick; *paso de la Reina* entre aquélla y las islas Santa Marta y Magdalena; y, *paso Nuevo*, entre ésta y la costa fueguina. Los topónimos Isabel, Real, Pelicano y de la Reina recuerdan las singladuras exploradoras de Francis Drake. Santa Marta y Magdalena así bautizadas por Sarmiento, las *islas de los Pájaros*, *de los Patos* o más comúnmente *de los Pingüinos* de las viejas cartas geográficas, constituyeron hitos geográficos históricos en la navegación del Estrecho. Entre los accidentes del mismo son las que han recibido más denominaciones; no obstante, han predominado las del gran piloto hispano⁹. En estas dos pequeñas islas han existido desde tiempo inmemorial enormes colonias de pingüinos, cormoranes y otras aves marinas, además de lobos de mar, razón por la que constituyeron una apreciadísima fuente de aprovisionamiento que permitió a los navegantes reabastecerse convenientemente de carne fresca y huevos de pájaros. De allí que las escenas memorables de cacería que tuvieron lugar en esos lados fueron recordadas en varios grabados de la época.

Lo que más diferencia a la sección central del Estrecho de la oriental es el paisaje litoral. Si bien en un comienzo las características físicas son semejantes, sobre todo en la costa fueguina, al sobrepasarse las islas mencionadas el litoral patagónico —a partir de cabo Negro— pierde el colorido amarillo pardusco propio de la vegetación esteparia y exhibe el verdor de los bosques, del mismo modo como en las serranías comienza a observarse el relieve costero.

⁹ Así Magdalena fue originalmente bautizada por Juan Ladrillero como *isla de Gonzalo de Borges*; Drake a su turno la nombró *Bartholomew* y navegantes posteriores la llamaron *George*. También *San Jorge*, topónimo que aquél dio a Santa Marta; otros, en fin, la nombraron *San Jerome*, *Grotewall*, *de los Leones* y *de los Lobos Marinos*. Santa Marta a su tiempo fue llamada *George* según se ha visto, mudando a *Bartholomew* por otros, *Kruyck* y *de los Patos o Pingüinos* y *Talck* por los holandeses.

Según lo afirmado por Barent Jansz, que fuera cirujano de la nave "*La FE*" de Sebald de Weerd en 1598-1600, fue el navegante inglés Cavendish quien dio a los pingüinos tal nombre, pingüin, debido a la cabeza blanca de estas aves singulares de los mares australes. La palabra deriva del galés: *pen*, cabeza, y *gwyn*, blanco. Así un marinero galés, de los muchos de esa procedencia que tripularon las naves inglesas, pudo usar por vez primera el término y luego generalizarse.

Estamos en plena región de los bosques, de moderado clima, precisamente la comarca donde el hombre pudo afincarse llevando adelante la colonización.

Pero, a medida que se remonta en latitud en esta parte del Estrecho el relieve litoral va señalando el progresivo cambio; por el oriente los altos cerros de Boquerón y las montañas de la isla Dawson, por el occidente los cerros *Brecknock* que respaldan a Punta Arenas y otros montes boscosos ya con pintas de nieve en sus cimas durante buena parte del año y que se insinúan más abruptos cuando se avanza hacia el sur. A la altura del paso del Hambre el paisaje litoral adquiere un carácter definitivamente agreste pero atractivo. Pierde, en general, toda traza de actividad humana, anticipo de la naturaleza salvaje que a poco andar habrá de señorearlo todo. Así, casi insensiblemente, se llega a la tercera y mayor porción del estrecho de Magallanes, que traspuesto el cabo San Isidro asume rumbo oeste-suroeste flanqueado en su banda por la costa sudoriental de la península de Brunswick, regular, pareja y compacta que sólo señala como accidentes notables las bahías *del Aguila* y de *San Nicolás*. En la margen sur, por el contrario, la banda litoral se muestra quebrada, irregular y dispareja con hechos geográficos tan visibles como el seno *Magdalena* formado por la costa sudoccidental de Dawson y la costa nororiental de la isla *Capitán Aracena*, que ensancha el espejo de aguas del gran canal y numerosos fiordos que penetran profundamente hacia el sur.

A la altura del cabo *Froward*, el morro de Santa Agueda de Sarmiento, que señala el extremo continental austral americano, el Estrecho, con el nombre local de Paso Froward, adopta una dirección definitiva SE-NO, angostándose a lo largo de casi doscientos kilómetros en medio de litorales abruptos y rocosos. De aquí en adelante la gran vía transcurre por un territorio de esplendor natural salvaje y pristino, del todo distinto al de las regiones antes recorridas. Las llanuras costeras, los cerros y colinas de suave pendiente y generosa vegetación, los cielos abiertos, en fin, dan lugar a una geografía casi caótica con litorales quebrados casi al infinito en forma de bahías, fiordos y bocas de canales. Se pierde ahora la sensación precedente de casi virtual infinitud y se reemplaza por una geografía que detenta un relieve enloquecedor con sentido predominante de verticalidad y que da origen a una sucesión inacabable de cerros y montañas de paredes rocosas bruñidas por la lluvia. La vegetación arbórea se afirma en las grietas y las cumbres cubiertas de nieve o hielos permanentes muestran un panorama que abruma por su vigor y magnificencia.

Por tan espléndida geografía transcurre el Estrecho como seguro camino del mar hacia el gran Pacífico, tomando sucesivamente los nombres de *paso Inglés*, *paso Tortuoso* —donde se encuentra su mínima amplitud—, apenas dos kilómetros entre la isla *Carlos III* y la costa sur de la punta *Jerónimo* (Isla *Riesco*) y aún menos, un solo

kilómetro de paso navegable debido a la presencia de la roca *Anson* y, finalmente, el *Paso Largo*. Los accidentes costeros son tantos que basta enumerar los más conocidos; así en la costa norte los cabos *Holland* y *Coventry*, bahías *Cordes*, *Fortescue* y puerto *Gallant* de históricas reminiscencias, boca del canal *Jerónimo*, bahía *Borja*, cabo *Quod*, bahía *Barceló*, *Falso Cabo Quod*, cabo y bahía *Notch*, punta *Hill*, bahía *Playa Parda*, cabo *Cooper Key* y entrada del golfo de *Xaultegua*, puntos que se sitúan sobre las costas sudoccidentales de la península de Brunswick e isla Riesco.

En la costa sur, senos *Lyell* y *Pedro*, bahía *Campana*, punta *Tinquischigiua*, cabo *Inglefield*, bahía *Simón*, boca del canal *Bárbara*, bahía *Choiseul*, fiordo *Ballena*, seno *David*, fiordo *Nevado*, boca del canal *Abra*, cabos *Monday* y *Upright*, bahías *Ailquigiua*, fiordo *Puchachailgiua*¹⁰, puerto *Churruca* y fiordo *Córdova*, accidentes que se señalan sobre las costas de las islas *Capitán Aracena*, *Clarence* y *Santa Inés* y que como los anteriores y otros recuerdan las esforzadas singladuras de los exploradores, especialmente de los hidrógrafos españoles y británicos. Más allá del litoral, una serie de cerros escarpados amurallan el curso del Estrecho y son tantos que es preciso nombrar sólo a los más conspicuos: montes *Tarn*, *Nodales*, *Victoria*, *Tres Picos*, *Valenzuela*, *del Sol* y *Wyndham* en la banda del norte; y *Vernal*, *Campana de Roldán*, *El Morrión* y *Wharton* en la del sur. Aunque no integra el sistema montañoso litoral del Estrecho debemos mencionar el *monte Sarmiento*, el monarca de los Andes Fueguinos que forma parte de su paisaje, visible desde la lejanía a lo largo del curso central y del comienzo de la sección occidental del gran canal interoceánico. Su nombre le fue impuesto por Fitz Roy en justiciera memoria del eximio navegante del siglo XVI y al que éste llamara *Volcán Nevado*.

Pasada la abertura del golfo *Xaultegua*, en latitud 53° S y minutos, el Estrecho vuelve a ensancharse en su tramo final llamado *Pase del Mar*, recorriendo territorio inhóspito y estando su curso flanqueado hacia el sur por la costa quebrada e ininterrumpida de la isla *Desolación*. Sobre ésta se aprecian las bahías *San Félix*, único punto de la parte final de la sección occidental donde existe un faro habitado: *Tuesday* y puerto *Misericordia*. Hacia el septentrión la banda litoral está conformada por costas de multitud de islas y miríada de rocas e islotes a lo largo de las cuales y en el espacio acuático comprendido entre ellas se señalan como accidentes notables los cabos *Providencia* y *Tamar*, la extensa bahía *Beaufort* y la impresionante mole granítica de apariencia gótica que mereció el nombre de *Westminster Hall*.

¹⁰ Los extraños topónimos terminados en "gua" son de origen indígena y fueron recogidos por Pedro de Sarmiento, única reminiscencia lingüística, tal vez, del extinto pueblo *canoero* que habitara y recorriera el laberinto occidental de Magallanes.

Al final de este recorrido descriptivo, en que se ha seguido el trayecto del descubridor a lo largo de 560 kilómetros, se encuentra la amplia boca occidental del estrecho de Magallanes. Se abren entre los afamados cabos *Pilares* y *Victoria* sobre la vastedad del océano Pacífico Sur y a la que los navegantes de antaño arribaron con variada fortuna, unos —los menos— en viaje breve y feliz cual sucediera al descubridor lusitano, y otros luego de sucesivas intentonas que a veces se acercaron al centenar, luchando contra los elementos desatados de la naturaleza, verdaderos genios custodios de esta puerta occidental de Magallanes.

DESCUBRIMIENTO
Y RECONOCIMIENTO
GEOGRAFICOS

CIRCUNSTANCIAS QUE DIERON ORIGEN A LA BUSQUEDA Y DESCUBRIMIENTO DE UN PASO DE MAR INTEROCEANICO

Para entender las distintas razones que motivaron e hicieron posible los históricos viajes de navegación, que en menos de 50 años duplicaron el universo geográfico conocido en el último tercio del siglo XV, es indispensable ubicarse en la Europa de aquel tiempo. Allí se estaban gestando lenta o vigorosamente, según el caso, los cambios revolucionarios del pensamiento filosófico, del arte y la cultura. También se estaban replanteando nuevas estructuras de dominio político y otros enfoques sobre el desarrollo económico, el conocimiento geográfico y las ciencias, todo lo cual habría de significar la eclosión de una nueva época en la historia de la humanidad.

El mundo medieval, resquebrajada su unidad y su fe religiosas, se venía desmoronando inexorablemente. El poder feudal se había venido a tierra vencido por la fuerza y habilidad creciente de los monarcas, apoyados y sostenidos en las ciudades libres. La actividad económica surgía y se expandía con vigor ejerciendo a veces sustanciales influencias o poder político a través de ligas mercantiles, repúblicas comerciales o poderosos mercaderes o banqueros. El comercio había pasado a ser así fuente de riqueza y de poderío; en particular el tráfico de las especias del oriente —canela, pimienta, nuez moscada, clavo de olor, etc.—, de afiebrada demanda y excelente precio. En una verdadera sucesión de causas y efectos la lucha sorda o abierta entre reyes o mercaderes, por el monopolio de los cotizados productos, estimulaban la navegación, la construcción naval y el arte de navegar. El progreso alcanzado en estos campos y el deseo de liquidar, en su favor, el monopolio comercial de las especias que ejercían las repúblicas de Venecia y Génova aliadas con el bajá de Egipto, alentó las exploraciones geográficas en busca de tierras poseedoras de tales riquezas. Así, reinos de segundo orden como Portugal y Castilla, con la inspiración de príncipes visionarios

y capitanes audaces promovieron expediciones que fueron ensanchando el horizonte geográfico y estimulando a cosmógrafos y astrónomos en el desarrollo vertiginoso de sus ciencias. De ese modo el Africa meridional, la India gangética y las Molucas dejaron de ser regiones casi míticas, y con Colón y sus continuadores se desvirtuó definitivamente el dogma tolomaico de la "planura" terrestre, revolucionando la ciencia cosmográfica con la demostración virtual de la esfericidad del planeta.

La constancia y habilidad de los portugueses tuvo como premio la conquista y el dominio de la fuente misma de la riqueza económica, lo que les permitió construir un dominio colonial, haciendo de Lisboa el emporio mercantil del Occidente en íntima asociación con los ricos comerciantes de los Países Bajos. Castilla y después España —luego de la unificación nacional— apoyada también por ricos mercaderes y banqueros había buscado su propia ruta de las especias lo que le había llevado a descubrir un nuevo continente, tan extenso en latitud como que corría desde Labrador al Brasil y se interponía en el camino hacia la tierra de las especias.

De este modo, era forzoso encontrar un paso que uniera el océano Atlántico con aquel misterioso mar, el *Sinus Magnus* de Tolomeo, en cuyas riberas se hallaba la riqueza codiciada, y cuya posesión habría de sustentar la expansión imperial de los monarcas hispánicos.

PRESENTIMIENTO GEOGRAFICO DEL ESTRECHO

La cartografía y los viajes premagallánicos

Cuando Colón en su memorable viaje de 1492 que realizara convencido de la redondez de la Tierra, dio en su avance hacia el occidente con una y luego más tierras, estaba persuadido que había llegado al borde de aquel oriente misterioso, centro de extrañas civilizaciones y depósito de riquezas incommensurables, sobre el cual la Europa de su siglo sabía desde mucho tiempo por informaciones de sesudos viajeros que habían visitado tan remota región. Y las fuentes cartográficas en las que él sin duda debió haberse documentado y a cuya vista pudo haber cavilado largamente —el mapamundi de Ptolomeo, conocido desde lejano tiempo; la carta de Don Pedro de Portugal, duque de Coimbra, revelada a partir de 1428; o el mapa reciente de Henricus Martellus Germanus, publicado hacia 1489—, expresaban la realidad geográfica del término continental oriental del mundo en el borde de un mar inmenso. Colón estaba cierto por otra parte, por convicción nacida de sus conocimientos astronómicos y cosmográficos que ese océano misterioso y lejano no era otro que el mismo que llegaba a bañar las costas occidentales de Europa. De ese modo, al cruzarlo había llegado a la *Thina* o *Sina* o a su prolongación que era la *India Meridionalis*. Pero cuando más ex-

ploraba y descubría en sus viajes, menos parecido guardaban las tierras visitadas con las descripciones de aquellos romotos lugares. Y si alguna duda pudo inquietar al Almirante, ella vino a confirmarse durante su tercer viaje (1498-1500) en que descubrió y reconoció la costa firme de lo que calificó con propiedad como "otro mundo", aunque siempre creyéndolo muy próximo a esa India que él buscaba.

Mas si Colón había vivido desde el descubrimiento y hasta su muerte con la certeza de haber llegado a la India Meridionalis, otros capitanes, pilotos y cosmógrafos de su tiempo comenzaron a dudar entre otras razones por la inexistencia de especias, circunstancia ésta que en dicha época no debía menospreciarse.

Entre aquellos hubo uno, Amerigo Vespucci, piloto florentino al servicio del Rey de Portugal, quien en la medida que navegaba y exploraba se había venido persuadiendo de que aquellas tierras eran un "nuevo mundo", un continente distinto que se interponía entre Europa y la verdadera India, con lo cual se venía a comprobar que los antiguos no habían mentido al referir aquellas navegaciones de la costa de Thina hacia el oriente a través de un gran mar. Y en uno de sus viajes al Nuevo Mundo, emprendido en 1501 junto con Gonzalo Coelho, dijo haber arribado hasta los 50° de latitud austral, advirtiendo la progresiva declinación del continente en rumbo nor-este a suroeste¹¹.

Pronto la ciencia cosmográfica comenzó a recoger estos nuevos antecedentes y a darles expresión cartográfica. Así aparecieron el mapamundi de King Hamy (1502), el de Martin Waldseemuller (1507) y el de Ruysch (1508) que situaron un nuevo continente entre Europa y Africa de una parte, y Asia de la otra y que Waldseemuller nombrara, el primero, América. Detengámonos un momento en la consideración de esta pieza singular. Se trata de un planisferio que incluye en su parte superior dos mapas que representan sendos hemisferios, uno que contiene a Europa, Africa y la mayor parte de Asia, y otro que muestra el nuevo continente, América, y el resto de la tierra asiática. Junto a ambos hemisferios aparecen las figuras de Claudio Ptolomeo y Amerigo Vespucci, al alero de cuya autoridad se había construido el mapa. El hemisferio americano representa al continente nuevo con una fisonomía asombrosamente parecida a su conformación real. Se aprecia un océano enorme, mientras que el planisferio propiamente tal muestra en la costa occidental-meridional de América, a lo largo de Chile actual, una cadena de montañas similar a la cordillera que conocemos. ¿Cómo pudo Waldseemuller

¹¹ Amerigo Vespucci, o Américo Vespucio en la forma españolizada, ha sido el más controvertido de los hombres de la época de los grandes descubrimientos geográficos. Ensalzado y defendido a todo trance como genio de la náutica y cosmografía por muchos autores, es con idéntico vigor detractado por otros historiadores no menos doctos que lo señalan como el gran impostor. Es una polémica que aún mantiene vigencia.

representar así la costa occidental de América si entonces no había sido aún descubierta por los europeos? Historiadores de prestigio afirman que tal litoral era perfectamente conocido desde un milenio antes ¹².

Es dudoso que Vespucci proporcionara tales antecedentes, pero sí cabe suponer que él presentía la existencia de un mar inmenso al término terrestre de aquel Nuevo Mundo; así la búsqueda de un paso para llegar hasta ese océano incógnito pudo ser la causa que le alentara a navegar hasta la avanzada latitud que dijo alcanzar. Es extraño que basándose Waldseemuller en Vespucci haya dibujado América sólo hasta el grado 45 S aproximadamente, lo que constituiría una prueba en contrario de la afirmación del florentino respecto de la latitud alcanzada, salvo que la no delineación de una costa más allá de los 45 S se haya debido a que la navegación de Vespucci se hiciera, en los tramos finales, por mar abierto ¹³.

Las especulaciones que el conocimiento de los mapas aludidos pudieron originar vinieron a perder todo interés al divulgarse la noticia del descubrimiento de un océano vastísimo por Vasco Núñez de Balboa en 1513. Entonces más que saber si tal *Mar del Sur* como lo nombrara su descubridor, era o no el Sinus Magnus tolemaico, cobró importancia el conocer cómo alcanzar hasta el nuevo océano. El objetivo de muchas expediciones pasó a ser entonces la búsqueda de un estrecho que —cortando el continente nuevo— comunicara el Mar del Norte con el del Sur.

Así, antes que el geógrafo de Nuremberg publicara su planisferio, ya los monarcas de Castilla y Aragón dispusieron una expedición que buscara “el Estrecho”. Fue encomendada a un capitán experto, Juan Díaz de Solís, quien llevó consigo como segundo a un piloto calificado, Vicente Yáñez Pinzón, que antes navegara con el propio Colón. La expedición efectuada desde 1506 a 1509 resultó inútil: Solís y Pinzón buscaron el estrecho, erróneamente, a lo largo de la costa de la actual América Central.

Hacia 1512, Fernando de Aragón en sorda disputa con los portugueses —asentados en el Nuevo Mundo en virtud del descubrimiento de Alvarez Cabral de la Tierra de la Vera Cruz y del Tratado de Tordesillas—, planeó con Díaz de Solís una expedición destinada a ocupar las islas de las Especias, navegando hacia el occidente a lo largo de la costa americana oriental, más allá del término austral de la demarcatoria, hasta cruzar el Mar del Sur. La protesta

¹² Cfr. Enrique de Gandia “El Estrecho de Magallanes en los mapas anteriores a su descubrimiento”. (En *Actas del Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional*). Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1974, pp. 187-196.

¹³ La determinación de la real latitud a la que pudo haber llegado este navegante ha constituido una de las cuestiones más arduas en la historia geográfica y tanto que el rango de recorrido va desde los 10° S aproximadamente hasta los 54° S. (Cfr. Samuel E. Morison “*The European Discovery of America. The southern voyages 1492-1616*”, Oxford University Press, Nueva York, 1974).

del Rey Don Manuel de Portugal, puso fin momentáneamente a este proyecto, pero movió al disgustado Fernando a reiterar a sus autoridades de Santo Domingo la orden de buscar el estrecho y de apresar a las naves lusitanas que se aventuraran por las aguas de jurisdicción hispana.

Si las tierras americanas —cuya razón de descubrimiento había sido el dominio de las especias—, habían resultado al cabo estar desprovistas en absoluto de los cotizados productos, se mostraban generosas en cambio en otros dones de la naturaleza. Entre las riquezas del Nuevo Mundo estaba el “palo brasil”, especie forestal de fina madera cuya explotación por los portugueses, en la costa de la Tierra de Vera Cruz, fue causa de un comercio casi tan importante como el de las especias, lo que motivó un provechoso monopolio para mercaderes lisboetas y un intenso tráfico clandestino para naves españolas y francesas.

Esa y otras riquezas llevaron a numerosísimos comerciantes a financiar expediciones hacia el distante litoral oriental americano. Entre los más importantes de la época se contaba un tal Cristóbal de Haro, rico mercader y financista originario de España y judío converso al parecer. Su sede principal de negocios estaba en Lisboa, donde actuaba además como agente de la banca Fugger de Augsburgo, teniendo asimismo vinculaciones con Amberes, donde residía y operaba su hermano Diego, y sucursal en la ciudad de Burgos. Mucho antes de 1511, Haro había formado flotas para el tráfico de las costas de Guinea, la India, Malaca y China, y así lo haría después de 1512 para el comercio con las recién descubiertas islas Molucas. Haro había ganado riqueza, pero también valiosas informaciones y experiencia que sus factores habían recogido por los puertos del oriente acerca de aquellas distantes tierras. Su ojo certero le hizo ver el provecho que podía obtener de las tierras donde crecía el “palo brasil” o de otras más distantes hacia el sur, que tal vez franqueaban el paso hacia el oriente remoto y que bien valía la pena descubrir.

Es preciso señalar el celo con que los portugueses cuidaban de sus tierras y aguas jurisdiccionales en la costa oriental americana: había en ello una muy precisa aunque oculta intención política. Perturbando o impidiendo el avance exploratorio hispano más allá de la línea demarcatoria de posesiones, dilataban la eventual llegada de sus rivales a las tierras de la especiería por la ruta del occidente, sobre todo después que la expedición de Coelho y Vespucci había puesto de manifiesto la declinación geográfica del nuevo continente, con rumbo occidental, allende el meridiano de Tordesillas.

Así fue como entre 1511 y 1513 Cristóbal de Haro, asociado con otros mercaderes, entre ellos Nuño Manuel, armó con licencia real, una expedición de dos carabelas bajo las órdenes de Joao de Lisboa y Estevao Froes. El carácter clandestino de esta expedición debido a que sus objetivos comprendían móviles económicos y políticos,

fue motivo de la reserva con que se la mantuvo. Uno o dos años después, probablemente hacia 1514, un documento mercantil de la casa Fugger de Augsburgo proporcionaba inquietantes informaciones sobre la, hasta entonces, oculta expedición. El documento titulado *Newen Zeytung auss Presillg Landt*, o sea "Últimas Noticias sobre la Tierra del Brasil", contenía una información de un agente de la afamada casa bancaria, quien había encontrado en la isla de Madera a Joao Lisboa, obteniendo de él noticias de la expedición. Estas resultaban sencillamente sorprendentes. Se referían a una navegación realizada más abajo del Brasil en la que se habían descubierto tierras a lo largo de 700 millas contadas desde el más austral punto conocido, llegando hasta un estrecho que había sido recorrido hacia el oeste hasta un lugar donde tempestades muy fuertes hicieron volverse a los expedicionarios.

¿Habían llegado las naves de Haro y Nuño Manuel hasta el paso que años más tarde encontraría Magallanes, alcanzando aun hasta el mismo inmenso mar que luego avistaría desde otra latitud Balboa?

La información no tardó en provocar conmoción a los cosmógrafos y navegantes, y mucho más a la corte española, que con seguridad había sabido del suceso gracias a sus espías e informantes. De tal manera, el monarca español recibió casi simultáneamente las noticias del hallazgo de Balboa y del presunto descubrimiento de Joao de Lisboa. Fue entonces cuando el Rey Fernando, por tercera vez, encomendó al piloto mayor Juan Díaz de Solís, el más eximio del reino, la realización de una expedición destinada a descubrir "*las espaldas de la Castilla de Oro*". Se trataba de las tierras occidentales de América situadas al sur de Panamá. Por el rumbo que hubo de seguir la expedición a lo largo de la costa sudamericana oriental, tal cometido sólo podía lograrse dando la vuelta a la extremidad austral del continente, pasando por el presunto estrecho.

¿De dónde habían sacado los pilotos y cosmógrafos de la Casa de Contratación, que sin duda habían aconsejado al Rey Católico, los datos que permitían instruir aquella navegación? Es difícil atribuir tal noción exclusivamente al reciente viaje de los portugueses. No es aventurado pensar que hubo otras fuentes, cuidadosamente recogidas, que permitieron determinar el cometido y rumbo del viaje; pudieron ser quizás algunas de las numerosas expediciones clandestinas de la época. Mucho debía ser lo acumulado paciente y celosamente en los gabinetes de la Casa de Contratación respecto de la ruta hacia el misterioso paso entre dos mares.

Cuando Solís iniciaba el viaje que habría de llevarlo a descubrir la enorme escotadura continental que resultó ser el río de la Plata, un geógrafo de Nuremberg, Johann Schoner hacía público un globo terráqueo, acompañado de una extensa descripción complementaria. Lo novedoso de esta pieza cartográfica era que mostraba al Nuevo Mundo con rumbos y contornos notoriamente parecidos a la imagen real que hoy conocemos. La costa occidental aparece con

iguales declinaciones que las consignadas antes por Waldseemuller, e indica su terminación en dos estrechos, uno a la altura del mar de las Antillas —inexistente—, y otro hacia el sur en latitud 45° que separaba a la América propiamente dicha de una tierra que se nombraba *Brasillie Regio*, y que la Relación describía flanqueado por montañas cubiertas de nieve. Si esta pieza hubiese sido construida, como parecía, utilizando la información más reciente aportada por los navegantes o extraída de archivos secretos, ello haría verosímil el viaje de la flota de Haro y Manuel. Pero si la situación dada al estrecho meridional correspondía a los antecedentes recibidos, caben dos hipótesis: o Joao de Lisboa no pasó de la latitud del río de la Plata y lo que descubrió fue sólo su estuario, no pudiendo ver en consecuencia inexistentes montañas en sus márgenes, afirmación fruto de la imaginación del cosmógrafo o sus informantes; o, efectivamente, alcanzó una más alta latitud, llegando a dar con el Estrecho. Ahora bien, como hombre entendido en el arte de navegar, debió haber calculado con precisión siquiera aproximada la situación del paso interoceánico, contando con los medios técnicos que disponían las carabelas lusitanas. Ocurre que el Estrecho se abre realmente a los 52° y minutos sur, y Schoner —si su ubicación la obtuvo de los portugueses— lo situaba en 40° ó 45° S, lo que expresa un error inaceptable para un navegante, dados los conocimientos astronómicos que debía poseer.

Ciertos autores aceptan el error señalando que fue intencional, para situar la boca del paso de mar dentro de los términos jurisdiccionales del Rey de Portugal. Tal explicación la creemos poco consistente ya que deja la duda acerca de la verdadera latitud que alcanzaron las naves de Haro y Manuel, envolviendo en el misterio sus australes singladuras.

No hay duda que pasada la mitad de la segunda década del siglo XVI las cortes de Portugal y España y las oficinas náuticas de la "Casa da India y da Guinea", de Lisboa y de la "Casa de Contratación" de Sevilla, y los grandes mercaderes poseían información de distinto grado de credibilidad, en forma de bitácoras, portulanos, relaciones y cartas, e informes de espías, como para suponer que hacia el sur de América, más allá de los 35° , podría existir un paso que condujera al océano del occidente y, a través de éste, a los países de las especias.

Los hombres del destino: Magallanes, Faleiro, Haro

En 1505 zarpaba del puerto de Lisboa con destino a la India propiamente tal la armada más formidable que se había visto en aguas occidentales. La componían veinte navíos en donde se apretujaban marineros, soldados, religiosos y artesanos, bajo el mando del almirante Francisco de Almeida. Llevaba un objetivo muy caro a la corona portuguesa: la conquista de puntos estratégicos en las costas

orientales de Africa, de Malabar y otros lugares que permitieran echar las bases de un inmenso imperio destinado al control y aprovechamiento del comercio de las especias. Entre los casi dos millares de tripulantes viajaba un joven hidalgo del norte de Portugal, nacido en Sabrosa, provincia de Tras-os-Montes según algunas fuentes, o en Oporto, según otros. Su nombre era Fernao de Magalhais, quien así iniciaba una carrera que habría de hacerle recorrer el planeta y conquistarle un sitio de gloria entre los mayores navegantes y descubridores.

Por espacio de siete años el hidalgo mozo participaría en diversas acciones bajo el sol tropical aprendiendo el oficio de la guerra, adquiriendo conocimientos náuticos y cosmográficos, ganando jerarquía de mando y una experiencia invaluable en la conducción de naves y manejo de hombres. Durante aquel período se haría de un amigo excelente, Francisco Serrao, capitán de flota y hombre de gran inteligencia. Juntos harían muchas jornadas de provecho para las armas y arcas del rey Manuel y juntos cavilarían sobre las Molucas, afamadas islas de donde procedían las especias y sobre la posibilidad de acceder a ellas por una ruta menos larga y peligrosa que la del cabo de Buena Esperanza. Tal ruta sólo podía practicarse viniendo por el occidente, como lo había pensado Colón, atravesando el continente nuevo por algún paso. Tal vez ambos pudieron entonces adquirir o rastrear informaciones acerca de las circunstancias geográficas de aquellas costas ignotas y distantes situadas hacia el levante.

Al retornar en 1512 a Lisboa, Magalhais era ya un veterano probado, capitán de nave y experto marino por añadidura, que abrigaba el germen de un proyecto que con el tiempo habría de constituirse en idea obsesiva: intentar la empresa de navegar al oeste, descubrir y cruzar un paso de mar y alcanzar a las Molucas donde residía su querido amigo Serrao.

Un plan semejante sólo podía ser presentado ante el rey, tanto por su importancia cuanto por los recursos que demandaría. Pero Don Manuel de Portugal no estaba entonces para prestar oídos a los planes de un hidalgo oscuro, por más veterano de las Indias que fuese. Qué más podía querer si entonces era el monarca más acaudalado de la Tierra, con el poder consiguiente a tanta riqueza como la que periódicamente arribaba a Lisboa desde tierras remotas, haciendo de ella un emporio que había empalidecido de envidia a la detestada Venecia de antaño. De tal modo Magalhais no tuvo suerte la primera vez que pidió ver al rey: le fue negada la audiencia. Hubo de aguardar sirviendo, entretanto, en campañas militares en Marruecos al cabo de las cuales volvió a pedir audiencia, que sí esta vez le fue concedida. De ese encuentro entre el monarca poderoso y su orgulloso vasallo no hubo testigos ni quedó constancia alguna. No sabemos si Magalhais hizo partícipe a Don Manuel de su proyecto, obteniendo su rechazo, o simplemente no llegó a tener

oportunidad de hacerlo. Como fuera, el noble capitán se retiró do-
lido por la actitud de su rey y despechado por el rechazo del aumento
de su pensión al que con justicia le hacían acreedor sus merito-
rios servicios al reino.

Así, agraviado y todo, Magalhais permaneció en Lisboa. Procuró
informarse en el ambiente marineró acerca de las noticias que traían
las naves que regresaban del Brasil, enterándose de lo que pudo
ocurrir a las naves de Cristóbal de Haro. También debió estudiar
cuanto mapa o portulano llegara a sus manos, especialmente si se
referían al nuevo mundo. De igual modo inició y cultivó la amistad
con Ruy Faleiro, hombre muy experto en las cosas de astronomía y
además destacado cartógrafo. Por singular coincidencia este sabio
también se sentía agraviado por la corte, lo que contribuyó a unir
más a los dos amigos. Magalhais expuso a Faleiro sus planes y ob-
tuvo su apoyo científico indispensable para darles sólida base.

Otra relación estableció Magalhais por aquel tiempo y nada me-
nos que con el poderoso Cristóbal de Haro. Este, que llegó a tener
en gran estima la experiencia náutica de Magalhais, apreció calcu-
ladoramente las ventajas mercantiles del proyecto y le entregó, tal
vez, información valiosa recogida por sus navegantes en las costas
al sur del Brasil.

A fines de 1517 Magalhais y Faleiro, seguros de la viabilidad del
proyecto, deciden abandonar Portugal, dejando el servicio del in-
grato Don Manuel, para intentar su realización con el patrocinio de
otro monarca, el joven rey Carlos I de España.

Tiempo después cuando Magalhais obtuvo del monarca y su con-
sejo privado el asentimiento para intentar la expedición, se unió a
la empresa el acaudalado Haro, también resentido con el monarca
portugués, que parecía cosechar tanta riqueza como resentimiento
de sus vasallos. El potentado ofrecería armar a su costa la flota en-
cargada de llevar a término feliz la obsesión descubridora de Magal-
hais.

Así, los hombres que el destino asociaría en esta aventura serían
aquellos que por distintas razones se sentirían agraviados por Don
Manuel de Portugal.

Los conocimientos cartográficos de Magalhais

Magalhais mientras maduró su proyecto lo expuso ante monarcas,
sesudos consejeros y duchos cosmógrafos. Cuando posteriormente
condujo la expedición lo hizo siempre seguro de la existencia del
Estrecho y de saber como llegar a él. Esta certeza de que hizo gala
el gran capitán ha confundido a los historiadores a lo largo de los
siglos. Así pues, averiguar cuánto pudo saber Magalhais ha sido
un tema de cuidadoso estudio y mucha especulación.

Antonio Pigafetta, el cronista que acompañó al portugués en su
memorable expedición relata que el Almirante estaba persuadido

de la existencia del Estrecho porque lo había visto en un mapa de Martín Behaim en la Tesorería del Rey de Portugal. Esta sola afirmación ha sido materia de dudas, pues es conocida la fecunda imaginación de Pigafetta en sus escritos.

Hasta donde se sabe, este geógrafo nunca construyó una carta conocida en la que hiciera figurar un estrecho en la parte meridional del nuevo continente, como lo hiciera Schoner, por ejemplo. Y no pudo hacerlo porque Martín Behaim o Martín de Bohemia, como también se le nombra, publicó su globo, única pieza cartográfica que se le conoce, en el año 1492 poco antes del retorno de Colón de su primer viaje; vale decir, ni siquiera hacía figurar al "nuevo continente", menos aún podía aparecer un paso a través del mismo. Behaim falleció en 1506 cuando aún no se conocía la existencia del Mar del Sur y cuando recién comenzaba a imponerse la tesis vespucciana del Mundo Nuevo. Debe descartarse así a Behaim de entre las fuentes cartográficas de Magalhais.

¿Pero entonces, de dónde obtuvo el futuro descubridor su noción geográfica del presunto estrecho? Hemos afirmado ya, siguiendo a muchos historiadores, que su trato con hombres de mar y con comerciantes como Haro, le proporcionó información del mayor interés sobre la materia. También debe tenerse por cierto que de algún modo debió enterarse, quizá por medio de Faleiro, de informes reservados que llegaban a la cámara del rey Manuel. Pero es obvio suponer que Magalhais pudo conocer y estudiar las principales obras cartográficas que circulaban por la época, como los mapamundis de Waldseemuller y Ruysch, y el globo de Schoner particularmente, y debió examinar su sorprendente relación complementaria; y quizá llegó a investigar las fuentes que informaron al cartógrafo de Nuremberg. Así, bien podría concluirse que el mapa que Magalhais pudo haber visto fue el globo de Johann Schoner¹⁴. Igualmente razonable es pensar que en 1519 en vísperas del gran viaje, Magalhais haya estudiado el mapamundi que acababa de entregar su compatriota Lopo Homem. Conste que señalamos solamente mapas que han llegado a conocerse, pero es evidente que en la época circularon otras cartas y portulanos, impresos y manuscritos, que se han perdido y que también pudieron llegar a manos del futuro almirante.

La Armada de Molucas

Fernao de Magalhais se había dirigido a España definitivamente a fines de octubre de 1517 para ponerse al servicio del rey Carlos I y para exponerle a nombre propio y en el de su asociado Faleiro un

¹⁴ Debemos aclarar que si hoy "mapa" y "globo" son conceptos distintos de representación cartográfica plana o esférica en su caso, no lo eran en el siglo XVI, en que se tenían por sinónimos.

plan para arribar a las Molucas por la ruta del occidente. Lo primero que hará, una vez en Sevilla, será hacerse formalmente súbdito de Su Majestad Católica. Pasa a ser entonces Hernando de Magallanes, como habrá de conocerse en adelante.

En España las circunstancias se darían en distinta forma para Magallanes. Desde luego se encaminó bien pues no podía haber elegido mejor sitio para arribar al reino hispano. Sevilla era centro activísimo de entrada y salida para las naves del Nuevo Mundo y allí radicaba la sede de ese verdadero ministerio de asuntos ultramarinos: la Casa de Contratación, centro asimismo donde se reunían cuantos tenían relación o interés con la navegación y el comercio de las Indias. De ese modo quien quisiera informarse o deseara exponer algún proyecto debía por fuerza llegar hasta la ciudad del Guadalquivir.

Allí Magallanes entró en relación con el caballero Diego Barbosa, compatriota suyo, quien ocupaba el cargo de alcalde del arsenal y con quien acabaría por emparentarse al desposar tiempo después a su hija Beatriz. Hubo de ser esa importante relación la que le franqueó el acceso a la Casa de Contratación. Ante sus oficiales expertos, Magallanes pudo exponer su acariciado proyecto —rompiendo el compromiso que lo ligaba con Faleiro de no dar noticia de ello antes que éste arribara a Sevilla—, no consiguiendo entusiasmar a los fríos funcionarios del consejo. Sin embargo, uno de éstos, el factor Juan de Aranda, que intuyó las ventajas económicas que el plan podría acarrear, se mostró interesado en conocer en detalle el proyecto de Magallanes, calculando el provecho que su eventual apoyo podría reportarle personalmente. Muy pronto Aranda se comprometió a ayudar a Magallanes usando su influencia ante la Corte, a cambio de una participación equivalente a un quinto del producto económico de la empresa, lo que hizo del importante e interesado factor un virtual asociado en la misma.

Apadrinado de ese modo, Magallanes consiguió ser recibido por el hombre más poderoso de Europa, el joven monarca Carlos I de España y futuro Carlos V de Alemania. Ante el rey y sus consejeros, Magallanes defendió con calor su tesis de la navegación hacia las Molucas por la vía del occidente, más corta que la de los portugueses y en jurisdicción de Su Majestad, lo que le podría significar el dominio de las islas por cuanto —aseguró— caían dentro de los términos hispanos de la demarcación, con el consiguiente control absoluto del comercio de las especias. Fundó su tesis en sólidos argumentos náuticos y cosmográficos demostrando ante un globo terráqueo la ruta a seguir que llevaba explícita la misión de encontrar el paso a través del nuevo continente hacia el Mar del Sur.

“... estaban y se afirmaban de muy cierto y decía que sin duda alguna estaba aquel golfo de mar, donde son los pueblos de los Sinas, dentro de la participación y términos del Rey de Castilla, y que pertenecía a la partición de los castellanos y no a la de los

portugueses. E que por consiguiente era muy certísimo é sin falta alguna que las islas de las Molucas, donde es el propio nascimiento de la especiería, estaban y caían en la partición occidental perteneciente á Castilla, é que de aquellas islas Molucas llevaban por contratación la especiería á la gran ciudad de Malaca. E como Hernando Magallanes y Cristóbal de Haro tuviesen por cosa muy averiguada y cierta lo que decían, informaban al Emperador, diciéndole que si S.M. enviase sus naos y Armadas, no por el viage oriental que los portugueses hacían, sino por la parte de los mares de occidente, bajando al otro hemisferio, se podía traer a Castilla como de propio nascimiento y suelo á ella perteneciente, gran copia de especias a muy menor costa que la que traían los portugueses de Malaca y Calicut"¹⁵. Con esta contundente argumentación Magallanes pudo ganar el respaldo real para la empresa.

Como si no fuera bastante haber logrado la voluntad del soberano y la de su alto consejo, Magallanes y Faleiro recibieron el precioso apoyo financiero del acaudalado Cristóbal de Haro, quien también se había radicado en Sevilla disgustado con el rey Manuel de Portugal. Asegurada así la organización de la expedición y representada a la Corte esta valiosa e inesperada circunstancia, el Rey dispuso de todos modos su propia participación. De este modo Haro puso las naves y el monarca el armamento y apresto, aquél aportando tres cuartos y éste el resto del financiamiento de la empresa.

El día 22 de marzo de 1518 el rey Carlos firmaba la capitulación que aprobaba y autorizaba formalmente la expedición. En ella se acordaban privilegios y derechos para sus organizadores Hernando de Magallanes y Ruy Faleiro, recibiendo el veterano de las Indias la dignidad de caballero de la Orden de Santiago y el rango y cargo de Capitán General de la armada a organizarse, que pasaría a conocerse con el nombre "de Molucas" por su destino final.

Transcurrirían dieciocho meses, hasta agosto de 1519, en que se iniciarían y multiplicarían los afanes propios de la organización como ser: adquisición y alistamiento de las *naos*, incluyendo los miles de artículos necesarios para su equipamiento; selección y contrata de sus tripulaciones; designación de los oficiales principales y elección de los supernumerarios; provisión cuidadosa de cartas, portulanos, agujas de marear, relojes, astrolabios y demás instrumentos indispensables para la navegación de altura por mares remotos y aún desconocidos. Magallanes, entre tanta faena, hubo de darse

¹⁵ Maximiliano Transilvanus "Relación de cómo y por quién y en qué tiempo fueron descubiertas y halladas las islas Molucas, donde es el propio nascimiento de la especiería, las cuales caen en la conquista y marcación de la Corona Real de España". (En Martín Fernández de Navarrete, "Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde fines del siglo XV". Tomo IV "Expediciones al Maluco", Apéndice, Párrafo 3, p. 232. Editorial Guaranía. Buenos Aires, 1946).

tiempo para informarse suficientemente y para acopiar cuanto dato podía servirle respecto del paso austral que pretendía descubrir.

Al fin, en agosto de 1519, la Armada de Molucas está lista para darse a la mar. La integran cinco *naos*, *Trinidad*, capitana de 100 ó 110 toneles; *San Antonio*, de 120 toneles; *Concepción*, de 90 toneles; *Victoria*, de 85 toneles, y *Santiago*, de 75 toneles. Revistan en tan importante flota como oficiales de rango y mando los capitanes Juan de Cartagena, comandante de la *San Antonio* y Veedor General de la Armada ¹⁶; Gaspar de Quezada, al mando de la *Concepción*; Luis de Mendoza y Juan Rodríguez Serrano en la *Victoria* y *Santiago*, respectivamente. Secundan al Capitán General, calificados oficiales y auxiliares principales como Esteban Gómez, piloto; Juan Bautista de Punzorol, maestre; Francisco Albo, contra maestre; León de Espeleta, escribano y Gonzalo Gómez de Espinoza, alguacil, a bordo de la nave capitana. Antonio de Coca, contador; Jerónimo Guerra, escribano; Andrés de San Martín, piloto y astrólogo, Juan Rodríguez de Mafra, piloto; Juan de Elorriaga, maestre; y Diego Hernández, contra maestre, en la *San Antonio*. Joao Lopes de Carvalho, piloto; Juan Sebastián Elcano, maestre; Juan de Acurio, contra maestre y el escribano Sancho de Heredia, en la *Concepción*. El piloto Vasco Gallego, el maestro Antón Salomón, el contra maestre Miguel de Rodas, el escribano Martín Méndez, y el alguacil Diego de Peralta en la *Victoria*. Finalmente en la *Santiago* se embarcan Baltasar Genovés, maestre; Bartolomé Prior, contra maestre; y Antonio de Costa como escribano. De los mencionados San Martín y Carvalho resultan particularmente apreciables pues ya habían viajado por las rutas americanas, aquél con Vespucio y éste con las naves de Portugal hasta el río de la Plata. Completan la plana mayor varios supernumerarios entre ellos Duarte Barbosa, cuñado del Capitán General; el caballero Alvaro de Mezquita, también deudo de aquél; el capellán Fray Pedro de Valderrama, y el cronista Antonio Pigafetta, de Lombardía, agregados al rol de la *nao* capitana. Asimismo, el capellán Bernardo Calmeta se embarca en la *San Antonio*. Valga esta enumeración para recordar a los principales hombres a quienes cupo participar, para su gloria, o desdicha, en la gran aventura descubridora del Estrecho.

Tripulaban la flota en el momento de zarpar, de capitán a paje, 239 personas; en las Canarias y Brasil se agregarían algunos más hasta enterar 265. Descontando las bajas producidas durante el viaje entrarían al Estrecho, en octubre de 1520, alrededor de 260 hombres ¹⁷.

¹⁶ Este entró designado por el Rey, en reemplazo de Faleiro que se desistió del viaje.

¹⁷ Entre éstos había españoles, el mayor número; portugueses; italianos de Génova, Lombardía y Sicilia; franceses; flamencos; alemanes; griegos de Rodas, y un inglés. Del gran total, menos unos 50 que regresaron a España en la *San Antonio*, sólo llegarían 36 de retorno al puerto de partida, 18 de ellos a bordo de la *Victoria* y otros tantos algo más tarde.

Según las cuidadosas cuentas de los oficiales reales el costo final de la expedición ascendió a 8.751.125 maravedíes, suma impresionante para la época. Esto representa en valores relativamente actuales unos 24.405 dólares americanos de oro de 1934, según el acucioso cálculo del historiador Samuel E. Morison¹⁸. De esta apreciable cantidad Cristóbal de Haro había contribuido con tres cuartos y el rey Carlos con el cuarto restante, según el mismo autor. Pablo Pastells afirma que los aportes fueron proporcionalmente inversos¹⁹.

Así aprestada la flota, confiados los ánimos de sus tripulantes en el éxito de la aventurada empresa, acogida la armada al amparo de María Santísima, Señora del Buen Viaje, y bajo la férrea conducción del recio y taciturno veterano de Africa, India y Malaca, se hizo finalmente a la mar el 20 de septiembre de 1519, desde el puerto de San Lúcar de Barrameda, iniciando la aventura más portentosa de la humanidad, en un viaje sin paralelo que la llevaría a circunnavegar el globo y a descubrir, de paso, el ansiado Estrecho.

El viaje descubridor

La nave capitana fue marcando el rumbo que la llevó sucesivamente a tocar en la isla Tenerife, Canarias, y singlar luego a lo largo de la costa noroccidental de Africa, para eludir el posible hostigamiento de naves del Rey de Portugal. De allí sigue la flota al Brasil cuyo litoral recorrió desde Recife hacia el sur, demorando algunos días en la bahía de Río de Janeiro donde recaló el 13 de diciembre. En seguida las naves tomaron rumbo del sur y dieron con una gran entrada que resultó ser el estuario del río de la Plata descubierto por Solís algunos años antes, y en cuya costa norte se detuvieron las naves en enero de 1520. Hasta entonces el viaje había sido normal y casi rutinario, pudiendo comprobar Magallanes y sus capitanes el constante y progresivo rumbo NE-SO que asumía el continente americano a partir del lugar en que habían avistado la tierra del Brasil. En cambio, desde el punto de vista disciplinario habían ocurrido serias incidencias que fueron conjuradas por el Capitán General y que pusieron de manifiesto la mala índole de Cartagena, Quezada y Mendoza —los tres oficiales designados por el Rey— quienes debieron sujetarse a la autoridad de Magallanes,

¹⁸ El padre Pablo Pastells en su conocida obra *El descubrimiento del Estrecho de Magallanes* (Madrid, 1920), da como costo la cantidad de 8.334.335 maravedíes.

¹⁹ La pérdida de tres naves en el transcurso de la expedición y la desertión de una cuarta, podrían llevar a estimar como desastre financiero el resultado final de la expedición magallánica. Pero no fue así pues sólo las especias con que llegó abarrotada la pequeña *Victoria* al retornar a Europa, pagaron con creces los costos y dejaron utilidad a los inversionistas, Cristóbal de Haro vendió las 25 ó 26 toneladas de especias en la enorme suma de 7.890.434 maravedíes, o sea prácticamente el costo completo de la expedición.

conservando un fuerte resentimiento que haría eclosión en forma de tragedia tiempo más tarde.

La exploración infructuosa de la gran entrada del río de la Plata que los expedicionarios habían creído ser el estrecho buscado, llenó de confusión al Almirante. ¿No mostraban acaso el globo de Schoner, con la relación que lo explicaba, y otras cartas un paso hacia esa latitud? Entonces, si aquella entrada no era el estrecho éste debía estar cerca, pues los informes no podían mentir. Así, una vez retomado el rumbo hacia el sur se fue reconociendo cuidadosamente cada entrada y escotadura de la costa, la que se alejaba más y más hacia el suroeste, pero era en vano, pues pronto se alzaba el muro litoral poniendo límite a la búsqueda.

Entre esperanzas y desencantos las naves llegaron el 1º de abril de 1520 a una bahía, circundada por una tierra hosca, casi sin vegetación, cuyos extraños habitantes —hombres membrudos y de aventajada estatura que se les antojaron gigantes a los marinos— dejaban huellas enormes sobre la nieve de la estepa. El cronista Pigafetta los llamó “patones” o “patagones” y al país circundante “*tierra de los patagones*”, nombre que el tiempo y el uso harían prevalecer como *Patagonia*.

Se incorporaba así a la geografía y a la historia de los pueblos una región singular que sucesivos descubrimientos y reconocimientos revelarían enorme en su vastedad, disímil en su conformación física, distinta en su contenido vital.

En aquel abrigado puerto ubicado poco al sur de los 49º de latitud, que Magallanes llamó de *San Julián*, pasó la flota el invierno, para reanudar en mejor estación la exploración del paso a través del continente. Allí hizo crisis la indisciplina que germinaba desde hacía meses, favorecida por las penurias del viaje: se amotinaron algunos capitanes a quienes Magallanes liquidó con ejemplar mano de hierro, dejando un resabio doloroso que se hizo más amargo por el desaliento de los tripulantes ante lo infructuoso que resultaba hasta aquel momento el viaje.

No había sido fácil ni menos agradable para Magallanes el suceso terrible y la decepción que le venía produciendo la búsqueda del inhallable Estrecho. Durante la larga internada cavilaría y revisaría una y otra vez mapas e informes buscando en vano la razón de la inexistencia del paso. Pero no desmayaría; buscaría el Estrecho aunque tuviese que remontar hasta el polo antártico. Cuando avanzaba aquel invierno aciago las naves se dispusieron a reanudar el viaje ya que el Almirante estaba consciente que la inmovilidad acarrearía el desánimo. No fueron todas sin embargo de la partida; la pequeña *Santiago*, al mando de Serrano, recibió el encargo de adelantarse en comisión exploradora pero fue a dar contra la costa, destrozándose en la boca de un gran río; los tripulantes se salvaron y marchando por el litoral alcanzaron las otras naves. Tras el desastre que venía a reafirmar el sino sombrío que marcaba a la expedición se produjo

una nueva espera hasta que la flota levó anclas alejándose de aquel puerto de San Julián de triste memoria yendo a fondear en el estuario del río en que había naufragado Serrano y al que se dio el nombre de la Santa Cruz. En este lugar se produjo una nueva demora, con renovadas dudas y discusiones, lapso que se aprovechó para hacer aguada y provisión de leña y pescado. El 18 de octubre se reemprendió el viaje en demanda de aquel paso misterioso que el Almirante "sabía" que debía existir, aunque en su búsqueda llegaron al cabo del mundo.

Hallazgo y navegación descubridora del Estrecho de Todos los Santos

Tres días más tarde, el 21 de octubre de 1521, la armada superaba, navegando a la vista de la costa, los 52° de latitud austral. Aquel día pareció ser el hito de un cambio de fortuna: las naves pasaron más allá de la alta barranca de un cabo que Magallanes llamó *de las Once Mil Virgenes* por la festividad de la fecha, siguieron luego a la cuadra de una tierra baja y arenosa que es la actual punta Dungeness y, al decir de Francisco Albo, contra maestre de la *Trinidad*, vieron "... una *uberta*, por abertura, como *bahía*... y dentro de esta bahía hallamos un estrecho que tendrá una legua de ancho..."²⁰. Este oficial, cuyo diario es una de las fuentes fidedignas del viaje, relata con sencillez el hallazgo de la boca oriental del Estrecho y su gran saco, y la estrechura que conocemos como Primera Angostura. Se había iniciado entonces aquel 21 de octubre, en rigor histórico, el descubrimiento del paso interoceánico. Pero el Almirante estuvo en duda, pues ¿no sería tal boca de mar, como tantas otras entradas, una engañosa ilusión del estrecho buscado?

Magallanes penetró con cautela yendo a fondear en la costa del norte, en la poco abrigada ensenada de Posesión. Allí dispuso que la *Concepción* y la *San Antonio* zarpasen a explorar el fondo del gran saco de mar que parecía prolongarse hacia el oeste, quedando sus capitanes advertidos de regresar al término de cinco días.

Aquella noche del 21 de octubre la *Trinidad* y la *Victoria* debieron soportar un fortísimo temporal que las obligó a mantenerse a la gira durante treinta y seis horas. Así el viento patagónico del oeste, amo y señor de aquellas aguas y tierras, recibía a estos intrusos que se atrevían a invadir sus dominios. Y ese castigo pasaría a ser con el andar de los siglos una suerte de bautizo eólico que deberían soportar la mayoría de las naves al iniciar la navegación del Estrecho.

Entretanto las *naos* exploradoras, también castigadas por el ventarrón, embocaron la estrechura en que terminaba la supuesta bahía y penetraron por ella en un amplio espejo de aguas (bahías Felipe-Santiago-San Gregorio), yendo a buscar refugio al amparo de las lomas de la costa sur. Pasada la tormenta prosiguieron hacia una

²⁰ Pastells, op. cit. p. 110.

segunda estrechura para salir luego a un mar ancho cuyo término no podía apreciarse. Así, Serrano y Mezquita, los dos fieles portugueses a quienes el Capitán General había encargado el mando en reemplazo de los desleales Cartagena y Mendoza, coligieron que "aquello" sí podía ser el estrecho buscado. En lugar de angostarse se ensanchaba y sus aguas eran tan saladas en el interior como en el comienzo de la penetración; tales aguas, concluyeron, no podían ser las de un río como sucedió al explorar "el mar" de Solís. Entonces juzgaron conveniente dar cuenta de ello al Almirante.

Surge la duda si las dos naves exploraron juntas o lo hicieron separadas por el temporal; de cualquier modo se encontraron en el viaje de regreso, aportando ambos capitanes informes muy semejantes. Otra cuestión no aclarada es la de la duración de la comisión exploradora. Al zarpar los capitanes quedaron en regresar a los cinco días y siendo aquel día 21, ello debía ocurrir el 26. La preocupación por la tardanza debía producirse desde esta última fecha. Pero Pigafetta da a entender que aparecieron al cabo de otros dos días de espera, vale decir, el 28 ó 29. Si así fuera, una vez recibida la información de sus exploradores, Magallanes debió aguardar dos o tres días antes de dar la orden de partida.

Cuando el plazo de retorno había sido sobrepasado hasta angustiar al Almirante, se avistaron al fin con alivio las velas de las *naos* y se escucharon estampidos de bombardas y culebrinas, sones de trompetas y gritos. Aquellas manifestaciones pudieron tal vez estremecer a Magallanes. ¿Serían ellas sólo la expresión de la alegría con que se producía el reencuentro, o aquella algarabía anunciaba la noticia que tanto aguardaba? Y su presentimiento se vio confirmado cuando las dos *naos* fueron a anclar junto a la capitana y sus comandantes participaron a Magallanes la relación de lo explorado. Entonces con grande y emocionado júbilo dieron gracias al Altísimo y a la Virgen María, a cuya protección se habían acogido los navegantes²¹. En este punto, en el terreno de las conjeturas, es necesario hacer mención a una segunda comisión exploratoria, la de la *San Antonio*, *nao* excelente y muy marinera. Señala Antonio de Herrera que Magallanes para mayor seguridad la envió a confirmar los antecedentes recibidos, en cumplimiento de lo cual la *nao* anduvo cosa de cincuenta leguas canal adentro sin encontrarle término y retornó a la bahía Posesión para dar cuenta de su cometido²². Habría que saber si la extensión del probable recorrido fue en viaje redondo o sólo en el de penetración. En el primer caso —que pudo ser lo proba-

²¹ No es aventurado pensar, conocidas como eran las prácticas de la época, el espíritu cristiano del Almirante y sus hombres y la presencia de religiosos en la expedición, que tal acción de gracias se hiciera en la forma de un *Te Deum*, acto del ritual católico apropiado para las circunstancias, o aún de una misa solemne. De ser así, esta sería la primera misa celebrada en el Estrecho y en el futuro territorio chileno.

²² En Fernández de Navarrete, *op. cit.*



*Dux ego classis eram Iositanni nomine Regis;
Missus in Australis spaciosa per aequora terras:
Plurimaeque ut nobis apparuit insula; tandem
Ad freta devenimus nostro de nomine dicta.
Ipsa Magellani etiam nunc terra reseruat
Australis nomen: pery sed miles in illa.*

Figura 1.—Hernando de Magallanes, descubridor del estrecho de su nombre y de Chile por el sur. Grabado del siglo XVI.

ble— y estimando que la equivalencia actual de la legua española podría ser de 3,18 millas (5,9 kilómetros más o menos) tendríamos que la *San Antonio* habría alcanzado en esta segunda exploración hasta la latitud de Punta Arenas; en el segundo caso, podría pensarse que la nave sobrepasó el cabo Froward, suposición inaceptable. La primera posibilidad permite llenar el espacio de tiempo, tres o cuatro días, esto es hasta el 31 de octubre o el 1º de noviembre, para completar la cronología inicial de la expedición descubridora.

Hernando de Magallanes dio entonces orden de seguir la derrota de las naves exploradoras pues aquel brazo de mar parecía ser el estrecho que tantos afanes le habían significado.

Corría el día 1º de noviembre de 1520, día de todos los bienaventurados del santoral, por eso el brazo de mar se bautizaría como *Canal de Todos los Santos*.

Navegando canal adentro la flota fondeó en la misma bahía donde habían buscado refugio las *naos* exploradoras el 21 de octubre (bahía Felipe). La nave capitana envió un bote a la costa para obtener información respecto a los habitantes cuyos fuegos habían visto durante las noches como señas inequívocas de presencia humana. Esas llanuras esteparias pasaron a llamarse *tierra de los Fuegos*. Los marineros una vez que desembarcaron sólo encontraron una ballena muerta y un cementerio indígena. No había rastro alguno de habitantes. Por singular coincidencia, transcurridos hoy más de cuatro siglos y medio desde aquel viaje, las naves que entran al Estrecho por el oriente pueden contemplar durante la noche un espectáculo semejante al que observan Magallanes y sus hombres, no debido a los aborígenes, extinguidos hace mucho tiempo, sino a las antorchas que queman los gases no aprovechables de los yacimientos petrolíferos.

Luego de breve recalada en la costa fueguina, que fue el primer desembarco europeo en el futuro suelo de Chile, las *naos* cruzaron la Segunda Angostura penetrando en una *bahía muy grande*, al decir de Albo y que es el comienzo del actual Paso Ancho. Finalmente anclaron entre una isla mayor (Isabel) y la tierra firme de Patagonia, que pudo ser alguna caleta de la costa de la península de Brunswick, situada entre las bahías Pecket y Pelicano. A medida que avanzaban, el acucioso contraamaestre Albo iba arrumbando la costa y señalando las instrucciones de navegación, en lo que habría de ser la primera carta y el primer derrotero del Estrecho.

Al día siguiente se reanudó la navegación y las tripulaciones pudieron apreciar el cambio del paisaje, más atractivo por la banda de estribor, debido al carácter montuoso que iban asumiendo las tierras costeras mientras navegaban por un verdadero lago marino. De pronto se advierte una tierra llana que avanza canal adentro desde el sur y que divide las aguas al este y al oeste, y ante la encrucijada surge la duda sobre qué rumbo seguir. El Almirante llama a consejo a sus capitanes y pilotos. La opinión general es continuar

avanzando, excepto la del piloto de la *San Antonio*, el portugués Esteban Gómez, quien argumentó que los víveres ya se hacían insuficientes para un viaje más prolongado, que los buques no estaban en condiciones para navegar y que, por último, el Estrecho buscado podía darse por descubierto. A ello hubo de replicar Magallanes "*que aunque supiese comer los cueros de las vacas con que las antenas iban forradas, había que pasar adelante y descubrir lo que había prometido al Emperador*"²³. Amparado por el parecer mayoritario, Magallanes resolvió proseguir la derrota dividiendo la flota en dos partidas. Una, formada por la *Concepción* y la *San Antonio*, a las que envió a reconocer la gran abertura del sureste y sus prolongaciones para ver si por allí seguía el Estrecho; a su vez, él con su nave y la *Victoria* adelantarían en el rumbo que traían.

La comisión encomendada fue aprovechada por Esteban Gómez quien tramaba una inicua acción. Así fue como su nao, "*partió inmediatamente e hizo fuerza de velas, sin querer aguardar a la segunda, que quería dejar atrás, porque el piloto pensaba aprovecharse de la oscuridad de la noche para desandar el camino y regresarse a España por la misma derrota que acabábamos de hacer*"²⁴. Había en el capitán portugués un antiguo resentimiento en contra de Magallanes debido a que al arribar éste a España, se encontraba allí Gómez solicitándole carabelas al Rey para una expedición que pensaba organizar a las Molucas. La presencia y el proyecto de Magallanes hicieron fracasar el plan de Esteban Gómez, no quedándole más alternativa que contratarse en la armada magallánica a las órdenes del que consideró su detestado rival.

Fue así como aquella noche de comienzos de noviembre, al amparo de la costa nororiental de la actual isla Dawson, se llevó a cabo la conjura. Concertándose Gómez con otros marineros apresó al capitán Alvaro de Mezquita y asumiendo el mando dispuso el retorno a Europa.

Mientras tanto el leal Juan Rodríguez Serrano, al mando de la *Concepción* llevó a buen término la exploración encomendada. Recorrió las aguas de la actual bahía *Inútil* y del canal Whiteside, para comprobar que no pertenecían al Estrecho propiamente tal, procurando de paso avistar a la desaparecida *San Antonio* de cuyo rumbo y destino no se tenían noticias.

Magallanes con la *Trinidad* y la *Victoria*, había tomado la que resultaría ser buena ruta avanzando hacia el sur apegado a la costa, en moderadas singladuras, al cabo de las cuales pudo recalar en parajes como Bahía Buena y Bahía del Aguila. Desde este último punto cuya latitud corresponde casi a la del cabo San Isidro, el rumbo

²³ Antonio de Herrera, en Navarrete, op. cit., p. 42.

²⁴ Antonio Pigafetta, *Primer viaje en torno del Globo*, Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires - Santiago de Chile, 1970, p. 34.

lo llevó hasta el morro que remata al territorio en aquella parte y que es el cabo Froward. Se encontró allí con un mundo geográfico sorprendente por su magnificencia. ¡Cómo debieron asombrar al lusitano y a sus hombres esas montañas abruptas e imponentes revestidas de bosques desde el borde mismo del mar y coronadas las más elevadas por mantos de nieve! Qué extraños se veían en sus formas esos árboles costeros aplastados o retorcidos por la persistencia torturante del viento que allí parecía reinar sempiterno. Cuán distinto era todo aquello de las tierras que habían dejado atrás, sobre todo de las llanuras del comienzo de la penetración; sin duda que éste era otro país jamás visto antes por los europeos. Las dos carabelas tornaron al noroeste enfrentando el cerro que señala la inflexión más austral del Estrecho y el extremo de la tierra firme del continente americano. Casi en los 54° de latitud sur dieron con un puerto amplio y seguro con aguas abundantes en sardinas, razón por la que fue llamado "puerto o bahía de las Sardinas"²⁵. Este puerto ha sido comúnmente identificado como la actual bahía Fortescue que se abre exactamente en los 53° 41' 23" de latitud austral y 72° de longitud oeste, y está conformado por un antepuerto —la bahía Fortescue— y un seno interior más bajo y abrigado —puerto Gallant—, ambos excelentes fondeaderos. En el fondo del puerto Gallant desemboca un pequeño río que procede del NO, cuyas aguas al sumirse en la bahía le otorgaban el aspecto de un estuario fluvial. Entre uno y otro se sitúa el islote Wigwam, que se prolonga hacia la costa del oeste, como una verdadera península, contribuyendo a hacer más abrigado el fondeadero interior. Magallanes debió descubrir este seguro puerto entre el 4 y el 6 de noviembre²⁶.

²⁵ Durante siglos hubo quienes buscaron en vano la presencia de sardinas en los litorales surorientales y suroccidentales de la península de Brunswick, para poder determinar de tal modo el sitio al que había bajado a tierra Magallanes, no fue posible debido a que la presencia de tales peces es ocasional. En efecto, según información proporcionada por los biólogos marinos Leonardo Guzmán e Italo Campodónico, de la Sección Hidrobiología del Depto. de Recursos Naturales, Instituto de la Patagonia, hay en el estrecho de Magallanes a lo menos cuatro especies distintas del género *Clupea*, conocidas como sardinas, y que viven habitualmente en aguas abiertas; sólo cuando son perseguidos por especies predatoras, los cardúmenes se refugian en aguas semicerradas de puertos o bahías. Tal pudo ocurrir al arribar Magallanes.

²⁶ Calculamos que habiendo zarpado Magallanes el día 1º de noviembre desde la bahía de Posesión, debió fondear el mismo día junto al continente en el Paso Real. El día 2 debió llegar al punto de la encrucijada y como la navegación se hacía sólo con luz diurna, bien pudo al dividirse la flota, allegarse con la *Trinidad* y la *Victoria* al socaire de la costa firme y fondear en alguno de los buenos tenederos que allí existen, Bahía Carrera, Bahía Buena, el mejor, o San Juan. El día 3 debió haber reanudado la navegación guareciéndose, quizá al caer la tarde, en la Bahía del Aguila o en la de San Nicolás. El 4 pudo haber ido a surgir traspuesto el cabo Froward a bahía Abrigada o a bahía Wood, y al día siguiente arribar al puerto de las Sardinas o Fortescue. Es bueno tener presente que la navegación era exploradora por lo tanto se iba en lento plan de reconocimiento con lo que además se hacía tiempo en espera de las otras dos naos; así entonces quedaría establecida la fecha probable de llegada al sitio mencionado.

El Almirante entusiasmado ofreció un premio a quienes llegaran primero a tierra. Los afortunados fueron Hernando de Bustamante, barbero de la *Concepción* y Bocacio Alfonso u Ocacio Alonso, marino de la *Santiago*, trasbordados posteriormente a la *Victoria*. Estos serían doblemente afortunados, pues no sólo ganaron el premio ofrecido, sino que estuvieron entre los 36 tripulantes que regresaron a España, habiendo cobrado el premio en la Casa de Contratación el 30 de octubre de 1523.

Sobre lo que pudo ocurrir en este puerto de las Sardinias poco narran los cronistas. Desde luego como afirma Herrera se hizo provisión de agua y leña y buenas capturas de pescado, faenas de rutina. Pero fundados en buenas razones podemos ahora reconstituir algunos sucesos de aquella "primera bajada oficial". Desde luego el Capitán General, pues tiempo, lugar y ánimo eran propicios, hubo de elegir tal sitio para realizar la toma solemne de posesión del país en nombre del Rey y Emperador, tal como lo prescribían las instrucciones que había recibido.

Los términos de la Capitulación y Asiento del monarca eran precisos y ordenaban a Magallanes que al descubrir "*lo que hasta agora no se ha hallado...*" debía ponerlo "*...so nuestro Señorío e sujeción*"²⁷; y para reafirmar aún el encargo, la cláusula séptima de la Capitulación agregaba "*...e cuando llegaredes á ella (los territorios a descubrir) saldreis en tierra e porneis un padrón de nuestras armas, no seyendo en la demarcación del serenísimo Rey de Portugal, nuestro hermano, e hareis asiento por los Escribanos de la dicha tierra en que así asentardes el dicho padrón: declarando en cuantos grados está de latitud, é asimismo en cuantos está de longitud de la demarcación de entre estos Reinos é los de Portugal: é seyendo la tal tierra poblada, procurareis de haber habla con la gente della, no poniendo vuestras personas en tierra, ni gente que pueda recibir peligro, salvo teniendo tal seguridad dellos que sin recelo se pueda hacer...*"²⁸.

Y si alguien considerara aventurada nuestra conjetura, afirmando que dicha orden había de referirse sólo a las tierras de las especias, nos anticipamos a replicar que es necesario conjugar esta cláusula con el encabezamiento de la Capitulación que prescribía poner bajo real señorío "*lo que hasta agora no se ha hallado*". Tal requisito geográfico se cumplía desde el término de la demarcación con los portugueses, vale decir la costa patagónica, el Estrecho y sus tierras, hasta las Molucas. Si Hernando de Magallanes no tomó posesión en San Julián fue porque carecía de sentido, pero en cambio en el Estrecho era distinto, pues éste *era* el umbral que había que franquear para

²⁷ Instrucción que dio el Rey a Magallanes y a Faleiro para el viage al descubrimiento de las islas del Maluco (En Navarrete, op. cit., Tomo IV, Apéndice XIV, p. 123).

²⁸ Instrucción que dio el Rey...", op. cit.

llegar a la especiería. Así entonces el Capitán General vestido de gala hubo de bajar a tierra donde con la solemnidad que prescribía la usanza debió tomar posesión de aquel Estrecho de Todos los Santos, de las tierras de los Patagones y de los Fuegos, de sus habitantes y bestias en nombre del muy dignísimo don Carlos, Rey Católico de Castilla, Aragón y Granada, y Emperador de los Romanos.

A este acto siguió la misa solemne, de cuya ocurrencia sí sabemos, que celebró el capellán Pedro de Valderrama, en señal de gratitud por los favores dispensados. Este acto ritual pasó a ser así el primero en celebrarse en lo que sería territorio chileno.

¿Hubo padrón testimonial y acta de escribanía que dieran fe del acto solemne? En cuanto al padrón bien pudo existir, incluso con las armas reales y para ello sobran buenos troncos, pero no es fácil calcular cuánto pudo durar; quizá desapareció apenas levaron anclas las naves. Pensamos que si el padrón fue erigido, los indios canoeros —artistas consumados de la rapiña— debieron dar cuenta del monumento testimonial rápidamente. Fundamos la suposición en argumento de analogía, estimando que hubo de acontecer lo mismo que ocurrió en 1599, cuando los holandeses de Cordes crearon la “Hermandad del León Desencadenado” y para constancia levantaron un tronco sobre el que pusieron las armas de la flamante orden. Dicho pilar fue robado y destruido por los aborígenes casi a la vista de los marinos.

En cuanto al acta de posesión es probable que como tantos otros documentos que convenía ocultar por razones políticas, haya caído posteriormente en manos de los portugueses de Malaca y de éstos haya pasado a los archivos secretos de la corte lusitana de donde no saldría jamás.

Respecto del silencio de Pigafetta sobre los eventuales acontecimientos, es probable que los haya omitido como tantos otros ocurridos en el periplo, habiendo dado importancia sólo a los aspectos que más impresionaron su particular imaginación.

Los días que siguieron, hasta cuatro según Pigafetta y seis según otros cronistas, fueron de moderada faena y mayor holganza que harto la necesitaban los rendidos tripulantes. Es de imaginarse a los buenos marineros vagabundeando por la playa, hartándose de mariscos o probando las yerbas que afamara Pigafetta, o aun panza al cielo descansando sobre el pasto, divagando acerca de las circunstancias que los habían traído casi a las antípodas y añorando con seguridad a seres queridos en la lejana tierra natal.

Magallanes aprovechó el tiempo para despachar en plan de exploración a un bien provisto chalupón de la nave capitana, para constatar si el canal era tal y desembocaba en otro mar. Pigafetta a quien seguimos en este caso dice que *“los tripulantes de esta embarcación regresaron al tercer día, anunciándonos que habían visto el cabo en que concluía el Estrecho, y un gran mar, esto es, el Océa-*

no”²⁹. Al ser notificado de ello el Almirante lloró de alegría y llamó al dicho cabo “Deseado” “... porque, en efecto, desde largo tiempo ansiábamos por verlo”³⁰.

Es importante analizar esta información del cronista lombardo, cuyo contenido ha sido aceptado sin mayor crítica por los historiadores hasta el presente. En primer lugar nos mueve a muy seria duda la extensión del viaje realizado en tan corto tiempo. Es imposible que una chalupa haya recorrido, en viaje redondo, en tres días la gran distancia entre el puerto de las Sardinias y la boca occidental del Estrecho (240 millas). Por si la prueba de la distancia fuera insuficiente, debemos recordar que cuando Magallanes retoma la derrota para salir del Estrecho demora seis días en hacer el trayecto *solamente de ida* entre el puerto del Isleo, aparentemente más al occidente que el de las Sardinias, y el cabo Deseado. Pero hay más; Herrera señala que quien dio la noticia a Magallanes fue el artillero flamenco Roldán de Argote, el que habiendo escalado un cerro “vio” el océano. La posteridad llamó a esta montaña “*Campana de Roldán*”. Pero la tradición perdió su ubicación precisa y se ha discutido mucho acerca de su situación, concluyéndose —como lo hace la cartografía chilena en uso— por asignar ese topónimo a un cerro situado al sureste de la bahía Fortescue, o sea en sentido inverso al de la ruta del chalupón y desde el cual es imposible avizorar como lo hiciera Roldán. Pero la cartografía histórica, en este caso el *Mapa Marítimo del Estrecho de Magallanes* de Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, de 1769, acude en nuestra ayuda. El reputado geógrafo sitúa la “Campana de Roldán” enfrentando el cabo Quade o Quod, lo que coincide con la descripción de Ladrillero que la ubica donde “*da la vuelta el Estrecho*”, circunstancia geográfica que se aprecia cabalmente cuando se navega de occidente a oriente por el largo canal.

Así la chalupa exploradora navegó hacia el noroeste por espacio de un día y medio, pudiendo entonces —considerando su probable velocidad— sobrepasar apenas la actual isla Carlos III, arribando a su extremo noroccidental o a la contigua bahía de los Caballeros (bahía Ridders) en la isla de Santa Inés, a cuya vera se alza un monte de 335 metros de altura (cerro El Morrión) con buena visibilidad limpia y amplia sobre el Paso Largo, anunciada vía de salida del Estrecho. Queda probado de esta manera que la chalupa no pudo llegar a la boca occidental del gran canal y que lo que viera Roldán de Argote fue el Paso Largo del Estrecho. De este modo el cabo Crosstide bien puede coincidir con el *Deseado* de Magallanes.

Como fuera, el Almirante se conmovió con la noticia hasta las lágrimas, pero tan alegre sensación hubo de durar poco pues luego hizo presa en él la angustia por la tardanza de las otras dos naves.

²⁹⁻³⁰ Pigafetta, op. cit. p. 36.

De ese modo, después de los seis días de reposo el Capitán General ordenó levar anclas y desandar el trayecto en busca de la *San Antonio* y la *Concepción*. A poco navegar se encontraron con esta última carabela, cuyo capitán informó a Magallanes de la desaparición de la nao confiada a Mezquita.

Para la búsqueda Magallanes volvió a dividir su ya menguada armada; la *Victoria* recibió la orden de zarpar hacia la boca por donde habían entrado al canal de Todos los Santos, con encargo de dejar señales en los puntos prominentes de la primera bahía, la de Posesión. Debían levantarse una bandera con una carta de instrucciones al pie y dos señales más —cruces tal vez—, una en la misma bahía y otra en la pequeña isleta donde habían observado pájaros y lobos marinos, que debemos identificar como el actual islote Santa Marta.

Magallanes, entre tanto, con la *Trinidad* y la *Concepción*, buscó por el canal donde debió haber penetrado la *San Antonio*, explorando las aguas entre la costa oriental de la isla Dawson y la costa fueguina al sur del cabo Nariz. Fue en vano, pues no se halló la menor señal de la nave de Mezquita. Temiendo un siniestro recurrió al astrólogo Andrés de San Martín, cuya ciencia bien podía ayudar a resolver el misterio de la desaparición. Así, singularmente, San Martín luego de consultar las estrellas manifestó que la embarcación había huido a España, llevando a su capitán encadenado.

La *Trinidad* y la *Concepción* navegaron hasta cerca del río de las Sardinias como señala Pigafetta, en donde aguardaron a la *Victoria* que no tardó en reunírseles. Entonces la flotilla navegó avante el Estrecho aprovechando la información de la chalupa exploradora y recaló en algún punto del extremo noroccidental de la isla Carlos III.

La exactitud del sitio de reunión es difícil confirmarla, pues si el cronista lombardo indica sólo la proximidad al anterior puerto de recalada, el escribano Espeleta, que levantó el acta del acuerdo para proseguir la derrota, la sitúa "en el canal de Todos los Santos, enfrente del río del isleo". ¿Cuál fue este río del isleo? Fortescue-Sardinias posee un islote, según se ha visto, y esta circunstancia pudo llevar a Espeleta a denominar el sitio, pero si éste tenía ya denominación que no podía ser desconocida para el escribano, carecía de sentido darle otra. Ello nos mueve a discurrir que tal "río del isleo" fue otro lugar distinto a aquél. En primer lugar por la razón expuesta y luego porque el término "isleo" significa "isla pequeña en vecindad de otra mayor" y esta circunstancia sí se da más adelante en la geografía del litoral del Estrecho. Entonces y conocida la decisión de Magallanes de erigir una cruz en un promontorio que se ha identificado como perteneciente a la actual isla Carlos III (Morison, op. cit.), podría suponerse que el lugar de reunión de las naves pudo estar junto a la costa de dicha isla o en sus inmediaciones.

En este lugar, el Capitán General fue presa de graves dudas ante la pérdida de una segunda nave y la demora y consumo de víveres. En la incertidumbre llamó a consejo de oficiales por segunda vez el día 22 de noviembre.

A nombre de todos contestó el astrólogo Andrés de San Martín y abundando en razones concluyó por recomendar la prosecución del viaje pues tenían por delante "*la flor del verano en la mano*". Oído el parecer, Magallanes juró ante sus capitanes y pilotos marchar adelante y mandó que todos le siguiesen.

El día 23 la armada levó anclas en medio de fiesta de bombardas tomando el rumbo "*noroeste un cuarto al oeste*" que la llevó derecho por el Paso Largo en medio de un sobrecogedor y sombrío escenario natural, hasta dar el 27 ó 28 de noviembre de 1520 con el término del Estrecho, dejando a la izquierda el cabo que el Almirante llamó "*Deseado*" o "*Fermoso*" y a la derecha el de la "*Victoria*".

De esa manera finalizaba la navegación descubridora del Estrecho desarrollada con idas y venidas, durante cuatro semanas. Pese a las contrariedades había sido un viaje breve y aún feliz pues las fuerzas de la naturaleza, los vientos terribles de la región occidental, habían estado asombrosamente quietos como si hubiesen temido a ese genio de la obstinación que fuera el audaz navegante portugués.

Al penetrar al Mar del Sur, que Balboa designó "*Pacífico*", Magallanes navegaba ya rumbo de la gloria, dejando su nombre y su gesta ligados para siempre al gran canal austral.

Descubrimiento de Chile por el sur

Durante el mismo viaje descubridor del Estrecho se produjo un hecho al que los historiadores hasta hace muy poco no le otorgaban mayor relevancia. Este acontecimiento paralelo fue el descubrimiento de un territorio nuevo para los europeos, territorio acuático que recorrían y reconocían, pero que era flanqueado por costas que por el norte en un comienzo eran áridas y llanas, y después montuosas y arboladas: era la tierra de aquellos gigantes patones, la PATAGONIA. Por el sur litorales y terrenos del interior que hasta donde podía verse guardaban semejanza con los del norte y aun con más montañas hacia el meridión, y que por haber divisado los expedicionarios muchos humos o fuegos, los habían nombrado TIERRA DE LOS FUEGOS.

Y si para descubrir fuese menester algo más que el mero paso, Magallanes colmó en exceso la exigencia. En la Patagonia hubo relevamiento geográfico, fondeos y desembarcos, hitos señalizadores, actos solemnes de posesión y acción de gracias a la Divinidad.

Este nuevo territorio geográfico, mundo frío sempiternamente ventoso; amarillo y verde, blanco o azul por el colorido de sus elementos naturales dominantes, carecía de nombre que lo designara en su conjunto y si el descubridor le impuso alguno, la denomina-

ción se perdió para siempre. Pero, aún sin nombre, ya existía desde aquellos momentos para la Geografía y para la Historia.

Dieciséis años después, cuatro mil kilómetros al norte, un capitán español en busca del oro esquivo penetraría por el otro extremo de la tierra, enterándose por sus naturales que una parte de ese país se llamaba CHILE. Tal nombre abarcaría después a un larguísimo territorio desde el desierto tórrido al hielo antártico, y que, la pasión y la voluntad de otros capitanes conquistarían dándole unidad política e histórica en su variada continuidad geográfica. Por eso también el 1º de noviembre de 1520, afirmamos con propiedad, Hernando de Magallanes descubrió a Chile, por el sur.

Los viajes postmagallánicos

La evaluación de la expedición de Magallanes puede hacerse bajo dos aspectos.

En primer término el aspecto científico. La aventura del Almirante pudo demostrar en la práctica la esfericidad de la Tierra, su mayor dimensión geográfica y la diferente relación entre continentes y océanos. Esto obligó a revisar los conceptos en boga que otorgaban preponderancia a las masas emergentes sobre las superficies líquidas. Por último, permitió el hallazgo del paso interoceánico a través del continente que definitivamente resultó ser una nueva entidad geográfica.

El segundo aspecto del resultado fue el económico. Significó el acceso de España a las riquezas del oriente extremo y la consiguiente ruptura del monopolio portugués en el comercio de las especias ejercido ya por cuatro lustros.

Pese a su importancia geográfica el descubrimiento del Estrecho no llegó a satisfacer del todo a la Corona y a la Casa de Contratación. Su ubicación resultó mucho más meridional que la supuesta y a esta desventaja, que parecía alargar la ruta, venía a añadirse —según las relaciones del desertor Esteban Gómez y las de Sebastián Elcano— lo tormentoso y destemplado del clima, que hacía muy peligrosa la navegación.

Con todo, y más allá de las consideraciones expuestas, la expedición había permitido llegar a las Molucas por el occidente, que era lo realmente importante. Esta circunstancia, como era de esperar, provocó gran inquietud en la corte portuguesa que no aceptó de buenas a primeras que las codiciadas islas escaparan a su jurisdicción, planteándosele al monarca español la cuestión del dominio. De tal modo se encomendó a comisiones de cosmógrafos de los dos países la determinación de la verdadera ubicación de las Molucas, asunto engorroso que tomó más tiempo que el previsto. Por tal razón Carlos V no había autorizado, mientras tanto, ninguna nueva expedición, pero debido a la demora aprobó la preparación de una

segunda flota a las Molucas, esta vez con un objetivo claramente económico.

El carácter mercantil de la expedición hizo que su financiamiento fuera asumido fundamentalmente por una filial de la casa bancaria Fugger. Hacia el verano de 1525 se encontraba dispuesta una flota más importante que la descubridora de antaño, pues estaba formada por dos naos de mayor porte, *Santa María de la Victoria* y *Sancti Spiritus*; otras dos de menor tonelaje, *Anunciada* y *San Gabriel*; dos carabelas, *Santa María del Parral* y *San Lesmes* y, finalmente, la pinaza *Santiago*. Como jefe de esta armada fue designado el comendador de la orden de Santiago, Francisco García Jofré de Loayza³¹. Entre los oficiales figuraban dos sobrevivientes de la expedición magallánica, Juan Sebastián Elcano, el afortunado piloto de la *Victoria*, ahora piloto mayor de la flota y capitán de la *Sancti Spiritus*; y, Hernando de Bustamante, el otrora barbero, ascendido ahora a tesorero del mismo navío.

La flota zarpó desde el puerto de La Coruña el 24 de julio de 1525, y sufrió a la altura del río de la Plata el castigo de una tormenta que la dividió en dos grupos. El primero compuesto por la nave de Elcano: la *Anunciada*, la *Santa María del Parral*, la *San Lesmes*, y la *Santiago*, llegó a la boca del río Santa Cruz a fines de año o en los comienzos de 1526. Deseoso de avanzar, Elcano despachó a la pinaza en espera de la nave capitana y de la *San Gabriel*, mientras él con las otras cuatro se dirigía al Estrecho a cuya entrada oriental arribó el 24 de enero. Allí comenzaron las desventuras pues las naves debieron soportar en la gran boca un fortísimo vendaval del suroeste que arrastró a la *Sancti Spiritus*, hasta la costa del norte en donde se destruyó, salvándose sus tripulantes excepto nueve hombres que perecieron ahogados³². Este sería el primer naufragio en los anales del Estrecho y su desgraciado protagonista nada menos que el primer navegante que había dado la vuelta al mundo.

Una vez embarcada parte de los náufragos y Sebastián Elcano en la *Anunciada*, otro ventarrón la lanzó Estrecho afuera de donde no pudo volver sino al día siguiente. Entretanto había arribado Loayza con las otras tres naves logrando rescatar al resto de los náufragos de la *Sancti Spiritus*. La castigada flota estuvo sin poder pasar adelante, detenida por el viento, hasta el 6 de febrero en

³¹ Pastells y otros autores han señalado que el capitán general de esta armada era "Frey" o Fray García Jofré de Loayza, comendador de la orden de San Juan. En realidad Loayza no era religioso sino soldado y pertenecía no a la orden mencionada sino a la de Santiago. La confusión ha surgido del hecho de ser el capitán general probablemente hermano o pariente cercano de García de Loayza, obispo de Osuna, general de la orden religiosa Dominicana y consejero privado del Rey.

³² El lugar probable del naufragio ha de situarse sobre el fondo de la ensenada que se abre entre las puntas Daniel y Dungeness. Morison señala como sitio del suceso la costa de bahía Santiago, pero ello no pudo ser posible pues Elcano no logró pasar entonces la Primera Angostura.

que la tormenta echó afuera a una parte de la armada. La dispersó de tal manera que la *Santa María del Parral* y la *San Lesmes* derivaron hacia el sureste llegando a un punto que a sus tripulantes les pareció "el acabamiento de la tierra". La *Anunciada* se perdió para siempre, mientras la capitana tras duro trance logró salvarse varada y maltrecha. La *Santiago* y la *San Gabriel* no pasaron mayor riesgo.

Efectuadas las reparaciones de urgencia, Loayza zarpó con la *San Gabriel* y la *Santa María del Parral*, rumbo del estuario del río Santa Cruz uniéndoseles en el camino la *San Lesmes*. En el sitio del naufragio quedó la pinaza *Santiago*, con el encargo de salvar cuanto pudiese de la *Sancti Spiritus*. El 15 de febrero Loayza despachó a la *San Gabriel* para avisar a la *Santiago* que se moviese hacia donde se encontraban las demás naves. Pero su capitán Rodrigo de Acuña, luego de cumplir el encargo se apropió de un bote de la pinaza y enfiló con su embarcación rumbo a España, cansado de tanto zarandeo.

Por fin, el 29 de marzo, reparadas las averías y reabastecidas las cuatro naves que le quedaban, Loayza dispuso el nuevo zarpe hacia el Estrecho al que pudo, al fin, embocar con calma y navegar hasta cerca de las islas Santa Marta y Magdalena. Desde este punto avanzó sin grandes problemas, mientras su piloto Martín de Uriarte trazaba el derrotero del canal, recalando en lugares que fue sucesivamente denominando *San Jorge*, *Buen Puerto*, *San Juan* y *de Mayo*. Ocurrieron algunos hechos como un incendio en la nave capitana que fue conjurado gracias a la presencia de ánimo de Loayza; y el fallecimiento del factor general de la armada, Diego de Covadonga, durante la permanencia en el puerto de San Jorge. Además se divisaron indígenas canoeros —quizás los primeros en ser contemplados por europeos— en el litoral sudoccidental de la península de Brunswick. Por fin las naves salieron al Pacífico el 26 de mayo concluyendo —en lo que respecta al Estrecho— un viaje señalado únicamente por el rigor de la naturaleza durante los primeros meses de aquel 1526.

El resto del viaje y su epílogo para la ya dismantelada segunda armada de las Molucas fue similar a lo ocurrido en la primera parte. Habiendo vuelto a sufrir los castigos de los vientos australes, las embarcaciones se separaron definitivamente, perdiéndose algunas y arribando a las Molucas sólo la *Santa María de la Victoria* y la *Santa María del Parral*. Durante el viaje murieron Loayza y su sucesor, Elcano, y para remate de tanta desventura la nave capitana acabó enredada en lucha con los establecimientos portugueses de las tierras de las especias.

Valga esta referencia sobre la armada de Loayza como una digresión necesaria, pues las circunstancias político-económicas que habían motivado las expediciones y el descubrimiento del Estrecho habían cambiado. En primer término, el Emperador Carlos V acabó por entenderse con el monarca de Portugal, de quien llegó a ser

cuñado, cediéndole el derecho que invocaba sobre las Molucas cuyo acceso, por otra parte, se mostraba tan difícil. Además no valía la pena enemistarse con Portugal ni arriesgar recursos en tan remota explotación ahora que los reinos del Perú y Nueva España comenzaban a entregar plata y oro, más valiosos que las especias.

Así la conquista y explotación de las Molucas dejaron de ser razón para navegar el estrecho de Magallanes. Quienes en el futuro penetren por él lo harán en consideración con otros objetivos.

Fue entonces cuando los territorios descubiertos en el nuevo mundo por Magallanes pasaron a concitar atención. De este modo la casa Fugger, cuyos servicios financieros al Emperador la hacían acreedora a demandar ventajas, representó al soberano a través de su agente en España, Vido Herdl, su interés por reconocer, conquistar y poblar las tierras que corrían desde el Estrecho hasta las islas Chinchas. El monarca luego de solicitar el parecer del Consejo de Indias, hizo saber su voluntad escribiendo desde Bruselas.

*"He visto el Memorial del asiento que los Fúcares (Fugger) presentaron en ese consejo sobre el descubrimiento y población que quieren hacer del Estrecho de Magallanes y nuestro parecer de las cosas que se les deben conceder y de la manera que se debe tomar al asiento y así vos mando que lo despacheis conforme a él teniendo cuidado que se haga en todo como más a nuestro servicio cumple"*³³.

Las concesiones correspondientes fueron así otorgadas a la poderosa casa de Augsburgo, comprendiendo todo el continente al oeste de la línea de Tordesillas, desde el grado 11 de latitud sur hasta el Estrecho. Pese a disponer de tan vasta merced de territorio los Fugger solicitaron aún más privilegios y habiéndoseles concedido sólo en parte acabaron por renunciar a la concesión, desistándose del proyecto en 1531.

Mientras tanto se habían organizado hacia 1527 algunas expediciones clandestinas al Estrecho, aunque se ignora si efectivamente alcanzaron hasta él. Autores de prestigio como Hakluyt, entre otros, mencionan tres naves salidas de Galicia; una supuesta expedición francesa; y, una tercera, de dos naves portuguesas. Esta referencia histórica confirma la opinión del erudito chileno José Toribio Medina en cuanto que las expediciones clandestinas al Nuevo Mundo durante la época de los descubrimientos fueron casi tantas como aquellas de las que hay constancia fidedigna.

Así como los Fugger y los desconocidos armadores de las expediciones recién mencionadas se habían interesado por las tierras americanas del sur, un noble lusitano, Simón de Alcazaba Sotomayor, obtenía en julio de 1529 una capitulación real que lo autorizaba para descubrir y poblar doscientas leguas de territorio sobre la costa occidental del continente, al sur de las islas Chinchas. No estando en situación de llevar adelante la empresa, le fue revocada

³³ Archivo Gay-Morla Vicuña, folio 178, Archivo Nacional, Santiago.

la concesión. Años después pudo conseguir una nueva merced territorial, esta vez a partir del grado 36 de latitud y por doscientas leguas también hacia el Estrecho. Empeñado en salir adelante organizó una expedición que había de llevarle a las tierras de su concesión por la vía del estrecho de Magallanes. Arribó así a su entrada oriental el 17 de enero de 1535, pero no bien hubo penetrado, fuertes vientos arrastraron mar afuera a sus dos naves, consiguiendo al fin retornar y navegar con dificultades hasta las islas de los pingüinos, donde cazaron grandes cantidades de aves. El tiempo tormentoso y frío impidió avanzar y mortificó a los tripulantes que luego de tres semanas lograron persuadir a Alcazaba de invernar sobre la costa oriental de la Patagonia. Salieron el 9 de febrero del Estrecho dejando como testimonio una cruz de madera en el mismo lugar donde la gente de Loayza había erigido otra.

Cuando se conoció el triste fin de Alcazaba, asesinado por sus marineros, el obispo de Plasencia, Gutierre de Vargas Carvajal, de mucho prestigio y valimiento ante el Rey, obtuvo para su hermano Francisco de Camargo la concesión que había correspondido al desgraciado caballero portugués. Así, por real cédula otorgada en Valladolid el 6 de noviembre de 1536 se daba a Camargo la gobernación de la *Provincia del Estrecho*, que corría desde los 36° sur hasta el paso interoceánico.

Era ésta una causa suficiente para organizar una expedición de conquista y poblamiento; pero recientes aportes historiográficos³⁴ agregan un novedoso antecedente complementario. Señala Samuel Morison que al arribar a la costa occidental de México la pinaza *Santiago*, perteneciente a la desperdigada armada de Loayza, el virrey Antonio de Mendoza concibió la posibilidad de utilizar la vía del Estrecho como ruta comercial entre España y la costa americana del oeste. Participó su idea a su cuñado, que no era otro que Gutierre de Vargas Carvajal, animándolo a armar una pequeña flota e iniciar una nueva ruta de navegación mercantil.

La expedición de Camargo habría estado entonces doblemente motivada, con razones poderosas como para que el prelado armara a su costa una expedición de tres naves en la que viajarían como capitanes sus sobrinos Francisco, flamante Gobernador del Estrecho, y Alonso de Camargo, bajo la jefatura del comendador Francisco de la Ribera.

Mientras así se movía el influyente religioso, un oscuro sobreviviente de la expedición de Magallanes, el genovés León Pancaldo, marinero de la *Trinidad*, había conseguido equipar una nave, la *Santa María*, con la que pensaba llegar hasta el Perú por la vía del Estrecho. En efecto, zarpó desde Cádiz en septiembre de 1537 ingresando meses después al paso austral. No logrando realizar su

³⁴ Morison, op. cit.

trayecto, hubo de regresar sin éxito al Atlántico. Había sido esta la cuarta navegación conocida del estrecho de Magallanes.

Luego de los preparativos las naves del obispo de Plasencia zarparon en agosto de 1539, llegando a la boca oriental del Estrecho el 20 de enero de 1540. Como soportando un riguroso ritual, las tres carabelas que componían la flota³⁵ sufrieron al penetrar el canal la fuerza de los vientos patagónicos que las despidieron hacia el océano. Pudieron retornar al cabo de ocho días sin mejor fortuna pues una nueva tormenta lanzó a la capitana contra la costa separándola de las otras dos el día 29 de enero. En el siniestro perecieron el jefe de la expedición, Francisco de la Ribera y algunos hombres. El resto de los tripulantes —ciento noventa y dos personas— se salvó, entre ellos, el capitán Sebastián de Argüello.

El sitio del siniestro se estima que estuvo en un punto entre la bahía Posesión y la de Dirección, a juzgar por el testimonio de dos de los tripulantes³⁶.

Los náufragos recorrieron la costa y dieron con una cruz y a su pie con una carta del capitán de una de las naves de la expedición del obispo, donde se hacía saber que continuaba adelante (¿?) por el Estrecho y que los esperaba por quince días, pasados los cuales seguiría rumbo al Perú. Tal misiva debemos entenderla escrita de esa manera porque su autor debió suponer que la tercera nave rescataría a los náufragos.

Y así pareció suceder realmente, tras lo cual la embarcación siguió por el Estrecho en singladuras de las que no hay noticia, yendo a recalar a una de las caletas que por la misma época sería bautizada *Valparaíso* y desde allí a Quilca en la costa peruana. Pero no perdamos de vista a los náufragos, con su capitán Argüello a la cabeza, pues ellos habrán de hacerse famosos por otra circunstancia según se verá más adelante.

La otra nave debió sufrir nuevas dificultades en el Estrecho que la obligaron a una probable internada en algún punto abrigado del litoral. Cuando sobrevino mejor tiempo el capitán dispuso regresar a Europa, llegando a España a comienzos de 1542, dándose por concluida sin provecho alguno la expedición que pretendió en un momento asentar la colonización europea en las tierras del nuevo continente.

Con la expedición del obispo de Plasencia termina el ciclo inicial de la navegación del estrecho de Magallanes que en cinco ocasiones, al menos, y con distintas motivaciones había sido, o intentado ser, cruzado. La navegación inicial no arroja un balance promisor: de

³⁵ Se cree que pudieron ser también cuatro.

³⁶ Carta de Cristóbal Rayser a Lázaro Alemán escrita desde Lisboa con fecha 19 de julio de 1541, según datos obtenidos de dos hombres que habían estado en la Armada del Obispo. (En *Viajes al Magallanes por la Armada del Obispo de Plasencia 1541*, Tomo I, Exploraciones de 1519 a 1697. Depósito Hidrográfico de Madrid. Copia manuscrita existente en el Archivo Nacional).

un total de por lo menos 17 naves, sólo ocho habían conseguido franquearlo y en trayectos que habían constituido pruebas muy duras, habiendo sido el resto maltratado y aventado por esos endemoniados vendavales que parecían no tener reposo en ese lejano mundo geográfico meridional. Las desventuras y peripecias dieron fama de peligrosidad a la navegación del Estrecho y disminuyeron en tal grado el interés por nuevas expediciones, que transcurrieron casi cuarenta años antes que una nueva embarcación surcara las aguas del Estrecho. Además, razones políticas mantuvieron por aquellos años al Emperador Carlos V ocupado en sus cada vez más complejos asuntos europeos y su interés por las tierras americanas se concentró en particular en Perú y México que le producían recursos para mantener el prestigio y la fuerza de su imperio. Las demás tierras poco contaban; menos aún aquellas tan distantes como las que bañaba el estrecho de Magallanes, cuya sola navegación había demostrado ser una aventura muy poco fructífera.

Los primeros viajes de reconocimiento

En la misma época en que la nave de la armada de los Camargo, que había logrado franquear el Estrecho, recalaba en las costas de Chile central, un capitán animoso y enérgico comenzaba aquí la empresa de conquista y formación de una nación a la que daría cima una década después a costa de su vida y de la de muchos de sus compañeros. Este adelantado visionario, Pedro de Valdivia, había obtenido merced territorial, a título de gobernación, hasta el grado 41 de latitud austral. Tiempo después quiso extender su jurisdicción hasta los bordes del estrecho de Magallanes, pues desde 1540 tenía derechos sobre la región situada al sur del gran paso de mar³⁷. Hizo pues la petición del caso al soberano.

Pero antes de obtener satisfacción en su petición, Valdivia le comunicó al monarca su intención de hacer reconocer el remoto canal expresándole: *Asimismo despacharé, con el ayuda de Dios e siendo El servido, el verano que viene —porque al presente no puedo por falta de naos que en esta tierra hay—, a descubrir e aclarar la navegación del Estrecho de Magallanes*³⁸.

Mientras insistía tenazmente ante el Emperador para que se le ampliase la gobernación, se adelantó a ordenar el reconocimiento enviando a sendos capitanes, por tierra y por mar, hacia el Estrecho. La expedición terrestre le fue encomendada a su fiel compañero el capitán Francisco de Villagra y hubo de interrumpirse al conocerse la muerte del Gobernador cuando aquél ya había traspuesto la cordillera de los Andes en demanda de las tierras magallánicas.

³⁷ Pedro de Valdivia, *Cartas de relación de la conquista de Chile*, Ed. Universitaria, Santiago 1970, p. 185.

³⁸ Id. *Infra*.

La expedición marítima fue confiada al experimentado capitán Francisco de Ulloa, secundado por un cosmógrafo de nota y piloto, Francisco Cortés de Ojea. Llevaba como práctico al portugués Sebastián Hernández, que había navegado por el Estrecho.

A fines de octubre de 1553 zarparon las dos naves de la expedición llevando como encargo expreso de su jefe aquello de "... descubrir e aclarar" la navegación del paso meridional pues hacía ya mucho que nave alguna lo había surcado y era muy poco o casi nada lo que de su trayecto se conocía, tanto que se llegaría a rumorear entre los marinantes que quizá alguna roca enorme removida de su sitio por algún ventarrón terrible podía haber bloqueado su boca occidental... (!)".

Se iniciaba de tal modo un nuevo ciclo en la navegación del Estrecho que proporcionaría valiosos antecedentes para el mejor conocimiento de su derrota.

Las naves de Ulloa y Ojea, después de un viaje exploratorio, fecundo en hallazgos geográficos, franquearon el cabo Pilar en enero de 1554. Fueron así las primeras que entraban al canal de Magallanes por el occidente, reconociendo su quebrado litoral y penetrando unas treinta leguas, esto es aproximadamente hasta puerto Solano, ensenada que se abre sobre la costa de la península de Brunswick y que debe identificarse con la actual bahía Woods. Desde allí Ulloa debió, a su pesar, regresar por el precario estado de las naves y la escasez de provisiones. Su exploración sirvió para demostrar que no había obstrucción que dificultara el paso del gran canal del sur.

Un año después que Ulloa abandonara las aguas australes, Carlos V por real orden del 29 de mayo de 1555 dirigida al nuevo Gobernador de las Provincias de Chile, García Hurtado de Mendoza, disponía de una nueva expedición de reconocimiento. "*Como veréis por nuestra cédula que con esta fecha se os entrega se os hordena y manda que llegado aquella tierra y embieis algunos navíos á tomar noticia y relación de la tierra que ay de la otra parte del Estrecho ternéis cuidado de entender en ello y avisarnos de las nuevas que trajeren las personas que embieredes á ello*"³⁹.

El real encargo recién pudo ponerse en práctica en 1557, para lo cual Hurtado de Mendoza encomendó al veterano marino, capitán Juan Fernández Ladrillero, la organización de una pequeña flota de dos carabelas de apenas 50 toneles, *San Luis* y *San Sebastián*, y un bergantín, el *San Salvador*. Le acompañaba como segundo jefe el piloto Francisco Cortés de Ojea, conocedor ya de las singladuras australes. El 17 de noviembre de 1557 se hizo a la mar desde el puerto de Concepción. Navegaron, en conserva, sólo hasta el 8 de diciembre en que una tormenta separó las naves definitivamente.

³⁹ Instrucción para el Gobernador de Chile, Folio 22, vol. 99. Archivo Gay-Morla (Arch. Nacional).

El piloto Ojea con la *San Sebastián* y el *San Salvador* siguió adelante, metiéndose en el desconocido laberinto patagónico y descubriendo un sinnúmero de pasos y canales interiores. Como no consiguió dar con la entrada occidental del Estrecho, desistió regresando hacia el norte.

Ladrillero se encaminó con la carabela restante hacia el sur, explorando los canales patagónicos y los canales fueguinos del oeste, siempre en búsqueda de la boca occidental del Estrecho, logrando penetrar en él quizás desde un canal que se abre en la costa del sur, hacia fines de julio de 1558. Dio comienzo entonces a un viaje de exploración memorable por lo prolijo. Elaboró además un excelente derrotero y llegó hasta los aborígenes que habitaban las márgenes e islas del curso fretano, de los que hizo las primeras descripciones científicamente valiosas, como también de los recursos naturales del país marítimo.

Toda esta cuidadosa faena la culminó Ladrillero el 9 de agosto de 1558 al tomar posesión del Estrecho y sus tierras, a la misma vista del Mar del Norte, en nombre del Rey de España y del Gobernador de Chile.

Este suceso trascendental tuvo lugar en la costa septentrional del canal a unas cuatro leguas españolas de su boca, lo que hoy equivaldría unos 25 kilómetros de la entrada, o sea en la vecindad del promontorio que forma el cabo que la tradición marinera y cartográfica han llamado "de Posesión"⁴⁰.

Luego de tan satisfactorio cometido Ladrillero dio "... la vuelta para ir a dar razón de lo hecho mediante Dios i su bendita Madre"⁴¹.

La descripción y derrotero del Estrecho que continuó elaborando el experto marino al retornar, contenía indicaciones precisas sobre rumbos, tenederos, recursos, tiempos, épocas propicias para la navegación, etc. "... para los que por él hubiesen de ir e venir... i para que los navegantes tengan más claridad por donde se dirijan"⁴²⁴³. De este modo y recalando en distintos lugares, Ladrillero dio pleno cumplimiento al encargo del Gobernador siendo el primero, además, en recorrer el estrecho de Magallanes en ambos sentidos, yendo a salir al Pacífico hacia marzo de 1559.

Tiempo después el Gobernador Hurtado de Mendoza se dirigió al Rey para participarle el cumplimiento de su real orden, expresándose así: "... conociendo lo mucho que para ello (el real servicio) importaba que se descubriese el Estrecho de Magallanes, como su Magestad lo avía mandado envié á hacer el dicho descu-

⁴⁰ Rectificamos así asertos anteriores en que indicábamos como lugar de la posesión a la punta de San Gregorio.

⁴¹ "Viaje al Estrecho de Magallanes por Juan Ladrillero", folio 48. Archivo de Simancas. (En copia existente en el Archivo Nacional).

⁴² "Viaje al Estrecho..." Id. id.

⁴³ Para Ladrillero como para otros navegantes anteriores y posteriores al Estrecho, propiamente tal, tenía comienzo en la Primera Angostura.

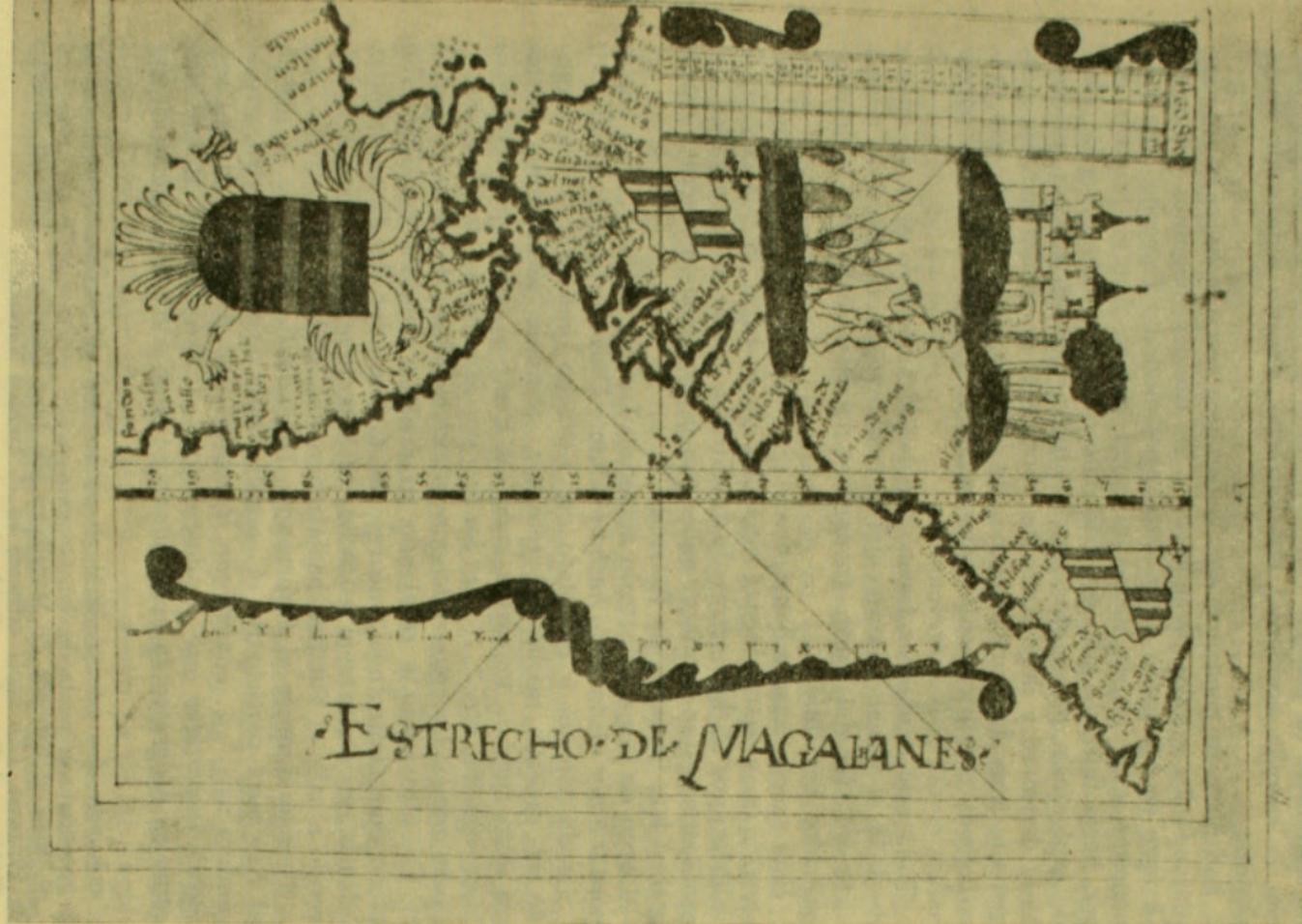


Figura 2.— Carta del estrecho de Magallanes, en Atlas de autor desconocido, circa 1560, nombrado como "Portolan 14". (Mapoteca Museo Naval de Greenwich). Obsérvese la expresión de posesión hispánica en el Estrecho.

brimiento y navegación con un capitán de mucha plática y de experiencia y con dos navíos y un vergantín y lo descubrió hasta pasar el Mar del Norte y truxo relación de como se podía navegar con mucha facilidad..."⁴⁴.

La exploración del eximio marino, de manifiesto provecho científico, puso en evidencia la viabilidad de la ruta transfretana. Este hecho de gran importancia comercial y estratégica fue mantenido en cuidadoso secreto para evitar que por aquella vía marítima se "colaran" los enemigos del reino, hacia las costas occidentales de América. La Corte y la Casa de Contratación ocultaron celosamente la relación y el derrotero elaborados por Ladrillero.

Tan bien guardado fue el secreto que debieron transcurrir veinte años antes que un navegante se aventurara por tan austral latitud. Fue Francisco Drake, osado marino inglés que actuaba en plan de corso para atacar los dominios españoles.

Apenas supo el Virrey del Perú, Francisco de Toledo, el paso del corsario, lo que produjo revuelo y alarma, adoptó medidas inmediatas de resguardo.

Por una de ellas el Virrey "...determinó enviar a descubrir el Estrecho de Magallanes, que por esta Mar del Sur se tenía casi por imposible poderse descubrir, por las innumerables bocas y canales que hay antes de llegar a él, donde se han perdido muchos descubridores que los Gobernadores del Perú y Chile han enviado allá; y aunque han ido a ello personas que entraron en él por el Mar del Norte, nunca lo acertaron, y unos se perdieron y otros se volvieron tan destrozados de las tormentas, desconfiados de lo poder descubrir, que ha todos ha puesto espanto aquella navegación; para que quitado este temor de una vez y descubierto el Estrecho, se arrumbase y se pusiese en cierta altura y derrota, y se tantease por todas partes para saber el modo que se tendrá en cerrar aquel paso para guardar estos reinos antes que los enemigos lo tomen, que importa lo que vuestra majestad mejor que todos entiende, que, a juicio de todos, no va menos que los reinos, haciendas, cuerpos y ánimas de los habitadores dellos. Esto bien mirado y comunicado con la Real Audiencia de los Reyes, Oficiales Reales y con otras muchas personas de gran experiencia en gobierno y cosas de mar y tierra, se concluyó en que se enviasen dos navíos para lo arriba dicho al Estrecho de Magallanes"⁴⁵.

⁴⁴ "Relación de lo que se ha hecho en la recuperación de Chile y descubrimiento del estrecho de Magallanes", folio 280, vol. 98. Archivo Gay-Morla (Archivo Nacional).

⁴⁵ Pedro Sarmiento de Gamboa, "Relación y Derrotero del viaje y descubrimiento del Estrecho de la Madre de Dios, antes llamado de Magallanes", pp. 3 y 4. En *Viajes al Estrecho de Magallanes 1579-1583*. Emecé Editores, Buenos Aires, 1950.

De tal modo, el 11 de octubre de 1579 partieron rumbo al sur las naos *Nuestra Señora de la Esperanza* y *San Francisco*. Al mando de la primera nave y de la expedición iba Pedro Sarmiento de Gamboa, el más experto de los marinos del Pacífico sudamericano, y a cargo de la segunda el piloto Juan de Villalobos. Las instrucciones de Sarmiento le indicaban con minuciosidad las normas a las que debía sujetar su navegación y los distintos cometidos que debía poner en ejecución tales como la observación y anotación cuidadosa de corrientes, derrotas, accidentes geográficos diversos, etc., que debían ser asentados en las cartas de marear y bautizados si carecieren de nombre. También se le instruía acerca de la colocación de cruces en sitios visibles, que sirvieran de hitos; de la apreciación acuciosa del país, de sus habitantes y recursos; de sus posibilidades de población y defensa y, naturalmente, se le pidió que tomara posesión de las tierras y aguas reconocidas en nombre de Su Majestad. Todo esto, por supuesto, bajo la consideración de las nuevas circunstancias que obligaban a cautelar mejor el real dominio en previsión de nuevas incursiones corsarias. Una vez cumplida la exploración, Sarmiento debía dirigirse a España para poner en conocimiento del soberano las particularidades del viaje y las medidas más atinadas para la defensa del estrecho de Magallanes.

Pasaremos por alto la relación del viaje de las naos desde El Callao hasta los canales patagónicos, pues no corresponde a la historia náutica del Estrecho.

Las naves de Sarmiento de Gamboa ingresaron al gran canal el 21 de enero de 1580, en medio de una grandísima borrasca —para seguir la tradición— y cuyas peripecias relató así el propio Sarmiento: *“Y en la capitana se iba con grandísimo trabajo y peligro llamando a Dios Nuestro Señor y a su benditísima Madre y a los sanctos, que intercediesen por nosotros con Nuestro Señor Jesucristo, que hubiese misericordia de nosotros. Era el viento de refriegas, y esa poca vela que llevábamos en el trinquete nos la hizo pedazos, que a no llevar otra velilla de correr, quedábamos sin vela de trinquete. Entraba la mar por un bordo y salía por otro, y por popa y proa, que no había cosa que no anduviese bajo el agua; y como el bergantín era pequeño y la nao daba muchos estrechones, corría grandísimo peligro, y cada golpe de mar lo arrasaba, los que iban dentro iban dando voces que los socorriesen de la nao, que hacían grandísima lástima oír los gritos que daban y lástimas que decían, y más viendo que no los podían socorrer por ser de noche, y nos pusimos todos a riesgo de perdernos; y animábanlos desde la nao diciendo que presto sería día y los recogerían en la nao. Y en siendo de día, la nao fue puesta de mar en través, las velas tomadas, con harto peligro, por tomar y socorrer la gente del bergantín; y tirando de la guindalesa con que venía amarrado, lo llegaron a bordo del navío, y con los mares grandes embestia con*

el espolón el costado del navío, que temimos ser desfondados con los golpes”⁴⁶.

Esta tempestad separó a la *San Francisco* de la nave capitana, haciéndola derivar por el océano hasta los 56°. Desde allí volvió procurando reconocer la boca del Estrecho, pero no se internó ya que el mismo Villalobos dispuso seguir hacia Chile y el Perú.

Sarmiento, a su vez, surcando por una mar tan soberbia llegó a salvo el día 22 de enero a un puerto de la costa sur del Estrecho que llamó “de la Misericordia, por la que Nuestro Señor Dios tuvo con nosotros en salvarnos de tantos peligros como los que pasamos en esta tormenta. . .”⁴⁷. La tierra en la que se abre la referida ensenada recibió el nombre de *Santa Inés*. El puerto Misericordia se halla en la isla Desolación. En este puerto, donde permanecieron varios días, tuvo lugar la primera posesión.

El 2 de febrero zarparon en procura de un puerto más abrigado, yendo a dar al *de la Candelaria*⁴⁸, donde tomaron contacto con los naturales del Estrecho y efectuaron una segunda posesión. Habían sido tantas las penurias y trabajos de los tripulantes que se produjo un desaliento general, seguido de inquietas murmuraciones y el abierto deseo de no proseguir la navegación. Los oficiales principales de Sarmiento, Antón Pablos y Hernando Alonso, fueron los encargados de representarle al capitán general la ingrata situación expresándole “que mirase que había hecho más que todos los descubridores del mundo en llegar allí”⁴⁹, que la otra nao se había regresado y que quedaban solos, “que no había anclas, cables ni jarcia, y que los tiempos eran de tal condición, como se había visto, que era imposible poder ir adelante sin esperar la perdición de todos por momentos . . .”⁵⁰.

La respuesta de Sarmiento fue la de un marino e hidalgo de gran temple y no menores coraje y determinación. Sabiendo que lo expuesto por sus pilotos era cierto replicó que “. . . con la confianza en Dios y en su gloriosísima Madre” su determinación era la “de perseverar hasta el fin en acabar el descubrimiento o la vida en él . . . que, aunque se había hecho mucho en llegar allí, que todo era nada si desde allí nos volviésemos . . .”. Y ante la argumentación de Alonso quien le hizo notar que perseverar en la navegación sería tentar a Dios, Sarmiento sin ocultar su enojo puso término a la entrevista puntualizando: “Yo no quiero ni pretendo tentar a Dios, sino confiar en su misericordia, haciendo de nuestra parte lo que fuere posible a nuestras fuerzas, y no me trate más

⁴⁶ “Viajes al Estrecho . . .”, citado pp. 76 y 77. Este bergantín había sido embarcado desarmado a bordo de la capitana, precisamente para trabajos de sondaje y exploración.

⁴⁷ Id., p. 76.

⁴⁸ Actual bahía Martes o Tuesday.

⁴⁹ Ibid., p. 87.

⁵⁰ Ibid., p. 87.

desta materia, que al que dello me tratare le castigaré poderosamente; y con esto no tengo más que decir, sino que luego nos hagamos a la vela”⁵¹. De esta manera se reanudó la derrota, que fue llevando a las naves de recalada en recalada en sucesivos reconocimientos que fueron señalando nuevos puertos, tenederos y ensenadas, islas y cabos. Se trazaron rumbos, se calcularon alturas astronómicas, se anotaron numerosas observaciones de valor conformándose así un verdadero relevamiento hidrográfico del gran canal entre las costas de las actuales islas Desolación, Santa Inés, Riesco y Clarence y la península de Brunswick que la posteridad náutica le reconocería agradecida conservando los nombres que impusiera el ilustre capitán⁵². Fuera de la tarea hidrográfica, Sarmiento iba anotando con igual cuidado los caracteres del país circundante y se daba tiempo para mantener un trato amistoso con los indígenas.

En su laboriosa exploración la *Nuestra Señora de la Esperanza* fue reconociendo el gran codo del Estrecho en su sector más meridional, avistando y nombrando numerosísimos montes, canales, bahías y cabos. Por fin, la nave llegó junto a la punta que se denominó *de Santana* o Santa Ana, el 12 de febrero. En esta recalada que se aprovechó para renovar agua y leña, y en extraer madera para reparaciones, se realizó la cuarta posesión del Estrecho. Este acto, con el ceremonial de rigor, concluyó con la erección de una gran cruz sobre la eminencia mayor de la punta, a cuyo pie se dejó una carta con noticias del hecho e indicando que el canal había recibido el nombre de *Estrecho de la Madre de Dios*.

Desde Santa Ana Sarmiento observó, hasta unas diez leguas, la costa firme hacia el norte, advirtiendo sus inflexiones hasta una punta destacada que llamó *San Antonio de Padua*, distante desde su lugar de observación unos cinco ancones⁵³. En este lugar aprovechando la bonanza del tiempo, Sarmiento hizo bajar la herrería de abordó, la que se instaló en tierra fabricando toda la pernería que la nave necesitaba reponer, reforzándose además la proa. El día 13, Fray Antonio Guadramiro, vicario de la armada, ofreció el Santo Sacrificio en señal de acción de gracias, del que fueron testigos los otros cuarenta y tres españoles de capitán general a grumete, y los negros, mulatos e indios del servicio.

En este paraje acogedor el capitán general observó algunas aves, como caturras o catitas⁵⁴ y jilgueros⁵⁵, consiguando además el ras-

⁵¹ Ibid., p. 87.

⁵² Tales Santa Mónica, Puchachailgüa, Cuaviquilgüa, Alquilgüa, Xaultegüa, Puerto Angosto, Playa Parda, Mucha Nieve y tantos otros.

⁵³ Hasta ahora se ha identificado esta punta con la Punta Arenosa de Narborough, pero la mención de los cinco ancones mueve a confundirla también con la punta de Santa María. Los “cinco ancones” son, de sur a norte, Steamer Cove y Middle Cove (Fitz Roy), Wigwam o San Blas, Bahía Carrera de cuya punta sale una restinga, punta Carrera, que Sarmiento menciona, y Agua Fresca.

⁵⁴ *Microsittace ferruginea ferruginea*.

⁵⁵ *Spinus barbatus*.

tro de leones⁵⁶ así como antes había mencionado la presencia de "venados" (huemules)⁵⁷, entregando así una somera descripción de la fauna prístina del lugar.

Una vez reparada, la *Nuestra Señora de la Esperanza* levó anclas el día 14 enfilando tras la isla de San Pablo, la actual Dawson, para proseguir el reconocimiento de su costa occidental. Pasado el cabo San Valentín siguió rumbo al norte apegada al litoral fueguino hasta alcanzar una notoria prolongación de la costa que denominó *Gente Grande*. Apenas llegó la nave a la costa, aparecieron grupos de indígenas, visto lo cual Sarmiento envió un bote a tierra a cargo del alférez Juan Gutiérrez de Guevara y del piloto Hernando Alonso. Se produjo un encuentro no muy pacífico, al apoderarse los españoles de un indígena para que "diera lenguas" del país. Los aborígenes resultaron ser muy distintos a cuantos habían sido vistos hasta entonces en el Estrecho, pues eran gente de tierra y no de mar, diferentes en aspecto, porte y hábitos. Se produjo así el primer encuentro histórico registrado entre los europeos y los *selknam*.

Sarmiento continuó a lo largo de la costa noroccidental fueguina, descubriendo y reconociendo la bahía *Gente Grande* y otros accidentes de la vecindad. Después de pasar el cabo de *San Simón*, el capitán y otros bajaron a tierra, y desde lo alto de una barranca con excelente vista sobre el entorno marítimo-terrestre, observaron las características del litoral y realizaron un buen número de mediciones y determinaciones. "... Marcamos la canal, cabos, punta y costa, cuanto pudimos juzgar con la vista, y con dos agujas de marear..."⁵⁸, relataría después Sarmiento en carta al Rey. Los exploradores percibieron humo sobre ambas costas, lo que atribuyeron a señales de los naturales. Prosiguiendo el reconocimiento, Sarmiento bautizó la ensenada situada al norte del cabo de San Antonio de Padua y la llamó *Santa Catalina*⁵⁹; en cambio, confundió a la isla Isabel con una prolongación de la tierra firme y la llamó punta de *San Silvestre*, topónimo que se conserva hoy en el cabo terminal nororiental de la referida isla.

Continuó adelante con la nave y con un batel de la misma como embarcación exploradora. Se dirigió a la costa del norte reconociendo y nombrando el *Ancón de Santa Susana*, hoy caleta Susana; la punta y bahía de *San Gregorio*, punto éste reconocido personalmente por Sarmiento que navegó en el batel acompañado por el vicario, el piloto Alonso, siete arcabuceros y ocho marineros. Allí tocaron tierra, efectuaron observaciones y tuvo lugar la quinta posesión del trayecto fretano, dejando como testimonio de su paso "una cruz pequeña, porque no hubo madera para más, por ser tierra pelada y sin sel-

⁵⁶ *Felis concolor patagonica*.

⁵⁷ *Hippocamelus bisulcus*.

⁵⁸ Sarmiento, op. cit. p. 111.

⁵⁹ Actual bahía Catalina, futuro puerto comercial de Punta Arenas.

vas y arboledas”⁶⁰. Al día siguiente, domingo 21 de febrero, mientras trabajaban con la sonda en aguas vecinas, los españoles apercibieron fuegos y gritos de indios desde la playa. Cuando Sarmiento pretendió desembarcar para tomar contacto con los aborígenes, los patagones arremetieron a flechazos, infligiendo daño al propio capitán general, al alférez, al piloto y a un soldado. Los españoles los persiguieron tierra adentro y pudieron divisar una toldería —la primera de que haya mención—, ubicada en las llanuras costeras de San Gregorio.

Continuando con la exploración los navegantes siguieron por el litoral norte del Estrecho, nombrando, entre otras, la bahía de *San Felipe*, puntas *Delgada*, *Barranca*, *Baja* y *Anegada*, estas últimas en la Primera Angostura, y bahía *Lomas*, fuera de ella. Al navegar la angostura, Sarmiento consideró el paraje apropiado para establecer allí fortalezas de vigilancia y de control del Estrecho y cuya construcción recomendaría al Rey.

De tal modo, sondando y registrando cuanto dato de importancia podía servir para la náutica, el eximio marino con su nave fueron a desembocar el Estrecho de la Madre de Dios, el 24 de febrero de 1580. Llevaba consigo a tres aborígenes, cristianizados como Felipe, Francisco y Juan y, sin duda, la información más acabada que hasta entonces europeo alguno pudiese haber obtenido sobre el mundo geográfico fretano.

Justo cuatro años más tarde estaría de vuelta iniciando, al servicio de su Rey, una gesta pobladora azarosa, cuyas particularidades se conocerán más adelante.

Así concluyó, después de 34 días de navegación, el segundo viaje del Estrecho desde occidente a oriente, de fecundos resultados para el conocimiento del canal, complementándose la tarea precedente de Ladrillero. Habían de pasar dos siglos y medio antes que los conocimientos geográficos aportados por Ladrillero y Sarmiento de Gamboa fueran superados en forma sustancial.

La valiosísima información conseguida tan laboriosamente sería ocultada por España, preocupada siempre por impedir el paso de sus enemigos hacia el Mar del Sur.

El paso de los corsarios

En la Europa del último cuarto del siglo XVI se vislumbraba un cambio en el predominio político-militar de las potencias. De una parte el poderoso imperio de la casa de Habsburgo mostraba las fisuras provocadas por las interminables guerras con Francia, con el imperio turco y más recientemente, con los protestantes holandeses. Sólo las riquezas del Nuevo Mundo contribuían a sostenerlo.

Por otro lado Inglaterra, hasta entonces un reino de segundo orden, iba emergiendo como la principal potencia protestante bajo

⁶⁰ Op. cit., p. 115.

la égida vigorosa de Isabel Tudor. Se estaba transformando en un rival poderoso capaz de disputar con la España de Felipe II y de reclamar su parte en las tierras y riquezas del nuevo continente.

Factores decisivos del poderío marítimo de la surgiente potencia británica, fueron esos "perros de presa" de los mares, los corsarios. Provistos de licencia real hostigaban el comercio y atacaban a los navíos españoles y a las prósperas colonias hispanas de América, apoderándose de suculento botín.

Entre los aventureros más célebres que practicaron esa arriesgada y lucrativa actividad se contaba el joven marino Francisco Drake que concibió el audaz plan de atacar a los españoles en sus ricos establecimientos de las costas del Pacífico, especialmente México y Perú. Formó un sindicato con influyentes personajes de la Corte Inglesa, quienes pusieron a su disposición el dinero para equipar una flota. Drake obtuvo además de la Reina Isabel patente de corso para emprender sus audaces correrías.

De ese modo el 21 de agosto de 1578 las naves *Pelican*, capitana que desde aquel día pasó a nombrarse *Golden Hind*; *Elizabeth*, *Marygold*, y una de las dos pinazas que salieron de Plymouth, enfrentaron la boca oriental del estrecho de Magallanes e iniciaron su recorrido en uno de los viajes más tranquilos y felices de que haya memoria para buques veleros, como que Drake lo realizó en 16 días solamente, es decir, todo un *récord* que tardaría siglos en ser igualado o superado. Del rápido trayecto a lo largo del gran canal hay dos hechos en los que vale la pena detenerse; uno, la recalada en las islas de los pingüinos, cuya área marítima reconoció Drake con cierta detención, dando el nombre de *Isabel* a la isla mayor del grupo, y denominando a los pasos *Real*, *Pelicano* y *de la Reina*; a los islotes de los pájaros y pingüinos los llamó *Jorge* y *Barlotomé*.

El otro hecho fue el lamentable encuentro que tuvieron con los *kaweskar* o *alakilufes* de la región occidental en la ensenada Cuavi-güilgua, que derivó en una escaramuza en la que los naturales se llevaron la peor parte. El corsario Drake cargó así con la responsabilidad de haber derramado la primera sangre indígena en tierras australes de América.

El viaje que tan bien había resultado hasta la puerta occidental del Estrecho, donde los ingleses llegaron el 6 de septiembre, tuvo allí un cambio inesperado. Apenas las naves cruzaron el cabo Pilar y penetraron en el océano, una feroz tormenta las azotó durante un mes entero. La flotilla de Drake se dispersó perdiéndose para siempre la *Marygold*, separándose la *Elizabeth* y siendo arrastrado el propio almirante con la *Golden Hind*, tan al sur, que llegó a advertir la derivación progresiva del continente hacia el sureste y a adivinar su probable término austral sin alcanzar a verificarlo. De ello se han valido erróneamente algunos historiadores —sajones en par-

ticular— para afirmar que Drake descubrió realmente el confín de América antes que Schouten. En cambio, el corsario fue el primer navegante que descubrió y avistó la geografía casi siniestra del litoral sudoccidental de la Tierra del Fuego. Al fin de la tormenta Drake retomó el curso hacia el norte sin volver a ver a sus otras naves. Dio comienzo entonces a sus piraterías sobre las costas chilenas y americanas que lo harían tristemente célebre por sus deprecaciones.

Históricamente el viaje de Drake tuvo secuela para la cronología de los viajes fretanos, al registrarse el retorno de dos embarcaciones que se salvaron de la gran tormenta descrita. La primera nave, la *Elizabeth*, al mando del capitán John Winter, batida duramente por los vientos huracanados, pudo al fin ganar la entrada occidental del Estrecho y fue a guarecerse por tres semanas en un puerto que los marinos llamaron *de la Salud*, porque allí se recuperaron anímica y físicamente. En este puerto que no ha podido ser identificado por historiadores e hidrógrafos, el capitán Winter tomó posesión del territorio a nombre de su soberana. Este acto pasó a ser el primero ejercido por los británicos en suelo austral.

Hubo de ser en este sitio donde el capitán o alguien de la tripulación observó la vegetación del lugar, llamándole la atención un árbol de recto tronco, hojas grandes, constitución coriácea y color verde brillante. Se trataba del canelo, planta de las regiones más húmedas del Estrecho. Por casualidad o por la fragancia del árbol a alguien se le ocurrió desprender trozos de corteza y hervirlos en agua. Se obtuvo así una infusión que resultó un excelente remedio contra el escorbuto.

El capitán Winter hizo extraer gran cantidad de corteza, y la llevó a Inglaterra donde ganó inmediata popularidad. En las sucesivas expediciones al Estrecho hubo enorme interés por este vegetal y pronto fue célebre la *corteza de Winter* en la farmacopea. De allí derivó el nombre científico del canelo *Drymis winteri*, bien merecido por cierto.

Además de los hombres de la *Elizabeth*, lograron salvarse de la tempestad los ocho tripulantes de la pinaza, quienes se refugiaron en el Estrecho tras un esfuerzo denodado de quince días. Avanzaron al mando de un tal Peter Curder y llegaron hasta las islas de los pingüinos donde realizaron buena caza de aves; luego emprendieron el retorno a Europa, saliendo del estrecho de Magallanes casi juntos con la gente de Winter, aunque sin avistarse, a comienzos de noviembre. Curder fue el único que logró salvarse de entre los ocho hombres de la pinaza, llegando a Inglaterra en 1586.

El afortunado periplo de Drake despertó el afán de emulación en otros marinos ingleses tan audaces como él. De este modo Thomas Cavendish, organizó una expedición que intentaba repetir las hazañas de su afortunado compatriota. Con tres naves penetró al Estrecho de Magallanes, no sin dificultad, el 6 de febrero de 1587.

El viaje de este corsario por el gran canal habría pasado sin mayor relevancia si no fuese por el hallazgo de los sobrevivientes de las fundaciones de Pedro Sarmiento. Buscando capear un vendaval que lanzó a una de las naves fuera del Estrecho, Cavendish fondeó probablemente cerca de la actual bahía Munición, algo al noreste de la Primera Angostura. Allí observó fuegos en la costa y al enviar un hote a averiguar por su origen, los emisarios encontraron a tres hombres, que dijeron ser parte de un grupo de dieciocho, únicos supervivientes de las malogradas poblaciones hispánicas. Sólo uno de los españoles, Tomé Hernández, aceptó embarcarse con los ingleses, pasando a ser así el único que sobreviviría de la trágica aventura, quien pudo darla a conocer a la posteridad.

Cuando regresó la nave perdida, la flotilla continuó Estrecho adentro, recalando en la isla de los pájaros y en el paraje donde Sarmiento había establecido su segunda población. Allí se aprovechó la estadía para desenterrar cuatro piezas de artillería que habían guarnecido la "ciudad del Rey Felipe" y trasladarlas a bordo. Como expresión de la impresión de miseria y desolación que le había causado el lugar, Cavendish le dio el fatídico nombre de *Port Famine*, esto es Puerto del Hambre.

Desde ese lugar el corsario prosiguió con su navegación dándole el topónimo de *Froward* al morro terminal del continente. Recaló posteriormente en la *bahía de los Moluscos*, que debemos identificar como Fortescue, legando al puerto interior el nombre de su nave capitana, *Gallant*. Luego exploró las bahías que nombró *Elizabeth* y *York*, donde los corsarios tuvieron un encuentro sangriento con los indígenas. En seguida recalaron en un puerto desconocido donde descansaron algún tiempo. Cavendish salió finalmente del Estrecho, con sus tres naves, el 24 de febrero de 1587.

Sus viajes por el estrecho fueron imitados poco después por un tercer corsario, John Childley, quien armó una expedición de cinco naves, con las que zarpó rumbo al Estrecho en agosto de 1589. Sólo una de ellas, la *Delight*, al mando de Andrew Merrick logró embocar el canal el día de Año Nuevo de 1590. Pero esta embarcación no tuvo mejor suerte que las que habían quedado en el trayecto oceánico. Perdió algunos tripulantes frente a las islas de los pingüinos y otros en manos de los indios en puerto del Hambre. Debió soportar además una tormenta tan sostenida que le impidió después de diez intentos pasar el cabo Froward, siendo rechazada con gran violencia. Cansado de tan inútil esfuerzo y habiendo perdido 38 hombres y tres anclas, decidió Merrick regresar a Europa llevando a bordo al último sobreviviente de la aventura pobladora de Sarmiento de Gamboa.

El fracaso de esta expedición no impresionó a Cavendish, quien organizó una nueva armada de cinco naves para reeditar lo que las relaciones de la época habían llamado *admirable y próspero* primer viaje. Mas la fortuna esquiva no hizo de este nuevo intento cosa

semejante. Habiendo partido el corsario desde Plymouth en agosto de 1591, llegó el 8 de abril de 1592 a la entrada oriental del Estrecho, yendo a fondear luego en Puerto Famine. El invierno austral se anticipó y por causa del frío, hambre, enfermedades y otras miserias comenzaron a morir muchos tripulantes. Preocupado por escapar de la angustiada situación Cavendish procuró salir rápido del Estrecho, pero habiendo alcanzado casi su entrada occidental fue rechazado por fortísimos vientos del oeste que lo impulsaron muy adentro. Intentó de nuevo la salida, sin éxito, y desalentado emprendió el retorno a Europa.

Una nave de la flota de Cavendish, la pequeña *Dainty*, al mando del capitán John Davis y una pinaza, se separaron del resto en puerto Deseado y trataron, pese a las contingencias adversas, de volver al Estrecho para alcanzar las costas de Chile central, en plan de corso. El 18 de agosto embocaron el paso que navegaron con rapidez hasta las cercanías del cabo Pilar. En este punto los vientos les impidieron pasar hacia el Pacífico. Hicieron tres intentos y en el tercero se perdió la pinaza. El capitán Davis renunció entonces a su plan, saliendo finalmente del estrecho de Magallanes a fines de octubre.

Con perseverancia digna de mejores propósitos, un nuevo capitán, Richard Hawkins, protegido de la ya veterana reina Isabel, armó una nueva expedición de corso contra los españoles, que llegó al Estrecho en enero de 1594. Su navegación fue más feliz que las anteriores, pudiendo alcanzar el Mar del Sur después de cuarenta días de permanencia en aguas de Magallanes. Con Hawkins terminó la serie de navegaciones del paso interoceánico que señalaron el ciclo corsario británico y aun el fin de la presencia inglesa en aguas meridionales. Esta presencia se volvería a manifestar casi un siglo después, pero con objetivos más pacíficos ^{60a}.

Las travesías holandesas

El ocaso definitivo del imperio español como potencia naval puso fin, en cierto modo, a la rivalidad con Inglaterra y significó el término de las campañas de corso. La tranquilidad que pudieron disfrutar las costas españolas sudamericanas fue muy breve, pues otros navegantes, esta vez holandeses, intentaron apoderarse de la riqueza colonial hispana.

Dueños los holandeses de una importante flota guerrera y mercantil, de una economía en vigorosa expansión y sobre todo de una energía que desbordaba al propio país, se lanzaron a la conquista de un imperio colonial para obtener la sustentación de su acelerado desarrollo.

^{60a} En 1614 Sir James Lancaster propuso la realización de un viaje al Estrecho por cuenta de la *East India Company*, recomendándose para el comando a Richard Hawkins, pero tal viaje nunca llegó a emprenderse.

La existencia en Holanda de irritantes monopolios y privilegios para ciertas compañías respecto de la ruta del cabo de Buena Esperanza, motivó la creación de otras nuevas que quisieron disponer a su vez de su propia ruta hacia las islas de las especias⁶¹. Surgieron así la *Compañía Magallánica* de Oliverio Van Noort y la formada por los ricos mercaderes de Rotterdam, Jacob Mahu y Simón de Cordes. Ambas comenzaron a preparar expediciones que tendrían como primer objetivo el reconocimiento y cruce del paso descubierto por Magallanes.

La primera en estar lista fue la flota de la compañía de Mahu y Cordes, que zarpó desde Goeree, en junio de 1598, bajo el mando de Mahu. Sus seis naves entraron el 6 de abril de 1599 a la boca oriental del Estrecho, llevando como almirante a Cordes, pues Mahu había muerto durante el viaje. Entre los capitanes y pilotos venían su hermano Baltasar de Cordes, que se haría famoso en las costas de Chile central; Sebald de Weerdt, Jan Outghersz y Dirck Gerritsz. El ingreso de los buques fue lento y laborioso y recién el día 8 llegaron a la isla Marta y a su vecina Magdalena donde, siguiendo la tradición, se abastecieron de aves para mejorar su magra dieta. La abundante fauna llamó la atención de los holandeses, pasando dichas islas a constituir un hito importante en el trayecto del Estrecho, que sería cuidadosamente señalado en las cartas geográficas.

Continuando la navegación, el día 11 de abril, Pascua de Resurrección, los buques fondearon en la bahía que veinte años antes Sarmiento había llamado Santa Catalina. Allí Simón de Cordes dispuso que su hermano Baltasar, el capitán de Weerdt y 50 hombres explorasen la costa en busca de gente o animales. La partida alcanzó unas tres millas hacia el sur, por la costa, vale decir hasta la actual Punta Arenas, sin encontrar señal alguna de seres vivos.

Prosiguieron luego su navegación apegados a la costa patagónica del Estrecho, yendo de bahía en bahía en cuidadoso reconocimiento que el piloto Jan Outghersz de la nave *La Fe*, aprovechó para levantar la primera carta completa del Estrecho, y el derrotero que serviría casi por dos siglos como excelente referencia para la navegación. El día 19 llegaron a un puerto que llamaron *bahía Verde* y que es la actual Fortescue, quedando admirados por la gran abundancia de moluscos. El mal tiempo determinó que la flota se guareciera en un puerto más amplio situado inmediatamente al noreste. Se inició una larga y penosa invernada de cuatro meses hasta el 23 de agosto. Ello no impidió que cada vez que los vientos se presentaron favorables se intentara zarpar, sin éxito una y otra vez. Transcurrió el período indicado en medio de grandes penurias hasta que por fin el mencio-

⁶¹ Aunque las Molucas habían quedado definitivamente bajo jurisdicción de Portugal, la corona de este reino había pasado en 1580 a Felipe II, por ser éste hijo de Isabel de Portugal, originándose así una unión personal que se mantendría vigente hasta 1640. De este modo al atacar los holandeses los dominios portugueses de ultramar afectaban también el interés imperial español.



Figura 3.—Marineros holandeses de la expedición de Van Noort cazando pingüinos en el Estrecho. Grabado del siglo XVII.



Figura 4.—Naves de la flota de Speilbergen cruzando el Estrecho, frente a la "tercera angostura", en el año 1615.

nado día las naves agarraron viento propicio y zarparon alcanzando, al cabo de dos jornadas, hasta un puerto del litoral sur, sobre la costa de la isla Santa Inés.

En el lugar de recalada, que recibió por nombre *Ridders Bay*, o sea bahía de los Caballeros, que aún se conserva, ocurrió un hecho singular. Allí el almirante Simón de Cordes expuso a sus capitanes la necesidad de recordar para la posteridad el paso de una flota holandesa por tan difíciles lugares, luego de soportar trabajos y penurias sin cuento. Fue así como los capitanes y pilotos acordaron establecer una Hermandad u Orden de Caballería, juramentándose para no hacer nada, cualesquiera que fueran las circunstancias, en contra de su honor ni en perjuicio de la lejana patria o del viaje mismo, y asimismo prometiendo combatir a los españoles donde se les encontrase. Esta Orden fue constituida en tierra, en la mencionada bahía, con las ceremonias de estilo, y se le dio el nombre de *Hermandad del León Desencadenado*. Para testimoniar el hecho, los flamantes caballeros grabaron detalles del juramento y sus propios nombres en un escudo que fue fijado sobre un gran tronco en lugar visible desde el mar. Poco hubo de durar tal testimonio pues a los pocos días los alakalufes, sin ningún respeto por la Hermandad, arrancaron y destrozaron el escudo.

Una y otra vez los holandeses intentaron dirigirse hacia el occidente y múltiples percances los detuvieron. Hasta comienzos de septiembre las naves soportaron juntas los contratiempos; un mal día los elementos naturales las separaron en dos grupos, cuatro por un lado y dos por otro. Las desgracias continuaron aumentando el número de bajas entre los tripulantes hasta enterarse 200 hombres muertos en el Estrecho, es decir dos quintos de la tripulación de la flota al momento de penetrar al gran canal.

Las cuatro naves con el almirante Cordes lograron salir del Estrecho. Tres de ellas llegaron a la costa central de Chile y la cuarta embarcación fue arrastrada por las tormentas tan al sur que se atri-

buye a su capitán, Dirk Gerritszoon Pomp, haber alcanzado a divisar tierras antárticas. En cuanto a las otras dos *La Fe* y *La Lealtad*, quedaron en el dédalo de islas e islotes de la región occidental del estrecho de Magallanes y sin poder dar con la boca misma acabaron por separarse. Una de ellas, *La Fe*, al mando del capitán Sebald de Weerdt, luego de increíbles esfuerzos salió del atolladero en el mes de diciembre, considerando su capitán que era preferible volver a Europa antes que insistir en el reencuentro con el resto de los buques. En el viaje de vuelta se encontró en la costa de la península de Brunswick con las naves de Van Noort que acababan de ingresar al Estrecho recibiendo así un oportuno auxilio de víveres.

Esta expedición, de tan penoso desarrollo, puso de relieve el temple de los marinos holandeses y señaló el rumbo por el cual otros compatriotas se aventuraron con mejor suerte.



Figura 5.— La flota de Jorge van Speilbergen, fondeada en bahía Cordes, 1615.

Menos de dos meses después que la flota de Mahu y Cordes diera a la vela desde Goeree, la Compañía rival, *la Magallánica*, hacía zarpar una armada de cinco barcos rumbo al estrecho de Magallanes al mando del almirante Oliverio van Noort, con propósitos idénticos a los de sus predecesores.

Entró al canal el 24 de noviembre de 1599 sin mayores contingencias y fue a surgir junto a la costa fueguina de la Primera Angostura donde una partida de desembarco sostuvo con los *selknam* el encuentro más sangriento de que hubiera memoria hasta entonces en tierras meridionales. Unos cuarenta naturales quedaron sobre el campo en represalia. Así se manifestó la índole despiadada del comandante holandés de la que daría elocuentes pruebas en el resto del viaje.

Tras la recalada obligada en las islas de los pingüinos, Van Noort salió del Estrecho sin contratiempos para ir a depredar sobre las costas de Chile central.

Durante tres lustros el estrecho de Magallanes no registró el paso de nave alguna hasta que en el otoño de 1614 una tercera escuadra holandesa al mando del almirante Jorge Speilbergen arribó a la bahía Cordes, que se había transformado en una especie de "puerto holandés" del Estrecho. La recalada se aprovechó para descanso de los hombres y para recorrida de las naves; también para hacer aguada y provisión de leña, como para coleccionar "corteza de Winter" para combatir el escorbuto. Desde este puerto zarparon cinco de las seis naves que habían entrado al Estrecho, pues una desertó durante el trayecto, acabando por desembocar en el océano Pacífico a principios de mayo de 1615.

Terminó de esta manera el ciclo discontinuo de las travesías holandesas por el Estrecho. Diversas circunstancias políticas y económicas se conjurarían para que nunca más se viera en aguas frías la bandera tricolor de los Países Bajos.

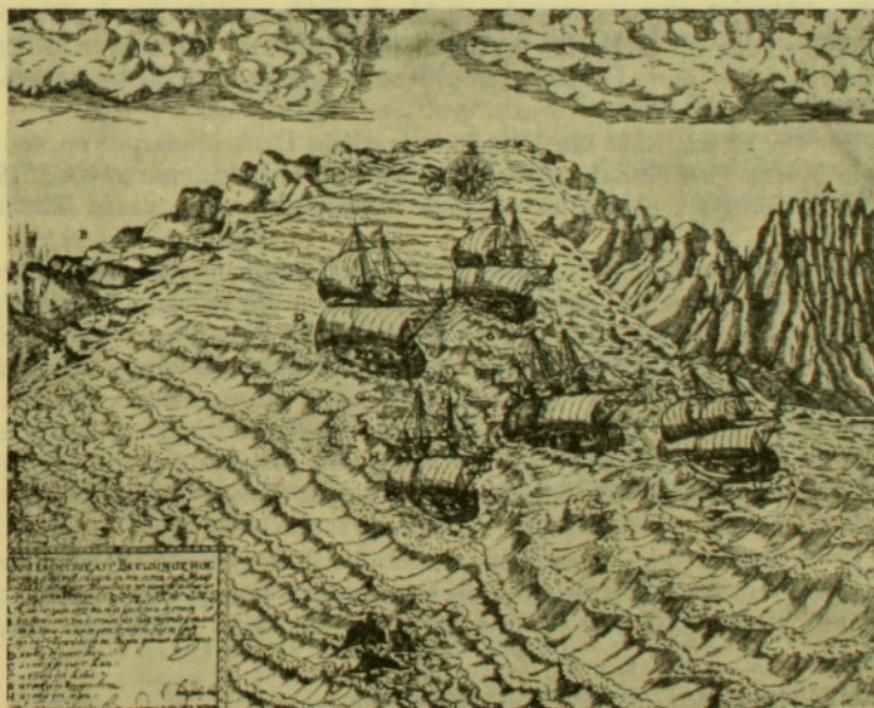


Figura 6.—Las naves de Speilbergen saliendo del Estrecho, el 6 de mayo de 1615.

Las navegaciones holandesas, al revés de las practicadas por los corsarios ingleses, sirvieron para el mejor conocimiento geográfico de la zona. Los levantamientos realizados por los marinos fueron recogidos por los cartógrafos de Amsterdam, los mejores de Europa en su época, iniciándose así la buena cartografía de la región magallánica y del Estrecho, lo que sirvió de base a la propia cartografía meridional de Chile.

La solitaria incursión de los hermanos Nodal

Alejados ya los holandeses, en febrero de 1619 dos naves españolas, *Nuestra Señora de Atocha* y *Nuestra Señora del Buen Suceso*, franqueaban los cabos Pilar y Victoria penetrando en el Estrecho por la ruta de Ulloa, Ladrillero y Sarmiento. Procedían desde el Pacífico sur al que habían llegado por la vía del este siguiendo la huella descubridora del cabo de Hornos trazada por los holandeses Schouten y Le Maire en 1616. Venían al mando de dos navegantes expertos, los hermanos Bartolomé García y Gonzalo Nodal. Esta aislada incursión —porque distaban ya tres décadas y media del último viaje de Sarmiento, en tanto que había de transcurrir siglo y medio antes de que otra nave española surcara el Estrecho—, fue particularmente feliz y provechosa. Gracias a los vientos occidentales navegaron sin problemas y los capitanes de Pontevedra, siguiendo la huella proficua de Sarmiento, efectuaron útiles observaciones para la navegación y el mejor conocimiento geográfico.

Por fin en un viaje tan breve como el de Drake, aunque en sentido inverso, los Nodal salieron al Atlántico el 13 de marzo de 1619 completando así el primer viaje de circunnavegación de la Tierra del Fuego.

Había transcurrido un siglo desde el descubrimiento del estrecho de Magallanes y por lo menos 55 naves de distinta nacionalidad habían surcado sus aguas⁶². Sólo las que habían enarbolado el pabellón de Castilla habían realizado trayectos de verdadero provecho revelando la existencia del paso interoceánico, sus caracteres naturales y demostrando la factibilidad de su navegación. Curiosamente luego del viaje de los Nodal, España pareció desentenderse por completo del Estrecho. Recién ciento cincuenta años más tarde una nave hispana volvería a surcarlo⁶³.

Parte de esta falta de interés fue debida al importante hallazgo de un paso de mar, al sur de cabo de Hornos, que franqueaba un nuevo acceso al Pacífico, con lo que se hacía aún más dificultosa toda

⁶² 23 españolas, 17 inglesas y 15 holandesas.

⁶³ A las expediciones de Antonio de Vea y de Pascual de Iriarte, a que se hará referencia más adelante, no les otorgamos el carácter de españolas por provenir del Perú y del Reino de Chile.

tentativa de control que por lo demás el debilitado imperio hispano no estaba en situación de emprender.

Pero, la falta de interés de los españoles fue similar a la de otras naciones marítimas europeas. La lejanía y su casi siempre difícil navegación le otorgaron tal fama al estrecho de Magallanes que se prefirió evitarlo intentándose el cruce por la ruta del cabo de Hornos que parecía menos riesgosa para los veleros.

Los primeros viajes científicos y sus consecuencias

Cupo a los marinos ingleses efectuar los primeros viajes de exploración propiamente científica de las aguas y de las tierras del Estrecho. Inició este meritorio ciclo el capitán Sir John Narborough que en su nave *Sweepstakes* llegó al estrecho de Magallanes el 20 de octubre de 1670, luego de haber sido rechazado nueve días antes. Traía el encargo del Almirantazgo de efectuar trabajos hidrográficos y estudiar las costumbres de los aborígenes meridionales, misión que cumplió acertadamente.

Secundado por Nathanael Pecket, el más competente de sus subalternos, reconoció con prolijidad los litorales norte y occidental del Estrecho en su sección central, incluyendo aguas, costas y tierras interiores circundantes, habiendo tomado posesión del territorio en nombre de su Rey. Levantó también la más completa carta de la región de su época y terminó con felicidad su labor, saliendo del canal al promediar enero de 1671⁶⁴.

A fines de aquel mismo año ingresó al Estrecho un nuevo barco inglés al mando del capitán Wood. Recaló, entre otros puntos, en Famine y en la bahía de la costa firme sudoccidental que pasó a llevar su nombre, sin que hechos trascendentes señalaran mayormente su navegación.

Secuela singular del paso de los ingleses por el Estrecho fue la preocupación surgida entre las autoridades del Reino de Chile y del Perú, las que fueron tardía y malamente informadas sobre la transitoria presencia europea por noticias que pasaban de boca en boca. En particular un indio de nombre Cristóbal Talcapillán, con gran imaginación, describió vívidamente la existencia de una población de ingleses en aguas del estrecho de Magallanes ante el sorprendido comandante del fuerte de Chacao que alarmado informó al Gobernador de Chile.

⁶⁴ La posteridad recogió muchos de los topónimos que impusiera el distinguido navegante. Así el nombre de su nave *Sweepstakes* quedó ligado a un morro notorio de la costa fueguina de la Segunda Angostura; el del teniente Pecket a la bien conocida bahía de la costa patagónica del Estrecho, como los de *Cordes*, *Fortescue*, *Quod* y *Pilar*, entre varios. Otros en cambio no prosperaron, como *King Charles South Land*, *South Ulster* y *Queen Katharine's Forland*, para designar respectivamente a la parte septentrional de la Tierra del Fuego, a las fueguinas adyacentes a la Primera Angostura y a la actual Punta Catalina.

Se impartieron instrucciones precisas para averiguar acerca del mencionado establecimiento del Estrecho. El Sargento Mayor, Jerónimo Diez de Mendoza zarpó al sur en febrero de 1674, llegando hasta latitud desconocida, sin obtener información que confirmara el rumor. No satisfecho, el Gobernador dispuso una nueva expedición que se encomendó al Sargento Mayor Bartolomé Díaz Gallardo, que llevó como guía al mencionado Talcapillán. Se embarcó en siete piraguas con una treintena de soldados y algunos indios amigos, en octubre de 1674. Avanzando por los canales, Gallardo hizo lenguas con los indígenas pero la información lograda no sirvió sino para confundir más la situación. Persuadido de que el rumor podía proceder de la existencia probable de algún grupo de naufragos, más que de colonos ingleses, dispuso el regreso a Chiloé ignorándose la latitud hasta donde pudo alcanzar.

La fábula del embustero Talcapillán había hecho estragos en la credulidad de las autoridades cuyos oídos parecían atentos a cualquier fantasía. El virrey del Perú, Conde de Castelar, escribió a España en abril de 1675 insistiendo en la existencia del ya afamado poblado de ingleses en el Estrecho. El Gobernador de Buenos Aires, a su vez, le informó al Virrey del Perú que había gente extraña en la costa al norte del gran canal meridional. Se organizó así una tercera expedición al mando de Antonio de Veá, quien se hizo a la vela, con dos naves, desde el puerto de El Callao, tocando en Chiloé para recoger a Talcapillán, pieza clave en el asunto. En su exploración alcanzó más al sur que Diez de Mendoza y que Gallardo, arribando uno de los bergantines hasta la boca occidental del Estrecho donde naufragó con dieciséis hombres cerca de los islotes Evangelistas. El capitán De Veá se dio cuenta de las condiciones rigurosas del clima y dedujo que era muy poco probable la existencia de una población europea estable en el lugar. Ordenó por lo tanto volver a Perú.

Consecuencia de esta obsesión fue un cuarto viaje exploratorio encomendado a Pascual de Iriarte quien llegó por los canales hasta los Evangelistas, sin aportar nada nuevo.

Por fin, en 1681, el Rey pidió informes sobre la materia al Gobernador de Chile, a la Real Audiencia, al Obispo de Santiago y al Gobernador de Valdivia, sin que los requeridos pudieran agregar más a lo tan poco averiguado.

Filibusteros y contrabandistas

En la cronología de los viajes del Estrecho, a partir del año 1680 y hasta fines del siglo, sobreviene un período oscuro con escasísimas noticias. Está señalado por la presencia ocasional de filibusteros que utilizaron el paso para llegar a las colonias españolas del Pacífico o para refugiarse allí al volver de sus correrías.

Hay noticias de un par de navíos, uno holandés —capturado y tripulado por ingleses—, y una fragata —tripulada por piratas flamencos, ingleses y franceses— que habrían pasado hacia 1685. Uno de estos buques al mando de un tal Marcetti, que luego de servir a las órdenes del pirata Eduardo Davis se separó de él, entró al Estrecho en 1687. La nave naufragó y se salvaron algunos tripulantes.

A fines de 1689 el capitán John Strong zarpó desde Plymouth con el propósito de contrabandear con las colonias del Pacífico. Cruzó por el Estrecho con su navío *Wellfare* al comienzo de 1689 para ir a practicar su ilícito comercio en las costas chilenas y peruanas. Fue rechazado en todos los puertos al ser tomado por filibustero. Como no logró provecho alguno regresó a Europa pasando nuevamente por la vía de Magallanes a fines de 1690. Su navegación no habría tenido importancia de no haber sido por la presencia a bordo de George Handisyd, cirujano de la nave, quien aprovechó la recalada en cabo Quod, rada York, Famine, isla Isabel y otros parajes para recolectar numerosas plantas nativas que a su llegada a Inglaterra donó a Sir John Sloane. Este sabio las incorporó a su herbario que con el tiempo pasó a constituir la colección botánica fundamental del Museo Británico. De tal modo y gracias a la preocupación del cirujano de una nave contrabandista las plantas del estrecho de Magallanes iniciaron la historia botánica de Chile.

En los comienzos de 1694 llegó al Estrecho un desconocido pirata trayendo su nave en tal mal estado que fue varada sobre la costa, sabiéndose de él por un grupo de sus marineros que habiendo sido comisionados para cortar madera para la reparación del buque, prefirieron huir en una chalupa con dirección a la costa de Chile central, arribando a Valdivia luego de diez meses de viaje increíble por los padecimientos que debieron soportar.

El ciclo filibustero sería concluido poco después por un gentil-hombre francés, Monsieur de Gennes, quien con seis naves penetró al canal en febrero de 1696, con el fin de cruzarlo e ir a asolar las costas de Chile y Perú. Tocó en el islote Marta, en puerto Famine y en una bahía que nombró *Francesa*, actual San Nicolás, dando su nombre al importante río que en ella desemboca y que aún lo conserva. Desde este lugar Gennes siguió hacia el occidente sin pasar más allá de Fortescue debido a los fuertes vientos contrarios. Abandonó el intento regresando al Atlántico.

Una expedición francesa singular

Los tiempos y sucesos políticos habían cambiado notoriamente el rostro de la Europa de fines del XVII. La España de los decadentes Hapsburgo y la Inglaterra vigorosa de Guillermo de Orange se coaligaron contra el poderoso Luis XIV de Francia y la lucha se sostendría en diversos frentes finalizando con la paz de Ryswick en 1698. Pese a este antecedente y como consecuencia de

la animosidad aún viva, se creó en el puerto de La Rochela una compañía mercantil destinada a establecer factorías comerciales en lugares situados en dominios hasta hacía poco enemigos. Esta empresa conocida como *Compagnie Royale du Mer du Sud* armó una flota que debía tener como destino la ocupación de las costas del estrecho de Magallanes y de Chile central. Circunstancias económicas obligaron a reducir de siete a cuatro el número original de naves de la flota. Las cuatro embarcaciones zarparon de la costa francesa al mando del capitán Jacques Beauchesne-Gouin en diciembre de 1698. Una se perdió durante el viaje; otra, averiada por una tormenta, debió regresar a puerto. Las dos restantes llegaron a la entrada del Estrecho el 24 de junio de 1699 con objetivos bien definidos ⁶⁵. El 3 de julio las naves fondearon en puerto Famine donde la tripulación desembarcó para reconocer el territorio para una posible colonización, manteniéndose durante la permanencia un trato amistoso con los aborígenes de la vecindad. Luego los franceses alcanzaron hasta la isla que nombraron *Luis el Grande*, actual Carlos III, reconociendo sus enseñadas para un eventual uso como bases o factorías comerciales. No pudiendo avanzar a causa del viento retornaron a puerto del Hambre donde tuvieron que invernar. Intentaron ¡hasta ochenta veces! navegar hacia el oeste, siendo siempre impedidos por los vientos fortísimos que sometieron a dura prueba la tenacidad de Beauchesne-Gouin. Recién el 21 de enero de 1700, las naves galas pudieron salir del Estrecho rumbo a Chile central ⁶⁶.

Esta expedición había de tener como secuela un renovado y singular proyecto de colonización que en vano se intentó someter alternativamente a los reyes de Francia y de España, según se verá más adelante.

Algunas travesías intrascendentes

Al comenzar el siglo XVIII se registran travesías sin mayor importancia por el estrecho de Magallanes.

Entre éstas, la de dos naves francesas que en 1704 penetraron al Estrecho rumbo de la China, transportando a cuatro misioneros jesuitas. Uno de ellos, el padre Juan Amando Nyel, dejó una breve relación del recorrido que culminó con el intento infructuoso de avanzar por el sector occidental del paso de mar, acabando las na-

⁶⁵ Los objetivos previstos en el plan inicial de la Compañía comprendían además la ocupación y colonización de territorios libres, la obtención de informaciones precisas sobre recursos minerales, el empleo de indígenas como eventual fuerza laboral y el estudio de una ruta de tráfico mercantil, todo lo que califica el carácter fundamentalmente económico del proyecto.

⁶⁶ El señor de Villefort, capitán de la *Phelippeaux*, una de las naves francesas, fue el cronista de la expedición y consignó cuanto pareció de interés acerca de costumbres de los habitantes, flora y fauna.

ves por desistir y retornar al Atlántico para pasar por el cabo de Hornos.

En 1706 entró al Estrecho la nave *Falmouth*, armada por Noel Danycan, comerciante de Saint-Malo, y que al mando de Joseph Danycan pretendía pasar hacia las costas de Chile central y del Perú en plan de comercio. Su tripulación venía en tan lamentable estado, por el escorbuto, que al octavo día de navegación por el gran canal había 170 enfermos de un total de 198 tripulantes. En tal emergencia la nave volvió al Atlántico rumbo a Buenos Aires.

Antes de 1709, otra nave francesa también habría estado en el Estrecho, yendo a bordo el presbítero Manuel Jovin, veterano del viaje de Beauchesne-Gouin, quien sería el que insistiría en el proyecto de colonización de maras.

Por la misma época en que esa desconocida nave francesa recorría el paso interoceánico, 1708-9, el capitán inglés Woodes Rogers llegó a las aguas de Magallanes recalando en puerto Famine y tomando posesión de la isla de *Luis el Grande* en nombre del Rey de Inglaterra, acto tan intrascendente como el primitivo acto galo sobre dicho suelo insular⁶⁷.

Todavía otra nave francesa, la tartana *Santa Bárbara*, al mando de un cierto capitán Marcant, presunto comerciante, penetró al Estrecho hacia 1713. Equivocando tal vez el rumbo, desprovista de cartas y derroteros, fue a penetrar y descubrir el canal que desde entonces recibió el nombre de la nave, a través del cual salió al Pacífico sur.

Varios años más tarde, al promediar 1719, dos naves de bandera inglesa al mando de Juan Clipperton llegaron al Estrecho permaneciendo en sus aguas tres o cuatro meses, ocupándose de algunos reconocimientos hidrográficos en la región occidental.

Después de este viaje el Estrecho volvería a ser olvidado por los navegantes, como ratificándose la escasísima importancia que las naciones le otorgaban como vía de tráfico. No hay constancia que alguna nave lo haya surcado durante el medio siglo siguiente.

Las importantes exploraciones científicas del último tercio del siglo XVIII

Puso término a este período de olvido el comienzo de un nuevo ciclo de travesías eminentemente científicas efectuadas por navíos de distintas banderas. Tales viajes vinieron a aportar un acabado conocimiento de la geografía marítima de la zona.

Este renovado interés obedeció a la inquietud por el desarrollo de las ciencias naturales que se evidenció en Europa a mediados

⁶⁷ Esta expedición adquirió nombradía por haber rescatado en la isla *Más a Tierra* del archipiélago de Juan Fernández, al marino Alexander Selkirk, cuya aventura daría origen a la leyenda de Robinson Crusoe.

del siglo XVIII. Preclaros espíritus como Buffon y Linneo, entre otros, condujeron a niveles antes nunca alcanzados, el conocimiento científico de la humanidad.

En este ambiente de inquietud intelectual, estimulado por la reciente paz de 1763 que habría de traer un prolongado sosiego a Europa, el Almirantazgo británico decidió emprender el reconocimiento del estrecho de Magallanes, sus tierras y aguas aledañas, al amparo de las nuevas luces de la ciencia, y averiguar su importancia para la navegación.

Para este cometido se seleccionó al comodoro John Byron, veterano de las aguas patagónicas. En 1741, integrando la escuadra del almirante Lord Anson, había naufragado en una isla del grupo Guayaneco, en la Patagonia occidental, salvándose con algunos compañeros en azarosa aventura que les hizo llegar a Chiloé gracias a la ayuda de los indios chonos.

Byron zarpó del Támesis con dos buenos barcos, el *Dolphin* y el *Tamar*, en junio de 1764, arribando a la boca oriental del Estrecho el 16 de diciembre. Las tareas de reconocimiento lo condujeron hasta puerto del Hambre⁶⁸, en el que permaneció algún tiempo, regresando luego al oriente para salir al Atlántico a fin de año. Después de una comisión en las islas Malvinas reingresó al Estrecho en febrero de 1765, esta vez con una tercera nave, el *Florida*. Reinició, teniendo como base puerto del Hambre, un prolongado trabajo hidrográfico, climatológico y etnológico que lo mantuvo en aguas magallánicas hasta los primeros días de abril. Luego de tan provechosa labor concluyó recomendando al Almirantazgo el uso del Estrecho como vía transoceánica. Fue el primer navegante en dos siglos, en opinar en tal sentido.

En la misma época en que Byron reingresó al Estrecho se produjo la entrada de la fragata francesa *L'Aigle*, al mando del experto marino Luis Antonio de Bougainville. Después de recalar en San Gregorio y Famine fondeó en la bahía que designó con el nombre de la nave (bahía del Aguila), donde se ocupó de la extracción de madera durante dos semanas, al cabo de las cuales levó anclas con destino a la colonia francesa de las Malvinas.

Al año siguiente, en abril, sus capitanes Duclos-Guyot y La Girandais, retornaron para cumplir similar faena con los buques *L'Aigle*

⁶⁸ Las menciones a este lugar deben entenderse referidas geográficamente a la bahía de San Juan, pues con el tiempo se perdió toda traza de la fundación española que fue establecida junto a la bahía de San Blas, actual bahía Buena, que se abre al norte de la punta de Santa Ana. A partir de mediados del siglo XVII, los navegantes dieron en confundir al tristemente célebre puerto Famine o del Hambre con la bahía que se abre inmediatamente al sur de Santa Ana y que Sarmiento llamara "de San Juan de la Posesión". El primero en advertir el error sería el almirante Dumont D'Urville, ya entrado el siglo XIX, pero el descubrimiento del verdadero sitio histórico recién tendría lugar pasada la mitad del presente siglo XX.

y *L'Etoile*, ocupándose en ella hasta junio. En esta ocasión se produjo una escaramuza con los indios canoeros en puerto del Hambre y se mantuvo una pacífica relación con los patagones, en San Gregorio.

Habiendo cumplido con la comisión oficial de restituir la colonia de las Malvinas a España, Bouganville regresó al estrecho de Magallanes en diciembre de 1767 con las fragatas *L'Etoile* y *La Boudeuse*, para efectuar un relevamiento científico encomendado por el Ministerio de Marina. Tales operaciones lo condujeron a las bahías Posesión y Santiago, isla Isabel, cabo Negro, a una bahía que llamaron *Duclos* (¿San Blas o bahía Buena?) y a numerosos surgideros de la costa firme hasta Fortescue, desde donde hizo explorar el litoral insular fueguino que enfrenta a aquel puerto. Mientras los pilotos hacían sus faenas de levantamiento hidrográfico y trazado de cartas, el naturalista De Commercon tenía a su cargo la herborización y el médico *monsieur* Verron realizaba las observaciones astronómicas, meteorológicas y etnológicas. Aunque estimables, tales trabajos no fueron comparables a los de Byron, pero resultaron útiles como información complementaria.

Tal como el comodoro inglés, el capitán Bouganville estimó que el Estrecho, pese a sus dificultades climáticas era una vía de navegación mejor que la del cabo de Hornos y con mayores recursos.

Mientras Bouganville después de su primera incursión permanecía retenido por sus obligaciones en las Malvinas, arribaba al Estrecho el 17 de diciembre de 1766 una nueva expedición inglesa bajo la dirección de los capitanes Samuel Wallis y Phillip Carteret. Su misión era continuar los estudios desarrollados por Byron. La naturaleza de la Patagonia austral se mostró inclemente contra las naves inglesas. En puerto del Hambre recios temporales casi las hacen zozobrar, dificultando seriamente los trabajos científicos. Luego, siguiendo hacia el oeste las naves alcanzaron hasta puerto Misericordia, donde una violenta tempestad las separó, prosiguiendo desde allí cada una por su cuenta.

A mitad de febrero de 1769 penetraron en el estrecho de Magallanes las primeras naves españolas procedentes del Atlántico exactamente después de ciento cincuenta años, desde el último viaje hispano. Se trataba del bergantín *San Francisco de Paula* y la goleta *San Rafael*, al mando del teniente Manuel Pando. El objetivo del viaje era primordialmente el de permitir a los religiosos de a bordo realizar misiones entre los indígenas del territorio. Pese a los esfuerzos, no llegó a fructificar el establecimiento de una misión permanente ⁶⁹.

El período exploratorio del Estrecho habría de culminar años más tarde con el notable trabajo de la expedición hidrográfica española dirigida por el destacado marino y geógrafo, Antonio Córdoba

⁶⁹ Se ha afirmado también que Pando traía la misión de detectar un nuevo "establecimiento de ingleses" en las costas meridionales.

Lazo de la Vega. Estuvo secundado por los tenientes de fragata Dionisio Alcalá Galiano y Alejandro Belmonte, expertos en observaciones astronómicas, quienes se manifestarían como colaboradores muy eficaces.

Descontando las ventajas prácticas para la ciencia y la navegación se esperaba que esta expedición aportase "...a la Geografía e Hidrografía con el conocimiento seguro de estas remotas comarcas de los dominios del Rey, de que eran tan encontradas las noticias, presentando cada viagero un Plano del Estrecho á su modo con diversos nombres, según la situación de angustias ó esperanzas en que se encontraba al bautizar sus peligros; hechos los más sin un proyecto formado, y sólo con el interesante desvelo de perder de vista lo más presto posible tan horrendas regiones; pues aunque Sarmiento y los Nodales que las visitaron de propósito, hayan dexado descripciones mucho más circunstanciadas que las de los Extranjeros, por la incuria de aquellos tiempos se han perdido sus planos, con lo que aquellas quedan ininteligibles en mucha parte, y en todas no tan exactas como deben ser á causa de los cortos auxilios que les suministró su siglo: variedad y confusión que era necesario aclarar y fixar de una vez para que se juntase a la gloria del descubrimiento de este anhelado tránsito al Pacífico la de reconocerle y describirle completamente.

"Otro motivo muy poderoso militaba á favor de esta comisión: lo dilatado de los viages al S. por el Cabo de Hornos, lo pernicioso que suele ser a los equipages, y los demás inconvenientes conocidos de todos, ha hecho apetecer siempre otro rumbo de menores penalidades: y los ojos de muchos se han dirigido al Estrecho de Magallanes creyendo disminuiría el tiempo y los daños de aquella navegación: problema interesante que se debía confirmar a unos Marinos idóneos, con cuyos votos saliese autorizada para los inteligentes la resolución"⁷⁰.

Se eligió un buen barco de la flota real, la fragata *Santa María de la Cabeza*, cuyas condiciones marineras quedarían probadas durante el viaje. Fue dotado del mejor instrumental existente en el momento: relojes para la medición astronómica, quintantes y sextantes ingleses, y otros elementos similares, además de toda la información escrita y cartográfica que se pudo reunir, originada en los viajes anteriores al Estrecho.

La expedición zarpó de Cádiz el 9 de octubre de 1785 y entró el 22 de diciembre al Estrecho. Después de varias recaladas en la costa septentrional llegó a puerto Gallant, donde permaneció durante 39 días. Allí se dispusieron exploraciones hacia el sector cen-

⁷⁰ "Relación del último viage al Estrecho de Magallanes de la fragata de S. M. *Santa María de la Cabeza*, en los años 1785 y 1786, etc., etc.". Introducción pp. iij. Madrid 1787.

tro-occidental del Estrecho. Tras una fructífera tarea de casi tres meses, Antonio Córdoba regresó a España.

Los resultados de esta comisión fueron de verdadero provecho. Los trabajos hidrográficos permitieron elaborar una carta del estrecho de Magallanes con un completo derrotero descriptivo, además de una docena de planos de puertos del sector occidental y una carta geográfica del extremo meridional americano desde los 47° sur, al cabo de Hornos, y por último una voluminosa relación comprensiva de los diversos aspectos del viaje.

En otro plano, Córdoba efectuó interesantes observaciones sobre los recursos naturales y los habitantes del Estrecho, con quienes mantuvo trato, tanto con los canoeros como con los cazadores esteparios. Por último, respecto a la navegación por el canal interoceánico, el juicio de Córdoba fue discordante de los de Byron y Bougainville, pues estimó que "...sería una temeridad elegirlo para paso del S. a todo buque, y con mucha más razón á los mercantes, que siendo de peores calidades, no tan bien acondicionados, y con tanta menos tripulación sería quasi cierta la desgracia total de la mayor parte"⁷¹.

Aunque los resultados hidrográficos de la expedición habían sido valiosos, fueron juzgados insuficientes por las autoridades marítimas hispanas, por lo que se dispuso una nueva comisión para completarlos.

En esta nueva expedición Córdoba contó con la colaboración del capitán Fernando Miera y dos oficiales hidrógrafos de reputación, Cosme de Churruca y Ciriaco de Cevallos. Los buques que la componían, paquebotes *Santa Casilda* y *Santa Eulalia* arribaron al Estrecho el 19 de diciembre de 1788 y fondearon en la bahía de Fortescue, elegida como base para los trabajos hidrográficos del sector occidental del gran canal.

Estos fueron tan prolijos y completos como podía esperarse de la pericia de los marinos españoles, quienes relevaron y reconocieron ambas costas del Estrecho, desde Fortescue hasta el cabo Pilar. Después de obtener un amplio caudal de informaciones náuticas y científicas finalizaron la comisión a mediados de febrero de 1789.

Con las expediciones españolas el conocimiento geográfico del Estrecho se incrementó considerablemente y la información obtenida fue considerada casi insuperable por las potencias marítimas durante tres décadas. Así, uno de los mejores hidrógrafos de todos los tiempos, el capitán Robert Fitz Roy, calificó la *Relación* de Antonio de Córdoba como el trabajo "*más completo y probablemente el único bueno de la navegación del Estrecho de Magallanes*"⁷². En cuanto a la navegación del gran canal, la segunda expedición de Antonio de Córdoba no hizo sino ratificar su conclusión anterior: era

⁷¹ Id. p. 161.

⁷² "Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S. M. 'Adventure' y 'Beagle' en los años 1826 a 1836". Buenos Aires, 1933, p. 23.

preferible el paso del Cabo de Hornos al del Estrecho, pues su clima adverso rechazaba el tráfico de naves por sus aguas.

De esta manera el estrecho de Magallanes volvió a relegarse en el olvido de los navegantes a partir de 1789, debiendo transcurrir largo tiempo hasta que algún barco lo surcara ya bien entrado el siglo XIX.

EL RELEVAMIENTO HIDROGRAFICO DURANTE EL SIGLO XIX

Las expediciones británicas de Parker King (1826-1830) y de Fitz Roy (1834).

Al concluir la segunda década del siglo XIX, la Europa emergía después de un cuarto de siglo de guerras que alteraron los esquemas del poder político y económico y mostraba a Inglaterra como la gran potencia ganadora y colonizadora. Tal circunstancia indujo al Almirantazgo a garantizar la navegación entre la metrópoli y los remotos dominios y factorías de ultramar, en especial aquellos lugares aún no bien conocidos geográficamente.

Fue así como hacia 1825 se determinó efectuar el reconocimiento hidrográfico de los territorios australes de América, especialmente la región del estrecho de Magallanes y canales adyacentes. Se dispuso la organización de una expedición que cumpliría durante varios años una impresionante labor por su magnitud y seriedad.

El Almirantazgo designó como jefe de la expedición a uno de sus mejores oficiales, el comandante Philip Parker King, marino probado y experto hidrógrafo. Puso a su mando dos buenos buques, las corbetas *Adventure* y *Beagle*, seleccionando para las tareas de navegación y de investigación a un grupo brillante de oficiales y hombres de ciencia.

Es justo recordar los nombres de estos navegantes, ligados a una proeza científica sin precedentes en los anales marítimos del sur. En el rol de la *Adventure* figuraban T. Graves, teniente y ayudante hidrógrafo; J. Cooke, teniente; H. Ainworth, *master*; R. H. Sholl, J. C. Wickham, J. F. Brand y G. Harrison, pilotos; J. Tarn, cirujano y G. Rowlett, contador. El rol de la *Beagle* incluía a Pringles Stokes, comandante e hidrógrafo; E. Hawes, teniente; W. G. Skyring, teniente y ayudante hidrógrafo; S. S. Flinn, *master*; J. Kirke, piloto y J. L. Stokes, guardiamarina. Este cuadro de oficiales se mantuvo durante los primeros dos años de actividades y a partir de 1828, luego de algunas bajas, entre otras la del distinguido comandante Stokes, se incorporaron el comandante Robert Fitz Roy y los oficiales J. Kempe y M. Murray.

La escuadrilla zarpó de Plymouth el 22 de mayo de 1826 entrando al estrecho de Magallanes el 19 de diciembre. Sucesivas recaladas

condujeron a las naves desde Posesión a San Gregorio, isla Isabel, bahía Agua Fresca, hasta la bahía de San Juan (puerto del Hambre), lugar elegido como base de operaciones y puerto de fondeo de la nave capitana. Para una mejor comprensión de los reconocimientos conviene consignar someramente las diversas exploraciones.

Primera Campaña (diciembre 1826 - marzo 1827)

Una vez establecidas en tierra las construcciones e instalaciones de apoyo y maestranza, Parker King dispuso que la *Beagle* asumiera el reconocimiento de la parte occidental del Estrecho, más allá del cabo Froward. La chalupa *Hope*, perteneciente a la *Adventure* y al mando del teniente Graves recibió el encargo de explorar el "canal" de San Sebastián y de penetrar al S.E. del cabo San Valentín por donde antaño surcaran las naves de Magallanes. El propio King asumió la responsabilidad de levantar el litoral entre Famine y bahía del Aguila. Estos trabajos permitieron el descubrimiento de la isla que después se llamó *Dawson* y de la enorme penetración marina que configura el seno *del Almirantazgo*. Además se hallaron algunos importantes fiordos que acceden a dicho seno —*Brookes, Parry, Ainsworth*— y se hizo el relevamiento de numerosos sectores litorales de ambos lados del Estrecho. Sensiblemente, en esta etapa la expedición sufrió las primeras bajas por accidente, entre ellas la del capacitado oficial *Ainsworth*.

La *Beagle* por su parte cumplió faenas en el sector oeste, sufriendo desde un comienzo el rigor del tiempo que la obligó a luchar duramente en cada singladura. Pese a las dificultades, Stokes tomando como bases a Fortescue y puerto Misericordia reconoció sectores de la zona más peligrosa y menos conocida del canal, en una faena que puso de relieve su gran calidad profesional y la de sus oficiales *Skyring* y *Flinn*.

Las operaciones hidrográficas de cada grupo fueron complementadas por valiosas informaciones sobre la flora y fauna a cargo de los cirujanos *Tarn* y *Bowen* y del botánico *J. Anderson*. Los estudios de meteorología fueron realizados en puerto del Hambre por el piloto *Harrison*. Por último, se efectuaron también estudios etnológicos y antropológicos aprovechando los frecuentes contactos con los indígenas.

Al terminar esta fecunda campaña la flotilla abandonó su base el día 7 de marzo de 1827, dirigiéndose a Río de Janeiro en plan de invernada, para dar descanso a las tripulaciones y recorrer las naves.

Con la experiencia de esta primera etapa Parker King obtuvo del comando de la Estación Naval del Atlántico la autorización para adquirir un pequeño barco auxiliar con el fin de hacer más expedito el levantamiento en aguas poco profundas.

Segunda Campaña (enero-agosto de 1828)

El 10 de enero de 1828 la flotilla integrada también por la goleta auxiliar *Adelaide*, cuyo mando se confió a Graves, penetró al Estrecho y fondeó en Posesión. Desde esta bahía la *Beagle* prosiguió hacia la parte occidental para explorar el laberinto existente entre el Estrecho y el golfo de Penas; mientras la *Adventure* y la *Adelaide* recalaban en San Gregorio. En este lugar, los ingleses sostuvieron, en ambas campañas, un amistoso trato y un provechoso intercambio con los tehuelches.

Cuando los buques fondearon en puerto del Hambre, King comprobó que los indígenas canoeros habían destruido algunas instalaciones y elementos allí dejados. Se procedió a su rehabilitación en tanto que se desarbolaba la *Adventure*, pues la intención era invernar allí. A su vez la *Adelaide*, que haría todo el peso de la tarea hidrográfica, fue convenientemente preparada.

Su primer cometido, pendiente desde la campaña anterior, fue explorar el misterioso "canal de San Sebastián", descubriéndose que no era sino una amplísima bahía que por lo poco segura y escasa de fondeaderos se llamó *Inútil*. De esta manera se puso fin a uno de los más sostenidos mitos geográficos australes. Luego la *Adelaide* operó sobre los intrincados litorales del sector central-sur del Estrecho en una fatigosa y fecunda tarea que duró hasta el 18 de junio, en que volvió a puerto del Hambre.

Aquí las cosas no habían andado bien. La crudeza del invierno, la aparición del escorbuto y algunas muertes accidentales se confabularon para afectar la moral de los residentes. Como Parker King, pese a todo, estaba decidido a continuar en aquel paraje, dispuso como estratagema para levantar el ánimo de sus hombres el aparejamiento de la *Adventure*, consiguiendo el efecto deseado sólo momentáneamente, pues los marineros al ver que demoraban los preparativos más de lo habitual volvieron a desmoralizarse. Así las cosas, arribada la *Adelaide* recibió la orden de seguir al encuentro de los tehuelches para adquirir provisión de carne de guanaco. Pero la situación no mejoró en puerto del Hambre, sino que se agravó con nuevos enfermos. Fue entonces cuando el jefe de la expedición adoptó la determinación de *preparar el buque a son de mar*, disposición marinera que no bien hubo salido de labios del contra maestre cuando ya todo fue vida, energía y contento⁷³ según consignó con sentimiento el capitán King, añadiendo que todos menos él veían con júbilo la perspectiva del próximo zarpe. El 27 de junio hizo su aparición la *Beagle*, de vuelta de su prolongado crucero por las aguas del occidente patagónico. Había explorado en rudísima faena la costa exterior desde el Estrecho hasta el cabo Tres Montes,

⁷³ Ibid. pág. 188.

relevando el litoral del golfo de Penas, la boca del canal Trinidad y otros puntos.

Pero, tan agobiadora labor había tenido sus consecuencias. El excesivo trabajo, los padecimientos por causa del clima y otras contrariedades afectaron de tal modo al comandante Stokes, que cayó en un agudo estado de depresión, cercano al extravío. De este modo su arribo no hizo sino aumentar el desánimo. El regreso de la *Adelaide* con más de dos mil libras de carne de guanaco ayudó a recobrar el ánimo por algunos días, pero al cabo de una semana los enfermos aumentaron, por lo cual y en vista del retardo en partir, las tripulaciones comenzaron a desesperarse. Para colmo, el 1º de agosto se supo que el comandante Stokes había atentado contra su vida. Inútiles fueron los esfuerzos para obtener su recuperación, pues en la mañana del día 12 moría en medio de la consternación general.

Sepultado junto al campamento⁷⁴ y designado el teniente Skyring como nuevo jefe de la *Beagle*, se reanudaron los preparativos del zarpe, que finalmente se produjo el 16 de agosto. Luego de recalar en Agua Fresca, Tres Brazos, isla Isabel y la ya habitual parada de San Gregorio, la flotilla abandonó el Estrecho el 24 de aquel mes, después de casi ocho meses de laboriosa permanencia en sus aguas. Se dirigió a Brasil para un reparador descanso, tan necesario a sus oficiales y tripulaciones.

Tercera Campaña (abril-julio de 1829)

Una nueva serie de operaciones se inició en el otoño de 1829, al reingresar al Estrecho la *Beagle*, ahora al mando del comandante Robert Fitz Roy, y la *Adelaide*. Tras tocar en San Gregorio y fondear en bahía Oazy para su relevamiento, los dos buques arribaron a Famine el 14 de abril. A partir de entonces se exploraron y levantaron diversos sectores de las costas meridional y septentrional, con un breve intervalo por parte de Fitz Roy, que exploró el canal Jerónimo aguas adentro, descubriendo los vastos lagos marinos de Otway y Skyring. Las naves se juntaron de nuevo el 9 de junio en Fortescue. Luego de un breve descanso Fitz Roy encomendó a los tenientes Skyring y Graves la exploración de los canales que, desde la bahía Tamar, se abren hacia el norte. Mientras tanto él mismo, con su nave, proseguía los relevamientos en el sector más occidental del Estrecho, quedando convenidos en reunirse en el puerto de Ancud.

La *Adelaide* fue debidamente aprovisionada y equipada para su misión y su plana de oficiales fue reforzada con Skyring, que asumió la jefatura de la campaña hidrográfica; el guardiamarina James Kirke, el contra maestre Alex Millar, y el cirujano Benjamín Bynoe,

⁷⁴ El sitio se conoce como Cementerio de los Ingleses y se encuentra en la costa de la bahía de San Juan.

quien además de su tarea específica debía desempeñarse como colector naturalista.

Partiendo desde el cabo Upright y reconociendo la bahía Beaufort y los senos Helado y Ventisquero, Skyring abandonó las aguas del Estrecho iniciando el recorrido hacia el norte por el canal que llamó *Smyth*, siguiendo a menudo las singladuras de Sarmiento de Gamboa, cuya memoria iban recordando. Esta comisión había tenido origen en los antecedentes aportados al comando operacional británico por focueros ingleses y norteamericanos que deambulaban por aguas del Estrecho y de los canales fueguinos y patagónicos, respecto de rutas practicables de navegación entre el Estrecho y los canales situados al norte del mismo hasta el golfo de Penas. De allí que aunque ajena propiamente a la tarea hidrográfica en el Estrecho, la comisión de la *Adelaide* tendría gran trascendencia, pues sus exploraciones demostrarían las ventajas de una ruta interior de navegación segura y tranquila que evitaría las difíciles singladuras del extremo más occidental del gran canal. De este modo la exploración hidrográfica de Fitz Roy hubo de ser la causa de la posterior reanudación del tráfico marítimo por el Estrecho de Magallanes.

Cuarta Campaña (abril-mayo de 1830)

Esta nueva etapa de operaciones se inició en abril de 1830, al penetrar por la boca occidental del cabo Pilar la *Adventure*, al mando del comandante King. Después de levantar diversos lugares del litoral del Estrecho, se juntó el 4 de mayo con la *Adelaide*. Esta procedía del norte y había realizado un crucero desde el golfo de Penas hacia el sur, por los canales patagónicos, viaje complementario del efectuado en sentido inverso durante el invierno de 1829, muy fecundo en trabajos hidrográficos y descubrimientos y que tuvieron al borde del agotamiento al meritorio Skyring⁷⁵.

La *Beagle*, que había operado en las costas meridionales de la Tierra del Fuego, relevó entre fines de noviembre de 1829 y comienzos de enero del año siguiente el área de la boca occidental del Estrecho.

Con el arribo de la *Adelaide*, el comandante King dispuso el zarpe definitivo de las aguas magallánicas, abandonando el Estrecho el 5 de mayo de 1830, después de más de tres años de un valiosísimo trabajo hidrográfico. A partir de aquella expedición memorable el conocimiento del gran canal experimentaría un inmenso progreso gracias a capacitados marinos y a los mejores elementos técnicos de la época.

⁷⁵ Se recorrieron y relevaron, entre otros, los canales Messier y Brazo Ancho y se descubrieron, entre otros, los fiordos Eyre, San Andrés y canal de las Montañas.

A pesar de lo provechosa que resultó la tarea de Philip Parker King y de sus expertos oficiales, el Almirantazgo decidió complementar en 1831 los levantamientos en aguas australes. Esto significaba realizar en el estrecho de Magallanes un recorrido muy minucioso en determinados sectores de los litorales oriental, centro-oriental y occidental.

Aunque la expedición británica, ahora confiada al mando de Fitz Roy, llegó a las aguas australes en 1832, recién a fines de enero de 1834 la *Beagle* y la *Adventure* desarrollaban la primera breve misión que las llevó a relevar la zona comprendida entre la boca oriental y la Segunda Angostura, prosiguiendo luego hacia el occidente en idéntica tarea para salir del Estrecho el 10 de junio.

Concluían así estas campañas complementarias de la primera gran expedición de los años 1826-30, habiéndose efectuado una labor sin precedentes por lo extensa, seria y completa, que señalaría para la historia la actuación profesional de tantos oficiales meritorios de la Real Marina Británica, cuyos nombres quedarían incorporados como hitos de recordación a lo largo y ancho de la geografía marítima de Chile meridional.

Si los trabajos propiamente náuticos de los británicos fueron relevantes, no lo fueron menos las operaciones cartográficas complementarias. El conocimiento adquirido se tradujo en novísimas cartas de navegación y derroteros que pasaron a constituir auxiliares indispensables para la navegación del Estrecho y sus aguas adyacentes.

Entre los resultados de estas expediciones quizás el de mayor consecuencia fue el redescubrimiento del estrecho de Magallanes como vía de tráfico marítimo, después de dos siglos de abandono como derrotero habitual.

La expedición francesa de Dumont D'Urville (1837)

Tres años después del zarpe definitivo de los británicos, el 12 de diciembre de 1837 penetraba la escuadrilla francesa compuesta por las corbetas *L'Astrolabe* y *Zelée*, al mando de un oficial de prestigio, Jules César Dumont D'Urville. Venían estas naves sólo de paso, pues su destino eran los mares y costas antárticos. Pese a ello, sus técnicos y científicos cumplieron una positiva labor durante la breve permanencia.

Repitiendo singladuras ya conocidas, Dumont D'Urville condujo sus barcos Estrecho adentro fondeando en puerto del Hambre. La estadía sirvió para realizar observaciones sobre la naturaleza, recursos naturales y clima, principalmente a cargo de los cirujanos Jacques Bernard Hombron y Honoré Jacquinet. El ingeniero hidrógrafo Clement Adrien Vicendon Dumoulin efectuó, con algunos oficiales, levantamientos en el litoral de la costa firme. A su turno, el teniente de navío, Joseph Fidèle Du Buzet, realizó diversas apreciaciones sobre la navegabilidad del gran canal y la conveniencia de estable-

cer en sus márgenes una colonia francesa, que sirviera de base para el futuro tráfico por la ruta.

Desde Famine los franceses recorrieron el litoral de la península de Brunswick, alcanzando hasta Fortescue, para regresar en seguida hacia el sector oriental, yendo a fundear en la bahía de Pecket. Desde el punto de vista geográfico del Estrecho la expedición francesa no aportó nada novedoso; pero fue singularmente positiva para el mejor conocimiento de la naturaleza de la región por las observaciones y el material recolectado. También aportó valiosos antecedentes etnológicos por los estudios desarrollados, especialmente, entre los patagones de la bahía de Pecket.

Las comisiones hidrográficas británicas de la segunda mitad del siglo XIX

La actividad hidrográfica de los ingleses en aguas del Estrecho y de la Patagonia occidental se renovó entre 1866 y 1869 con los trabajos de la corbeta *Nassau*, al mando del capitán Richard C. Mayne y, años después, con las comisiones del *Alert* (1880) y del *Sylvia* (1882-84).

Fueron muy importantes para el mejoramiento de las cartas hidrográficas del Estrecho mismo, considerando el creciente incremento de la navegación a vapor. No fueron éstas las únicas naves que operaron durante esos años; de hecho, todo barco de la Armada Real que transitó por el canal interoceánico contribuyó con oportunas observaciones que el Almirantazgo supo aprovechar.

Los reconocimientos hidrográficos de la Armada de Chile

La Armada de Chile, a partir de 1874, luego de creada la Oficina Hidrográfica, se hizo presente en las aguas de Magallanes. Aunque la tarea de reconocimiento había sido realizada con el aporte insuperable de Parker-King y Fitz Roy, quedaban aún por cumplir numerosas faenas que perfeccionaran el conocimiento de la geografía marítima del Estrecho.

Esta importante actividad la asumió la Marina de Chile desde 1874, al enviar a las aguas meridionales a la corbeta *Chacabuco*, al mando del comandante Enrique Simpson.

Se inició así un ciclo nacional de exploraciones y relevamientos que se extendió hasta 1910, con una sola interrupción entre 1879-84, ocasionada por la Guerra del Pacífico. En la primera etapa participaron, además de Simpson, los oficiales Oscar Viel, Jorge Montt y Juan José Latorre, quienes operaron en diversas áreas de los sectores central y occidental del Estrecho. A partir de 1885, oficiales como Antonio Marazzi, Baldomero Pacheco e Ismael Gajardo realizaron levantamientos de las bahías Gente Grande e Inútil, considerando

las necesidades de navegación requeridas por la actividad colonizadora que allí se iniciaba. En años posteriores se efectuaron numerosas tareas de reconocimiento y balizamiento de rutas a cargo de los meritisimos escampavías *Toro*, *Huemul* y *Cóndor*. Hay que recordar también los importantes trabajos hidrográficos de los capitanes Baldomero Pacheco en el archipiélago de la Reina Adelaida, que flanquea por el norte el término occidental del Estrecho; de Agustín Fontaine que en 1902 estudió en forma completa el golfo Xaultegua, y de Arturo Whiteside que, en 1904, reconoció la gran bahía Inútil y el canal que lleva su nombre.

Los oficiales de nuestra Marina de Guerra y sus avezadas tripulaciones llegaron a identificarse con la dura y hostil, pero hermosa e impresionante geografía de la región occidental de Magallanes. Los hidrógrafos integran la nómina de héroes pacíficos que han dado honra y prestigio a la Marina de Chile dentro y fuera de sus fronteras, y cuyos nombres han recordado y recuerdan hombres de mar y la posteridad agradecida.

Los trabajos de investigación fueron complementados con la publicación de derroteros para la navegación del Estrecho, como los elaborados por los hidrógrafos Federico Chaigneau, en 1900, y Baldomero Pacheco, en 1908; y la publicación de nuevas cartas y planos del gran canal realizados por la Oficina Hidrográfica, hoy Instituto Hidrográfico de la Marina de Chile.

La Cartografía Fretana

Apenas se recibieron noticias del descubrimiento del Estrecho, se procuró dar expresión cartográfica al nuevo paso de mar y sus tierras adyacentes. Rudimentaria y simple en un comienzo, más pulida y detallada después, hasta llegar a ser todo lo precisa como lo permitieron los conocimientos acumulados, la cartografía del Estrecho refleja las distintas navegaciones que por él se emprendieron. Constituye la suma de los reconocimientos y levantamientos realizados en doscientos cincuenta años.

En un comienzo el estrecho de Magallanes no se consideraba sino un mero accidente graficado a escala global en los mapamundis o cartas del Nuevo Mundo. Pero los antecedentes obtenidos a partir del siglo XVII permitieron expresar, a mayor escala, el extremo meridional americano, incluido el Estrecho. Con el tiempo se lograron cartas exclusivas del gran canal y planos con secciones del mismo, elaborados con creciente perfección técnica.

El proceso señalado fue un tanto zigzagueante sobre todo durante el siglo XVI, acusando adelantos y lamentables retrocesos en la expresión cartográfica de la geografía magallánica.

Período arcaico (siglo XVI)

El primer mapa que consignó el descubrimiento magallánico —según consenso unánime de historiadores y geógrafos— fue el Planisferio Italiano de 1523, conocido como Padrón Real de Turín, cuya ejecución se atribuye a Juan Vespucci, sobrino del navegante. En esta carta se representa el Estrecho en un trazado muy simple, insinuándose su curso natural en forma de "V" abierta. Se acepta igualmente que este mapa tuvo como antecedente inmediato otro que habría sido elaborado por Juan Sebastián Elcano poco después de su regreso a Europa. Casi de la misma época (1525) es el mapa de Pigafetta, pobre y de grosero dibujo. En uno y otro los únicos topónimos que se consignan son el cabo Deseado y el nombre del Estrecho que para uno es de *Todos los Santos* y para el cronista lombardo, *Streto patagonico*.

En 1527 aparece el mapa del vizconde de Maiollo, también de simple factura y que en nada mejoró la representación del canal interoceánico. En cambio el que dos años después entregó el cartógrafo Diego Ribero constituyó un adelanto apreciable, pues aproximó más el trazado del Estrecho a su verdadero curso físico e incorporó varios topónimos: *b. de la Victoria* (San Gregorio al parecer); *canal de todos los Santos*; *b. de Isleo*; *tierra de los humos*; *lago del estrecho* (bahía Inútil); *tierras nevadas*; *campana de Roldán*; *s. nevada*, *c. deseado* y *archipiélago del cabo deseado*, expresión del laberinto insular occidental. Entre los accidentes que registra el trazado del curso del Estrecho son particularmente aceptables los senos que enmarcan la isla Dawson, gracias a datos obtenidos de las exploraciones de la flota magallánica.

En la misma línea se inscribe el mapa conocido como *Islario de Santa Cruz* (1540), que es la primera carta que muestra a mayor escala el canal, franqueado por los territorios que se denominan *Tierra de la Conquista del Estrecho de Magallanes* (Patagonia) y *Tierra o Isla del Estrecho de Magallanes* (Tierra del Fuego).

Por el mismo tiempo Sebastián Munster incluye en su obra *GEOGRAFIA* un mapa que titula *NOVVS ORBIS*, donde el Estrecho es presentado en forma tosca y simple señalando así su retroceso cartográfico respecto de los mapas de Turín, Ribero y Santa Cruz. En este estilo rústico de Munster es posible incluir otros mapas de la época como los de Nicolás Desliens (1543 ó 1544); Sebastián Cabotto (1544); Pierre Desceliers (1550); Jacobo Gastaldi (1554); Diego Homen (1558); Diego Gutiérrez (1562), y Juan Martínez (mediados del siglo XVI).

Bartholomeu Velho en su *Qvarta Orbis Pars*, publicada en 1561, presenta para el estrecho de Magallanes un trazado que recuerda a Ribero. Su mapa, con los de Homen (1568), Juan Martínez (1572) y el de Oliva (alrededor de 1580), son prácticamente coincidentes en su representación del Estrecho —siempre algo burda— pero a

mayor escala. No muestran progreso alguno en el conocimiento geográfico, lo que pone en evidencia que se trata de cartas inspiradas en autores anteriores y no en nuevos antecedentes. Esta resulta una buena prueba de la gran reserva con que la Casa de Contratación manejaba las informaciones aportadas por la expedición de Ladrillero, que no llegaron a trascender al arte cartográfico de esos años.

Toda la producción cartográfica de Abraham Ortelius —especialmente sus célebres planiferos— que arranca de 1570 y prosigue en sucesivas ediciones hasta bien entrado el siglo XVII, representa al Estrecho con un trazado groseramente simple y muy ajeno a la realidad. En la misma línea habría que clasificar los mapas de Thevet, Belleforest (1575), Mazza (1584), Mercator (a partir de 1587); de Bry, de Jode y Plancius (a contar de 1592); Hondius, Quaden y otros (a partir de 1597) y Hakluyt (1599).

Mayor cuidado en general, más toponimia, pero no mayor exactitud se nota en la representación del Estrecho que hacen los mapas de Sebastián López (1590), Arnoldus Florentius Van Langren (1596) y L. Hulsius (1599), con los que, puede afirmarse, se cierra el siglo desde el punto de vista cartográfico fretano. Todos ellos acusan una tendencia general regresiva que refleja el escaso aporte de los navegantes del Estrecho —excepto de los españoles— y señala el secreto con que manejó la información la Monarquía Hispánica. La representación del paso de mar quedó así librada a la imaginación de los cartógrafos durante un largo tiempo.

Se exceptúa, a nuestro juicio, el mapa de la parte oriental del Estrecho atribuido a Pedro Sarmiento de Gamboa y elaborado hacia 1580, carta que sin duda es el primer plano propiamente tal, aunque sectorial, del gran canal de Magallanes. Este mapa incluye el curso fretano desde la boca oriental hasta la bahía Gente Grande por el sur y la de Oazy por el norte, y grafica la amplia entrada, las angosturas, el gran espejo existente entre ambas, y sus bahías. Todo con abundante toponimia.

También constituyen una excepción los dos mapas que se atribuyen a Cavendish, cartas basadas en documentos españoles capturados al parecer durante el primero de sus viajes y adicionadas con antecedentes obtenidos de sus propias singladuras fretanas.

Período antiguo (1600-1835)

Como consecuencia directa del paso de los holandeses por el estrecho de Magallanes, y sobre todo de la expedición de Cordes, se inicia la representación apropiada del canal. Gracias especialmente al trabajo del piloto Jan Outghersz, verdadero fundador de la cartografía regional, a quien se deben varios trabajos, entre ellos el primer mapa completo del Estrecho publicado hacia 1600. La carta denominada *Fretum Magellanicum* muestra un sentido inverso al corriente, esto es el sur aparece en la parte superior de la carta, en la

que el curso del canal no muestra su pronunciada inflexión natural NE/SO/S/NO sino que se dibuja relativamente rectilínea. La tierra patagónica se señala como *Americae Pars* y la transfretana como *Terrae del Fvogo Pars* implícitamente incluida en el concepto geográfico, entonces en boga, del gran continente austral. Se destacan en la carta los siguientes accidentes geográficos, de oriente a occidente: *Marre del Nort* (Atlántico), *Pinguische Inseln* (actuales islas Marta y Magdalena), *Mossel Bay* (bahía de los Moluscos, actual San Nicolás), *Cap. Fruart* (cabo Froward), *Cordes Bay*, *Riders Bay*, *Besloten Bay* (puerto Churruca) y *Felsen Bay*, las tres últimas sobre la que se insinúa como costa archipelágica meridional. Finalmente el océano Pacífico aparece como *Mare Mediterana*. El mapa incluye, a manera de viñetas, las figuras de cuatro indígenas de la región del Estrecho.

A este mismo autor se debe el mapa denominado *Nueva, completa descripción del peligroso Estrecho de Magallanes, en la cual de milla a milla, de bahía en bahía, para la utilidad de los navegantes y pilotos fueron cuidadosamente reproducidas las experiencias y descritas las travesías*. Se trata de un mapa y derrotero que constituyen las primeras cartas hidrográficas sobre el Estrecho y al mismo tiempo la primera carta detallada y completa del mismo que se llegó a imprimir. Este trabajo sirvió por dos siglos de base casi única para la navegación del paso interoceánico.

Los trabajos de Outghersz fueron muy pronto recogidos en Holanda, país que marchaba a la cabeza del arte e impresión cartográficos. Incluso fueron precisados en cuanto a rumbos y enriquecidos en toponimia por Iodocus Hondius, reputado maestro que publicó en 1606 su mapa del estrecho de Magallanes. Tal mapa presentado con la leyenda latina *Exquisita Magno aliquot mentium periculo lustrata etiam resecta Freti Magellanici Facies* es, sin duda, la mejor de las cartas producidas hasta entonces. La misma tendencia cartográfica es recogida por destacados holandeses, como Harmen y Martin Janss, en su planisferio de 1610.

Speilbergen en su expedición agregó nuevos antecedentes para la elaboración y publicación de varios mapas del extremo meridional de la Patagonia y Tierra del Fuego, entre 1616 y 1630. No son todos igualmente buenos. Se inscriben en la tendencia de Hondius y sirven de base a varias cartas españolas de la época que nada aportan para el adelanto de la cartografía austral.

Los mapas que mejor señalan el progreso registrado en la representación cartográfica fretana son los holandeses de Henricus Hondius, *Freti Magellanici ac Freti vulgo Le Maire exactissima delineatio*, publicado en Amsterdam, en 1635, y de Guillermo Blaeu, *Tabula Magellanica, qua Terrae del Fuego, cum celeberrimis fretis descriptio exhibetur*, impresa en Amsterdam el mismo año. Estas dos piezas, la primera principalmente, son excelentes cartas que demuestran el valioso aporte de los navegantes y cartógrafos de los Países Bajos.



Figura 7.— Freti Magellanici ac Freti vulgo Le Maire exactissima delineatio. Por Iodocus Hondius, Amsterdam 1635. (Cortesía Mapoteca Instituto de la Patagonia, Punta Arenas).

Así y todo los mapas holandeses fallan en la representación del litoral centro-oriental, mostrando menos exactitud que las cartas españolas del siglo anterior. Esto se debe a que los navegantes bátavos pasaron más apegados a la costa occidental, tal como sucedió por lo demás con la inmensa mayoría de los que traficaron por el Estrecho en los primeros siglos.

Hondius y Blaeu fueron seguidos por Jan Janssonius, Pieter Van der Aa y otros maestros de su nacionalidad, inspirando, después de la segunda mitad del siglo XVII y primera del siglo XVIII, a los cartógrafos franceses Nicolás Sanson, Guillermo De L'Isle y Nicolás Fer. De tal manera se consagra la tendencia holandesa como la más acabada expresión de la cartografía fretana.

La expedición de Narborough que, según se ha visto, reinició las navegaciones por el estrecho de Magallanes a partir de 1669, determinó la publicación de varios mapas debidos al propio navegante y a los cartógrafos John Thorton, John Seller y otros (1670 y 1705). Otro tanto ocurrió con las expediciones francesas que originaron una rica cartografía entre 1695 y 1746. Las expediciones de Byron, Bou-

ganville, Wallis y Carteret, gracias a sus contribuciones hicieron posible la publicación de numerosos mapas completos o sectoriales del Estrecho entre los años 1765 y 1780.

Esta producción relativamente abundante, no significó un real progreso sobre la cartografía anterior aunque sí un cierto adelanto en pequeños planos sectoriales.

De esta misma época (1769) es el *Mapa Marítimo del estrecho de Magallanes* confeccionado sobre las fuentes más recientes por el notable geógrafo español Juan de la Cruz Cano y Olmedilla. Es un plano de imperfecto trazado, por lo alejado de la realidad física de acuerdo con la información disponible, aunque de rica toponimia. El autor sigue, en general, el dibujo cartográfico manifestado con anterioridad por Nicolás Fer y John Narborough. Este mapa sirvió a su vez de base para posteriores ediciones inglesas (1775) y austríacas (1789).

El adelanto más notorio para la cartografía del Estrecho, desde el aporte de los holandeses, fue el obtenido a raíz de las expediciones de Antonio de Córdoba. La producción consiguiente de mapas generales, sectoriales y planos de puertos configuró la mejor muestra del progreso del conocimiento geográfico del Estrecho. Tal cartografía mantendría su vigencia durante medio siglo.

En esta enumeración selectiva correspondiente al período antiguo cabe mencionar la *Carta esférica de las costas de la América Meridional desde el paralelo 36° hasta el Cabo de Hornos* presentada por Juan de Lángara en 1798. Sin ser exactamente una carta del Estrecho resume el conocimiento que sobre su geografía marítima existía al finalizar el siglo XVIII, después de las expediciones hidrográficas españolas.

Período moderno (1835-1900)

Los completos informes de las expediciones de Parker King y Fitz Roy, indujeron al Almirantazgo Británico a preparar las correspondientes cartas de navegación; la primera fue impresa en 1832.

Los mapas ingleses perfeccionados en sucesivas ediciones constituyen cartas verdaderamente modernas, ajustadas, para su época, a la realidad geográfica del Estrecho. Estos mapas sirvieron de base a ediciones francesas realizadas por el *Dépot Général de la Marine*, París, a partir de 1838; y ediciones españolas, preparadas por la Dirección de Hidrografía de Madrid, a contar de 1861.

Período contemporáneo (1900 en adelante)

Creada la Oficina Hidrográfica de la Marina de Chile —y en la misma medida que su desarrollo permitió contar con expertos hidrografos y cartógrafos, y apropiado equipo—, se inició la produc-

ción cartográfica nacional y se hizo posible la publicación cada vez más precisa de cartas marítimas. Posteriormente el Instituto Geográfico Militar —después de realizado el levantamiento aerofotogramétrico de la región austral en 1945— comenzó a preparar y publicar los mapas físicos generales. De este modo la cartografía magallánica alcanzó su más alto perfeccionamiento, a partir de 1950.

Pero para que así sucediera habían debido transcurrir más de cuatro siglos durante los cuales en esforzadas singladuras, luchando casi siempre contra la violencia de las fuerzas naturales y generalmente sufriendo grandes padecimientos, muchos navegantes habían ido entregando su variada contribución al conocimiento geográfico del estrecho de Magallanes.

EL POBLAMIENTO DEL LITORAL

Habían transcurrido muchos milenios desde que los glaciares continentales abandonaron las llanuras de la Patagonia austral retirándose paulatinamente hacia el occidente y suroccidente. La vasta superficie así liberada permitió el asentamiento progresivo de plantas inferiores y superiores lo que favoreció, a su turno, la llegada de diversos animales de la paleofauna. Pasaron muchos siglos en este lento y laborioso proceso que abarcó tierras y aguas, antes de que las condiciones ecológicas permitieran la llegada de especies animales más evolucionadas. Estas se fueron estableciendo en la inmensidad libre. Habían grandes herbívoros como los *macrauchenia*⁷⁶, el milodón y el *hippidium* o caballo enano, y con ellos el gran carnívoro *smilodon*, el tigre de los dientes de sable.

Tras estos representantes de la protofauna sudpatagónica fueron llegando en lenta migración los primeros seres humanos hace unos 12.000 años. Se trataba probablemente de grupos pequeños que practicaban la economía cazadora-recolectora. Estos cazadores acabaron por instalarse en los sitios que reunían condiciones para una existencia estable: valles abrigados, pastosos, provistos de agua y reparos rocosos, y abundantes en vida animal. A uno de estos parajes, el actual valle del río Ciaike o Chico llegaron algunos de estos primitivos cazadores estableciéndose en grutas formadas en los paredones basálticos que flanquean el río. Una de estas grutas es la llamada *Cueva de Fell*⁷⁷, sitio donde se han excavado, a partir de 1932, restos arqueológicos fechados en 10.720 ± 300 años contados desde el presente. Es entonces el lugar del más antiguo

⁷⁶ Camélido primitivo emparentado con el moderno guanaco.

⁷⁷ Así bien nombrada en homenaje a su descubridor Juan Fell, meritorio arqueólogo aficionado y ganadero de la región.

poblamiento humano conocido hasta ahora en el extremo sur americano.

Estos cazadores permanecieron en el lugar a lo menos durante un milenio hasta que, siempre de acuerdo con la estratigrafía arqueológica, desaparecieron o se extinguieron por causa de fenómenos volcánicos que ocurrieron hace unos 9.500 años. Es difícil conjeturar si aquellos hombres se mantuvieron exclusivamente en el valle mencionado y en las comarcas vecinas o si además incursionaron hacia el sur hasta llegar a los bordes del actual estrecho de Magallanes, distante apenas medio centenar de kilómetros de su asentamiento conocido. Tampoco puede certificarse si fueron los integrantes de una segunda oleada colonizadora —arribada al río Chico después de las erupciones volcánicas— quienes alcanzaron hasta el litoral fretano de hoy. Nos inclinamos a pensar que algunas partidas pertenecientes al primer grupo de cazadores pudieron ser las que avanzaron al sur hace unos once mil años como transeúntes, cruzando el puente terrestre de la Primera Angostura para penetrar en la actual Tierra del Fuego. El misterioso itinerario de estos hombres es aún desconocido, pero sí sabemos que llegaron tan al sur como la latitud del fondo de la bahía Inútil, estableciéndose al abrigo de algunos de los grandes bloques rocosos abandonados por el receso glaciario. Tal ocurrió en Marazzi, sitio arqueológico excavado en 1967. Allí, el fechamiento radiocarbónico de los restos permitió calcular una antigüedad de 9.590 ± 210 años para la primera ocupación humana. Si otras bandas emigrantes quedaron a uno y otro lado del puente morrénico, en las orillas del lago glaciario o del saco oceánico, es imposible saberlo por ahora con exactitud científica, pero sí es posible conjeturarlo.

Los fenómenos telúricos y climáticos del volcanismo, aumento de temperaturas, erosión, etc., que se sucedieron quizás por largo tiempo a partir de la mitad del décimo milenio antes de nuestra era ⁷⁸, acabaron por alterar la fisonomía litoral del gran lago glaciario central. Permitieron así el hundimiento del puente morrénico, que lo limitaba por el oriente dando lugar al escurrimiento de sus aguas hacia el océano, quedando desde entonces separados los habitantes que se habían establecido o que deambulaban en las orillas del futuro estrecho.

Una antiquísima tradición oral selknam recogida por los misioneros salesianos ⁷⁹ expresa en forma elocuente el fenómeno de la interrupción terrestre y apertura del brazo oriental del estrecho de Magallanes y su recuerdo entre los indígenas. Los *chonkóiuka*, fracción norteña de los selknam que habitaban el sector de las angostas

⁷⁸ Según los estudios del sabio finlandés Vaino Auer y los fechados radiocarbónicos, se desarrollaron en la Patagonia Austral a lo menos tres erupciones o períodos de erupciones volcánicas hacia 7.500, 6.800 y 2.500 A.C.

⁷⁹ Manuel J. Molina, "Toponimia Indígena Fueguina", en *Karukinká*, número 8, abril de 1974, Buenos Aires.

turas llamaban *Kankewé* —que significaba “estar cortado”— a la costa patagónica de enfrente, y llamaban *Atléliti*, “pedacito de canal”⁸⁰, al curso fretano en la Primera Angostura y aun al Estrecho mismo.

De cómo con el transcurso de los siglos los hombres de semejante cultura cazadora fueron poblando la banda litoral ahora continental, es materia de hipótesis. Es sabido que el movimiento poblador inicial se realizó por la vertiente atlántica siguiendo la línea norte-sur. Desde el valle del río Ciaiike, si tal fuese el centro de irradiación, los grupos cazadores marcharon al sur, al oeste y al suroeste durante milenios.

La ciencia arqueológica ha identificado sitios importantes de poblamiento primitivo más o menos continuado junto a las riberas del Estrecho. Punta Santa Ana y Bahía Buena, en la zona del litoral central, habrían sido ocupados hacen unos 5.500 años⁸¹, y en bahía Muniación, en el sector nororiental, la ocupación sería bastante más reciente pues el nivel más inferior ha sido fechado con una antigüedad de 3.200 ± 450 años, esto es aproximadamente 1.250 A.C.

Los sitios primeramente mencionados llevan, en cuanto a su ocupación, a una de las cuestiones más arduas de la arqueología austral. Los materiales excavados señalan a sus ocupantes como pertenecientes a culturas de cazadores marinos y no terrestres como los que hasta entonces se habían establecido en diversos sitios de la región meridional⁸². En efecto, el hallazgo en dichos sitios de arpones de doble espiga basal descubiertos en 1951 en la isla Englefield, seno Otway, y otros restos líticos y óseos revelan que los habitantes de Santa Ana y bahía Buena eran cazadores marinos. ¿De dónde procedían estos hombres misteriosos? ¿Eran cazadores pedestres que por necesidad y hábito habían adaptado su cultura a las condiciones marítimas? ¿O tal vez, integraban un contingente inmigratorio que había arribado a la región por el larguísimo camino del mar? Esta última cuestión haría suponer que el brazo occidental del Estrecho y otros canales que a él acceden se vieron libres de glaciares unos 5.000 años antes de Cristo, circunstancia que pudieron entonces aprovechar los grupos de canoeros que habían venido descendiendo hacia el sur por la vía del occidente.

Como fuese, una vez abierto el estrecho de Magallanes, sus litorales se poblaron paulatinamente con campamentos de tránsito o asentamientos semipermanentes, de cazadores nómades terrestres o marinos.

En vísperas de la llegada de los españoles, la costa nororiental del gran canal, desde la latitud de Punta Arenas aproximadamente,

⁸⁰ De *Kan*, ser o estar y *kewen*, cortado; y *asterr*, canal, y *Lethli*, pedacito, respectivamente.

⁸¹ Los fechados obtenidos por el sistema de C14 para ambos sitios son de 3.670 ± 120 A.C., para el primero, y 3.260 ± 110 A.C. para el segundo.

⁸² Excavaciones y estudios realizados en 1971 y 1972 por el arqueólogo Omar R. Ortiz Troncoso del Instituto de la Patagonia, Punta Arenas.

se hallaba ocupada y era recorrida por grupos aborígenes pertenecientes a la raza *aonikenk*. Eran estos cazadores de origen pámpido, membrudos, de buen aspecto y vigorosos; sus vestigios arqueológicos y los de sus inmediatos antepasados se encuentran a lo largo de casi trescientos kilómetros de litoral, siendo los más conocidos los paraderos y "conchales" de Posesión, Munición, bahías Dirección, Santiago, San Gregorio, Oazy y Pecket, y cabo Negro. La costa fueguina, desde el cabo Nariz en el extremo sudoccidental de la bahía Inútil, hasta el cabo Espíritu Santo en el Atlántico, era frecuentada por los *selknam*, cazadores emparentados con los *aonikenk* a quienes se asemejaban físicamente. Entre ellos se reconocían varios subgrupos con ligeras diferencias idiomáticas; así los *chonkóiuka* habitaban las costas centro-oriental y nororiental, los *menniammai* las de la bahía Inútil, habiéndose ubicado sus paraderos en diversos sitios, a lo largo del vastísimo litoral.

En las costas occidentales del Estrecho, sobre ambas bandas, y hasta las islas Isabel, Magdalena y Marta, y la bahía de Porvenir —en la costa fueguina— vivían y deambulaban los *canoeros*. Eran los habitantes por antonomasia del territorio marítimo fretano, de esmirriado físico y desagradable aspecto. A este pueblo aborígen se le ha dado el nombre de *alakaluf*, común para todos los nómades marinos que vivieron entre el golfo de Penas y el paso Brecknock. Hoy se acepta que los habitantes del espacio acuático-terrestre del Estrecho eran una parte, quizás con características lingüísticas diferenciadas, del pueblo de cazadores marinos *kaweskar*, como se denominan a sí mismos los únicos sobrevivientes que hoy residen en Puerto Edén. Estos a su vez son restos de la que fuera parcialidad boreal del pueblo marítimo.

Los canoeros instalaban sus campamentos en muchísimos lugares; virtualmente cada bahía o caleta abrigada fue sitio de recalada o periódico asentamiento, señalado hoy por conchales. De entre los primeros navegantes europeos Ladrillero y Sarmiento fueron los que más contacto tuvieron y mejor información obtuvieron respecto de los canoeros. Así, Sarmiento recogió vocablos de su lengua —topónimos terminados en "gua"— y que designan diversos accidentes del sector oeste del Estrecho. Ladrillero, por su parte, ha dejado las primeras descripciones sobre los habitantes del gran canal:

"La jente de esta boca del Estrecho a la parte de la mar del Sur (puerto de Nuestra Señora de los Remedios) son bien dispuestos de cuerpo, así los hombres como las mujeres, los hombres son soberbios i de grandes fuerzas, las mujeres bien ajustadas, su traje de cueros de lobos y de nutrias, atados por las gargantas que les llegan hasta las rodillas. Manteniéndose de lobos marinos que matan y de mariscos, y pescado, y ballenas que dan en tierra, y cómenlo crudo y otras veces lo asan poca cosa. Sus armas son unos dardillos de madera blanca y dagas de huesos de ballena y de animales. Traen canoas de la cáscara de árboles cosidos con barbas de ballena; no

tienen asiento en ninguna parte y dondequiera que llegaron ponen unas varas y encima corteza de árboles, con que se reparan del agua y del viento"⁸³.

En esta descripción el ilustre marino peca por exceso como por defecto. Exagera en cuanto a lo de ser "soberbios" los hombres y "bien ajustadas" las mujeres, pues todas las narraciones están de acuerdo en que los varones eran de contextura bien enclenque y las mujeres de repelente aspecto. El "traje" de cuero, por otra parte, no era sino una mísera capita que les cubría parte de la espalda y los hombros, estando en lo demás totalmente desnudos. Para resguardarse del frío recurrían a la grasa de lobo marino con la que se embardunaban enteros, lo que les daba un olor espantoso. Entre otras circunstancias Ladrillero omitió señalar que las rucas o toldos las cubrían además con cueros de lobos y huemules.

Más acertado anduvo, en cambio, en su descripción de los patagones o *aonikenk* que conoció en las cercanías del cabo Posesión:

*"La jente que hallé en esta boca de este estrecho a la parte del Mar del Norte, es jente soberbia; son grandes de cuerpo, así los hombres como las mujeres y de grandes fuerzas los hombres, y las mujeres bastas de los rostros; los hombres son muy sueltos; sus trajes de los hombres es que andan desnudos y sus vergüenzas de fuera y las naturas traen atadas por el capullo con unos hilos o correas; y traen capas pellejos de guanacos sobados, la lana para adentro hacia el cuerpo; y sus armas son arcos y flechas de pedernal y palos a maneras de macanas; y tienen por costumbre untarse con una tierra blanca como cal, la cara y el cuerpo. El traje de las mujeres en sus vestidos de los pellejos de guanacos y de obejas, sobadas la lana para adentro, y poniéndoselas a la manera de las indias del Cuzco, los pellejos asidos con correas por encima de los hombros, atadas por la cintura y los brazos de fuera, y que les llegan abajo de las rodillas: traen zapatos del mismo cuero que les cubre hasta encima de los tobillos llenos de paja por dentro por amor del frío, y andan untadas con aquella cal como los hombres; a lo que entendí no tienen asiento, están cerca de la costa del estrecho; es poca jente, de lo que entendí sus casas son que incan unas varas en el suelo, y ponen pellejos de guanacos y de obejas y de venados, y hacen reparo para el viento, y por dentro ponen paja porque esté caliente, y donde se echan se sientan por estar más abrigados; porque a lo que me pareció debe llover poco cerca de este mar del Norte en este estrecho, aunque en este mes de agosto nos heló los días que allí estuvimos, y el estrecho adentro todo lo más del mes"*⁸⁴.

Los indígenas del Estrecho no fueron, por lo general, afortunados en sus relaciones con los europeos, menos aún los canoeros, pues

⁸³ *Viaje al Estrecho de Magallanes* (Archivo de Simancas), en copia existente en el Archivo Vidal Gormaz, Vol. 7, hoja 36, Archivo Nacional.

⁸⁴ Id. id. hoja 45.

su índole belicosa y en ocasiones perversa los llevó a luchar contra los navegantes, encuentros en los que casi siempre llevaron la peor parte. En cambio los *aonikenk* que los españoles llamaron *patagones*, de carácter más pacífico, mantuvieron siempre un trato relativamente cordial con los visitantes. El contacto de europeos con los *selknam* fue más bien esporádico y no siempre tranquilo pues los navegantes traficaron por lo general junto a la banda del norte. Hay que expresar aquí que los viajeros europeos no actuaron siempre del modo más humano al relacionarse con los aborígenes.

LA PRESENCIA EUROPEA OCASIONAL

El naufragio de la nao de Camargo y el origen de la leyenda de los Césares

A la entrada oriental del estrecho de Magallanes, según se ha visto, naufragó una de las carabelas de la expedición de Francisco de Camargo. Logró salvarse en tierra la mayoría de los tripulantes, entre ellos el capitán Sebastián de Argüello. Las informaciones sobre el destino de los 192 náufragos son contradictorias. Mientras algunos autores señalan que otra nave de la expedición consiguió salvarlos, remontando con ellos la costa de Chile hasta llegar al Perú, otros autores basados en testimonios de la misma época indican que el grupo quedó abandonado en las riberas del Estrecho. Fue así como en 1563, veintitrés años después de ocurrido el naufragio, llegaron a Concepción, Pedro de Obiedo y Antonio de Cobos y declararon ante el Teniente General del Reino de Chile, licenciado Julián Gutiérrez de Altamirano, ser tripulantes de la perdida nao. Indicaron también que el capitán Argüello se había salvado junto con el grupo. Agregaron, además, para asombro y admiración de la autoridad, que aquellos españoles se habían asentado en tan distante tierra y que habían encontrado el oculto tesoro de los incas... Bastó tal declaración para que se atribuyera a los náufragos del capitán Argüello la formación de una población española estable y próspera junto al Estrecho y muchos pensaron que se trataba de la famosa y riquísima ciudad de los Césares...

Pedro Sarmiento de Gamboa también haría saber al Rey el asombro que le había causado oír a los patagones, al desembarcar en el cabo Vírgenes el 4 de febrero de 1584, palabras castellanas. Pensó que las podían haber aprendido de algunos náufragos de la *Sancti Spiritus*, de Loayza, en 1526; o de cierto capitán Quiroz que residía en la tierra del Estrecho con unos sesenta españoles.

Transcurrió el tiempo sin mayores antecedentes del fabuloso poblado, hasta que el hallazgo de los restos de una nave española en la boca oriental del Estrecho, efectuado por los hermanos Nodal

en 1619 revivió la memoria de aquel hecho. En esos momentos la leyenda de los Césares hacía estragos en la credulidad de las autoridades de Perú, Chile y Buenos Aires.

Esta creencia fue siempre alimentada con noticias captadas por los españoles a los indígenas, quienes habían recogido de los tehuelches del sur de la Patagonia, descripciones de la existencia de extranjeros y naves en la costa.

Estas simples referencias a la presencia ocasional de europeos llegaban deformadas, finalmente, a los oídos siempre atentos a fantasías de los habitantes del Reino de Chile.

Sucedió que el jesuita Nicolás Mascardi, superior del colegio que la Compañía mantenía en Castro, Chiloé, animado de celo misionero concibió, hacia 1669, el proyecto de evangelizar a los indígenas de la ultracordillera y buscar en sus viajes apostólicos las misteriosas poblaciones de los Césares que, según los relatos indígenas, existían en algún lugar de la Patagonia. De este modo Mascardi fundó la Misión de Nuestra Señora de Nahuelhuapi y emprendió sucesivas campañas en plan evangelizador y de obtener información fidedigna de los fabulosos Césares. Realizó tres extensos viajes exploratorios. Luego de los dos primeros que resultaron infructuosos y a raíz de nuevas noticias, el misionero jesuita se persuadió de que la misteriosa ciudad debía situarse hacia el nacimiento oriental del estrecho de Magallanes. Con rumbo a dicho lugar emprendió la marcha a fines de 1673. Recorrió el litoral fretano desde punta Dungeness hasta puerto del Hambre, constatando la presencia europea en las ruinas de las fundaciones de Sarmiento, pero sin encontrar ninguna población floreciente de españoles. Empezó así, con decepción, el regreso hacia el norte.

Así hubo de concluir, al menos respecto del estrecho de Magallanes, la leyenda de la Ciudad de los Césares.

El intento colonizador y los proyectos de fortificación de España en el estrecho de Magallanes

La expedición de Pedro Sarmiento de Gamboa —debemos recordarlo— tuvo un doble objetivo: explorar el gran canal para estudiar su navegación y verificar la posibilidad de establecer fortificaciones en ciertos puntos del litoral para defenderlo de los enemigos de la Corona de España.

Apenas regresó a España, Pedro Sarmiento de Gamboa se apresuró a dar cuenta al Rey de su cometido, recomendando poblar el Estrecho y fortificarlo. Interesado en el informe, Felipe II le pidió que se presentase ante su Real Consejo en Madrid y ante el Consejo de Indias en Sevilla, para participar sus proposiciones. Oído por los consejeros reales y aprobado el proyecto, el Rey "... *determinó de fortificar el Estrecho, y que Pedro de Sarmiento fuese por go-*

bernador, y que lo poblare"⁸⁵, y dispuso la organización de una armada "*que mandó hacer gruesa y muy amunicionada y proveída de gente, armas y bastimentos para todo trance, creyendo podría ser que hubiese enemigos en el Estrecho*"⁸⁶.

La designación de Sarmiento fue tan acertada como poco feliz resultó la de Diego Flores de Valdés, como general de la flota, por la incompetencia manifiesta y la deslealtad de que haría gala tanto durante la organización, cuanto durante el malaventurado viaje hacia Magallanes.

Punto clave del proyecto era la fortificación del Estrecho y en esto se siguió a Sarmiento que recomendó la construcción de dos fuertes en las costas de la Primera Angostura. Era indispensable disponer de un hombre muy entendido en fortificaciones, pues el asunto se juzgó de gran importancia ya que "*... cosa tan necesaria ninguna hay ahora para el servicio de Vuestra Majestad*", según escribiría el Duque de Alba al Rey⁸⁷. Luego de considerarse diversos nombres se eligió al ingeniero italiano Juan Bautista Antonelli para que con Sarmiento planease la ubicación y diseño de las fortalezas.

Confeccionados los planos, se les mandó presentarse al Duque de Alba para que este reputado militar diera su parecer, de común acuerdo con Alvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, y don Francés de Alava, capitán general de artillería y consejo de guerra.

El Duque de Alba después de aprobar el plan, expuso sus dudas acerca de la eficacia de los fuertes para impedir el paso de las naves pues consideraba, conforme a los datos de Sarmiento, que la corriente tenía tanta fuerza que "*los navíos que quisieran aventurarse a pasar lo harán, de diez veces que se aventuren, las nueve, porque con la reciura de la corriente con que por allí entra la marea, el navío volará y será dicha que el artillería le toque*"⁸⁸.

Por tal motivo recomendó que se agregaran al proyecto seis *barcones* o barcazas de fondo plano, armadas con un cañón cada una para obstruir con más eficacia el paso de las naves enemigas y pidió además la construcción de una gran cadena de hierro y maderos con el mismo propósito. La ejecución de los planos de las obras se encomendó a otro ingeniero italiano, Tiburcio Spanoqui.

Así puesto en marcha este negocio, Felipe II dividió la responsabilidad de la organización encomendando a Pedro Sarmiento la adquisición de bastimentos, artillería, municiones y la contratación de los pobladores que irían como colonos; y a Diego Flores la elec-

⁸⁵ Relación de lo sucedido a la Armada Real de Su Majestad en este viaje del Estrecho de Magallanes; Sarmiento, op. cit. Tomo I, p. 194.

⁸⁶ Id. id.

⁸⁷ Carta fechada en Lisboa el 4 de marzo de 1581; en Sarmiento op. cit. tomo II, p. 289.

⁸⁸ Id. id. p. 297.

ción y apresto de las naves y la leva de sus tripulantes y todo ello con gran apuro, según convenía al mejor interés del Reino.

El experimentado Sarmiento se encargó también de las cartas náuticas, con la colaboración de Rodrigo Zamorano, cosmógrafo y matemático, y la de su antiguo piloto Antón Pablos.

La organización fue una ruda prueba para la paciencia del infatigable Sarmiento. Debió sobrellevar todo el peso de la responsabilidad, pues el inepto capitán general poco o nada hizo al respecto. Sarmiento debió sufrir la impudicia de los proveedores; la desvergüenza de los comisarios que sacaban su tajada a costa de la hacienda real; y aun de los tripulantes que para no ser menos hacían lo propio...

Tras mucho esfuerzo todo estuvo a punto y se ordenó el zarpe de la flota. Era realmente formidable pues la componían veintitrés navíos, casi tres mil personas, de las que 350 iban como pobladores del Estrecho y 400 como soldados para guarnecer los fuertes que se erigirían.

Las desdichas de esta expedición iniciadas en el momento de la designación de su jefe, el incompetente Diego Flores, se manifestaron al partir el 27 de septiembre de 1581, desde San Lúcar de Barrameda.

Apenas salieron las naves a mar abierta las azotó una fuerte tormenta y debieron retornar a puerto, perdiéndose dos naves que naufragaron con gran pérdida de vidas y pertrechos. Al llegar a la costa desertaron muchos tripulantes y colonizadores hasta enterar 800 entre muertos y huidos. El capitán general presa de viva cobardía quiso desistir del viaje pero debió continuar animado por el Monarca.

Al cabo de más de dos meses de reparaciones la armada, compuesta ahora por dieciséis naves, zarpó de Cádiz el 9 de diciembre de 1581.

Después de catorce meses de azarosa navegación, el 17 de febrero de 1583 la flota o lo que de ella restaba en verdad, llegó cerca de la boca oriental del Estrecho, que el piloto Antón Pablos se adelantó a reconocer. Al día siguiente las naves penetraron tres leguas pero muy pronto los vientos las expulsaron mar afuera y así anduvieron tres días dando vueltas e intentando ingresar. Diego Flores no tenía la constancia del tenaz Sarmiento y en la mañana del 22 puso a su nave rumbo del norte, lo que las demás imitaron, dejando a Sarmiento desconcertado. Luego de reunirse con sus oficiales y pilotos el gallego alcanzó a las demás carabelas y poniéndose al habla con Flores procuró persuadirlo de que volviera. Lo hizo, pero llegando a la boca del Estrecho y no estando propicios los vientos, nuevamente dio orden de regresar a España. Consultó la decisión sólo con aquellos que estaban de acuerdo con su parecer, eludiendo enfrentarse con Sarmiento por temor a que éste lo instara a entrar al Estrecho.

Así, vanos fueron los esfuerzos y predicamentos del tenaz Sarmiento. Con dolor y despecho contaría después al Rey que si más

no hizo fue porque carecía de mayor autoridad, pues si la hubiese tenido *con el favor de Dios acabara la jornada o la vida*⁸⁹. Y de tal triste suerte tuvo lugar aquella *vergonzosa arribada y vuelta donde ninguna honra ni triunfo se les daba*⁹⁰.

El miserable Flores daría cima a su indigna conducta resolviendo regresar a España con seis naves, las más grandes y mejores, dejando las otras cinco al mando de Diego de la Rivera, que no lo superaba en virtudes. Quedaban a bordo de estas cinco naves más de 500 personas entre hombres y mujeres, y el esforzado Sarmiento más decidido que nunca de *morir o hacer a lo que vino o no volver a España ni a donde le viesen gente jamás*⁹¹.

Luego de la forzada internada en la costa de Brasil, e incrementada la ya reducida flota con una nave adquirida para el servicio del Estrecho, se puso nuevamente rumbo al sur desde el puerto de Santos en diciembre de 1583, a dos años exactos de la partida de España.

La epopeya pobladora de Sarmiento

Las naves entraron al Estrecho el 1º de febrero de 1583 y el día 2, una vez cruzada la Primera Angostura, y próximas al cabo San Gregorio, fueron repelidas por un temporal mar afuera. Los tripulantes, temerosos de que ocurrieran desastres como los del año anterior, comenzaron a pedir que de una vez por todas se ordenase el retorno a España.

Viendo el cariz del asunto, Sarmiento consultó con el almirante y se determinó alcanzar la tierra más cercana. Así, el 4 de febrero de 1584 estando la flota afuera del Estrecho, a la cuadra del cabo Vírgenes, Sarmiento se dirigió hacia la costa exterior de la actual punta Dungeness. Allí tomó posesión solemne de la tierra y sus aguas —su gobernación— levantando una cruz que veneró cantando el *Te Deum Laudamus*.

Después de varios días ocupados en reconocer la comarca, Sarmiento se percató de que *“...aquel lugar y asiento no era para estar en él por no haber en él agua ni leña ni abrigo alguno*⁹². Exploró entonces, en busca de un sitio apropiado en la mezquindad natural de la comarca, lo halló en lo que llamó el *valle de las Fuentes*, paraje situado al pie de la barranca que nace en el cabo Vírgenes hacia el interior, presumiblemente donde hoy cruza la frontera chileno-argentina.

Aquel 11 de febrero de 1584, Sarmiento fundaba *Nombre de Jesús*, la primera de sus dos poblaciones, iniciando el capítulo más infortunado de la historia humana del estrecho de Magallanes.

⁸⁹ Ibid. p. 278.

⁹⁰ Ibid. p. 329.

⁹¹ Ibid. tomo II, p. 12.

⁹² Ibid. p. 21.

En uso de sus atribuciones designó autoridades y miembros del Cabildo y éstos a su vez eligieron, por votación secreta, a los alcaldes, que resultaron ser Alonso de Juera y Tomás de Vergara.

Entretanto el día 17 retornaron los barcos que se habían alejado por causa del fuerte temporal y fondearon en la caleta que se abre en la base de la punta Dungeness y que llamaron *playa de la Purificación*⁹³, donde varó, para descargar, la ya inútil *Trinidad*⁹⁴. Tan mal se hizo esta operación que era evidente que los golpes de mar arruinarían la nao y su carga, por lo que Sarmiento rogó a Rivera y a Pablos que la desvarasen. Por su mala voluntad no logró salvarse la nave ya que ellos estaban más bien planeando en marcharse. Lo hicieron aquella noche con tres de las mejores naves y la mayoría de pertrechos, dejándoles a Sarmiento y a sus trescientos y tantos compañeros, únicamente la pequeña carabela *Santa María de Castro*.

En medio de tanta desgracia no decayó el ánimo del Gobernador, antes bien procuró infundirlo a sus atribulados pobladores y soldados. Ordenó así descargar la *Trinidad* y salvar su aparejo, tablazón y ferretería para emplearlos en la fundación. Mientras tanto, mandó al capitán Juan Juárez que aparejara la *Santa María de Castro*, con el encargo de partir canal adentro, para aguardar en algún buen puerto entre el río San Juan y los rincones de la punta de Santa Ana.

Se trabajó en mejorar las precarias edificaciones, en cultivar rudimentariamente la tierra y buscar mariscos que supliesen en parte los escasísimos víveres.

Pronto advirtió Sarmiento que era imperioso encontrar, Estrecho adentro, un mejor lugar para instalarse. Hizo entonces embarcar el máximo de pertrechos y cuando trató —a su vez— de embarcarse, no lo consiguió pues la carabela cortó amarras con el temporal, salió del Estrecho, volvió a entrar y pasó de largo rumbo a las angosturas, en busca del sitio prefijado para aguardar. Después de cuatro días de espera decidió Sarmiento partir con un contingente de hombres, caminando por la costa del Estrecho hasta dar con la *Santa María de Castro*. Antes de iniciar la marcha el Gobernador animó a sus desmoralizados pobladores y soldados instándoles a comenzar a *trabajar de veras, como en cosa y casa propias*⁹⁵, explicándoles por qué la *Santa María* había pasado adentro y por qué él mismo haría lo propio, que no era más que para la ventura y seguridad del establecimiento. No deja de sorprender el valor, la fe y la constancia increíbles del ilustre gallego, cuya figura se agranda por sobre la mezquindad de aquellos que debieron asistirlo.

⁹³ Actual fondeadero Zealous.

⁹⁴ Esta circunstancia permite presumir que la población hispánica pudo estar en el actual territorio chileno, más cerca del mar (el Estrecho), como igualmente parece indicarlo el mapa de Sarmiento de 1580.

⁹⁵ Id. p. 35.

Dejó en la fundación al capitán Andrés de Biedma y seleccionando noventa y cuatro hombres, partió el 7 de marzo rumbo del occidente en lo que habría de ser una marcha durísima de casi cuatrocientos kilómetros: la primera expedición terrestre de europeos por el litoral fretano. Entre las penurias y fatigas de las caminatas, Sarmiento siempre se daba tiempo para observar los pastos y las aguas para la crianza de ganado, las tierras para sembrados; la abundancia y variedad de la caza y productos del mar. En fin, llevaba buena cuenta de cuanto sitio y recursos pudieren servir en el futuro para arraigar la colonización. Al cabo de quince días de rigurosa marcha durante la cual debieron combatir con los patagones, lo que les significó muertos y heridos, no observaron ni trazas de la carabela buscada. Por todo esto los hombres comenzaron a desesperar. Se encontraban entonces junto a un *hermoso río, de mucha y clara y buena agua donde comienza la primera arboleda*—segura referencia al actual río Chabunco—, paraje situado en la costa oriental de la península de Brunswick.

Sarmiento pronunció un sentido discurso en tal lugar para reanimar a sus decepcionados compañeros recordando las hazañas de los españoles en el Nuevo Mundo, e incitándoles a seguir su ejemplo, concluyendo con estas frases: "*¡Sacudid españoles esos fuertes corazones de tanta tibieza! Bien créis que yo voy delante y os descubro los caminos primero, y rompo las montañas antes que vosotros, por donde paséis, sin tener quién me habra un palmo de camino, y todo lo tengo por bueno, por daros descanso. Y ojalá con mi sangre se restaurara vuestra hambre, enfermedades y necesidades, que mil veces os la diera cada día. ¡Animo, ánimo cristianos! Ayudaos, que luego sentiréis el favor de Dios, que nunca desamparó a los suyos y socorre en las mayores necesidades. Confiad, confiad firmemente en él, y luego seréis socorridos de su mano poderosa. Seguidme hasta aquella playa y punta que véis, que apenas hay una legua desde aquí allá, que espero en Dios que en este camino hallaremos la nao; y si no la halláramos, yo cumpliré lo que os tengo dicho, que ahí os dejaré y yo iré a buscarla por vuestro remedio, y así habréis cumplido con el deber. Y de otra manera os protesto delante de Dios todas las muertes y pérdidas que por vuestra quedada subcedieren. Por tanto el que me quisiere seguir, luego tome sus armas y pase delante a la playa"*⁹⁶.

Pero tan encendido discurso poca mella hizo entre los desfallecidos caminantes y Sarmiento sólo pudo reunir veinte hombres, y el padre comisario Jerónimo de Montoya, con los que reinició la marcha. A poco andar divisaron un bote de la nave y supieron que aquella aguardaba en buen puerto, con lo que fue posible regresar y socorrer a los que habían quedado atrás. Así llegaron con gran contento el

⁹⁶ Ibid. p. 48.

día 22 de marzo al puerto que Juan Juárez de Quiroga había llamado de *San Blas*, actual bahía Buena.

La *Santa María de Castro* había entrado al Estrecho, según se ha visto, el 3 de marzo yendo a surgir a bahía Dirección. De allí fue a fondear al abrigo de la punta de San Gregorio donde los tripulantes bajaron a tierra, plantaron dos cruces y merodearon durante seis días. Luego de capear un recio temporal, la carabela fue a fondear junto a la punta de San Silvestre de la isla Isabel. El 14 de marzo la nave singlaba a la cuadra del cabo de San Antonio de Padua (punta Arenosa) y fue a surgir a una ensenada al sudoeste del cabo, donde los tripulantes hallaron un río que denominaron *Juan Juárez*, por el capitán de la nave. Se encontraban en lo que es hoy la rada de la ciudad de Punta Arenas.

Una nueva singladura llevó a la carabela seis leguas al sur de la costa occidental del Estrecho en busca del río de San Juan, fondeando en la actual bahía de Agua Fresca. Desde este lugar y juzgando Juárez de Quiroga que debían encontrarse ya en las cercanías de dicho río, salió a explorar y dio con los cuatro rincones o *ancones* que le había descrito Sarmiento. En el segundo de los cuales "*hallaron un puerto muerto, muy bueno, que se puede amarrar a proís de una parte y de otra. Está este puerto en 53 y 1/3; llámóle el capitán el Puerto de San Blas, y por no tener amarras ni anclas y por ser puerto que abriga de todos los vientos, sino del sueste, que aquí vienta poco, se volvió al navío en dos días, y con la nao volvió a este dicho puerto, donde amarraron la nao a dos proíses*"⁹⁷

Esta descripción tan precisa deberá considerarse más adelante al tratar sobre la ubicación que por siglos se le daría a puerto del Hambre.

Sarmiento comprendió que el puerto reunía las condiciones requeridas para establecerse en él y así determinó el 25 de marzo de 1584, fundar la *ciudad del Rey don Felipe*, cuyo destino pasaría a simbolizar la tragedia de la epopeya pobladora hispánica.

El ceremonial incluyó la erección de una cruz, la colocación de la piedra basal de la iglesia que se nombró *Nuestra Señora de la Encarnación o Anunciación*,⁹⁸ el rollo de la justicia, y demás disposiciones del caso. Al fundarse, *Rey don Felipe* tenía 143 habitantes, contando los venidos con el Gobernador y los tripulantes de la nave de Juárez. Designado el cabildo fueron elegidos como alcaldes ordinarios Simón Navarro y Diego Fernández.

Y en despliegue de laboriosidad que desmentía las fatigas pasadas, unos comenzaron a descargar la nao de todos sus bastimentos y otros a despejar el terreno; éstos a cortar madera y aquéllos a extraerla, mientras los artesanos, carpinteros y albañiles, asistidos por un ingeniero, trazaban planos y edificaban.

⁹⁷ Ibid. p. 52.

⁹⁸ Sarmiento en sus relaciones a veces la menciona con la primera forma de la advocación, otras con la segunda, o aun de uno u otro modo indistintamente.

La primera construcción, como correspondía a un pueblo cristiano, fue la pequeña iglesia con respaldar de piedra, paredes de barro y troncos, y techumbre de envigado de madera cubierto de pasto. Se bendijo el día de la Pascua Florida, 8 días después de la fundación. La siguieron la casa real de munición y la herrería, y luego las cabañas de ramaje y troncos para viviendas. Además se labró la tierra y se sembró y también se acumuló leña para combustible porque el invierno se acercaba.

Quedó al fin *“la plaza y casas con gracia y buena vista a la mar y a la tierra, y en lugar a propósito para defenderse, con muy poca costa y trabajo”*⁹⁹. Verdad es y sin ánimo de menoscabar la obra fundadora de Sarmiento que la tal “plaza” no era sino un cuadrado eriazo, y que las “casas” eran simples chozas de madera labrada, rellena de *champas*¹⁰⁰, y con techumbre de pasto.

Se guarneció al pueblo con ocho piezas de artillería desembarcadas de la carabela, que quedaron al mando del alférez Francisco de Garnica, veterano de Flandes e Italia. Tanto trabajo se hizo en medio de grandes privaciones de alimento. Pero como la pequeña comunidad parecía haberse contagiado con el ánimo creador de su jefe, sobró energía para ampliar la iglesia, añadirle campanario, construir casa para los religiosos y el hospital de misericordia, dándose por finalizados los trabajos con una procesión y misa el domingo de Cuasimodo.

Pero aún hubo lugar para más trabajos dispuestos por el infatigable Sarmiento, los que apenas se interrumpieron para hacer justicia al cabecilla de unos marineros que intentaron alzarse con la carabela para huir a Chile. Quedó así dolorosamente inaugurada la picota de la plaza.

Pasado el amargo pero ejemplarizador trance, se levantó una empalizada protectora hacia el mar y hacia tierra, y en la puntilla rocosa que separa el puerto de San Blas de la cala inmediata hacia el sur, como en la punta norte de aquél, se trazaron y erigieron sendos baluartes, muy modestos remedos de aquellos fuertes que un día habían servido de razón para la expedición pobladora del Estrecho. El batel de la nao fue transformado en una especie de barcaza o galeota para todo servicio de mar, nombrándosele *Espíritu Santo*.

Entre tanta faena transcurrió el tiempo que se mostró apacible y templado, y otras veces ventoso, con grandes fríos y fuertes nevazones.

Poco después el Gobernador Sarmiento decidió dirigirse al lugar *Nombre de Jesús* para conseguir elementos que permitieran fortificar el paso de mar de la Primera Angostura. Así, resolvió embar-

⁹⁹ Ibid. p. 55.

¹⁰⁰ Término local que define a un trozo de suelo con vegetación herbácea, incluyendo raíces, que se corta en forma de bloque compacto y se utiliza como ladrillo.

carse dejando como alcalde mayor al meritorio Juan Juárez de Quiroga. Se despidió de los pobladores, asegurándoles que marchaba por el bien de ellos. El 24 de mayo zarpó rumbo al norte, siguiendo tal vez con la vista, hasta perderlos, a aquella "su ciudad" y a sus esperanzados noventa y tantos habitantes a los que jamás volvería a ver.

Al mediodía de la jornada siguiente la carabela fondeó en el surtidero de la Purificación, a la vista de la población *Nombre de Jesús*. Allí Sarmiento ordenó embarcar la artillería y otros elementos que habría de transportar a la Primera Angostura.

Las noticias que recibió le impusieron de dos excursiones que se habían realizado hasta el río Gallegos; de encuentros armados con los patagones; de un motín sofocado ejemplarmente; y del envío de 40 hombres a la segunda población.

Súbitamente un violento temporal rompió las amarras de la nave, perdiendo el ancla, con lo que el viento la empezó a impulsar hacia el oriente, mar afuera. Frente a esta emergencia, Sarmiento luego de consejo con sus oficiales acordó poner rumbo al Brasil, a fin de buscar allí socorros para las gentes del Estrecho. Era el 26 de mayo de 1584; en tierra quedaban unas 290 personas, en las dos incipientes fundaciones.

Antes de seguir las desventuras de Pedro Sarmiento, veamos cómo transcurrió la existencia de los pobladores de *Rey don Felipe* y de *Nombre de Jesús*, valiéndonos del valioso testimonio de quien resultaría ser el único sobreviviente conocido, Tomé Hernández.

Transcurridos dos meses del zarpe de Sarmiento, Andrés de Biedma convencido de poder hallar mejor abrigo y recursos en la segunda fundación, ordenó marchar hacia ella, abandonándose así *Nombre de Jesús* al cabo de cinco meses de efímera existencia.

Nada diría Hernández acerca de lo que debió ser ese éxodo, pero de seguro si fue ruda la marcha de Sarmiento —realizada en la buena estación— cómo habrá sido de penosa esta otra para la gente de Biedma, con mujeres y niños. Caminaron desprovistos y desalentados un largo mes y en pleno invierno, debiendo arribar el contingente muy reducido a *Rey don Felipe*.

Una vez arribado el diezmado grupo a *Rey don Felipe*, Biedma comprendió que allí no había posibilidad de subsistir para toda la gente. Como jefe de todos los pobladores, ordenó que unos 200 hombres al mando de Juan Iñiguez volvieran hacia el norte y se repartieran por la costa del Estrecho sustentándose como pudieran hasta la llegada de algún navío con socorros. En *Rey don Felipe* quedó el mismo Biedma con el resto de los pobladores. Pasaron así la primavera y el verano, con grandes penurias. Al aproximarse el invierno de 1585, viendo el fracaso de la espera de auxilios y que su gente se moría de hambre y enfermedades, Biedma mandó construir dos barcas en las que se subieron los 54 hombres y 5 mujeres que quedaban en la población. Zarparon rumbo del sur pero

con tan poca fortuna que una de las barcas se estrelló cerca del cabo San Isidro, salvándose todos los tripulantes en la costa. Ante la imposibilidad de seguir, el capitán ordenó que 31 hombres y las 5 mujeres se distribuyeran por la costa y se alimentasen con mariscos, en tanto que él con el capitán Juan Juárez, un sacerdote franciscano y veinte soldados regresaban a *Rey Don Felipe*. En el verano de 1585-86¹⁰¹ Biedma mandó a rescatar a los que habían quedado en la costa y entre éstos y los del poblado se enteraron sólo 15 hombres y 3 mujeres. Los demás habían muerto, de hambre, enfermedades o por la razón de la justicia, pues aun en tan aciagas circunstancias Biedma mantuvo la disciplina ahorcando a quienes cometían faltas graves. De este hecho daría fe el corsario Cavendish un año más tarde.

Entonces Biedma dispuso que todos los sobrevivientes marchasen por el litoral camino de la Primera Angostura, para aguardar el paso de algún navío. Quedó de este modo abandonado para siempre *Rey Don Felipe*, después de casi tres años desde su fundación. En tal plan andaban los españoles cuando vieron las velas de dos navíos. En la noche hicieron fuegos para llamar la atención obteniendo por respuesta señales de faroles. A la mañana siguiente observando que se acercaba un bote sin alcanzarlos, Tomé Hernández y otros pidieron autorización para ir al encuentro de la embarcación. Resultaron ser los arribados, tripulantes de la flotilla de Cavendish, quienes ofrecieron trasladar hasta Perú a los extenuados españoles. En un principio contestaron negativamente al ofrecimiento por temor de que los ingleses los echaran al agua. Oída tal estupidez, los ingleses siguieron de largo con el bote. Viendo esto, aquéllos comprendieron que se les escapaba la única posibilidad de salir de tan triste suerte y concluyeron que era preferible embarcarse que perecer allí miserablemente. Hicieron señas y obtuvieron que volviera el bote inglés el que sólo recogió a Tomé Hernández. Este fue interrogado por el propio Cavendish que iba en el bote, acerca de cuántos más quedaban en tierra y luego de enterarse expresó que los recogerían a todos. Pero regresando a sus naves y aprovechando el tiempo propicio, Cavendish ordenó el zarpe inmediato sin recoger a los desventurados. Este fue un acto de inhumanidad que manchó para siempre la memoria del corsario británico.

Los infelices sobrevivientes acabaron por morir uno tras otro; pero, uno, quizás más vigoroso que el resto, vivió por tres años alimentándose de mariscos y de la caza. Al fin, fue rescatado a comienzos de 1590 por Andrew Merrick. Con este anónimo superviviente se cerraba la desgraciada empresa colonizadora de Sarmiento de Gamboa.

¹⁰¹ Hernández en su deposición ante escribano en Lima se saltó un año completo; debemos entender entonces que se trata del verano 1585-86. Equivocación explicable si se tiene en cuenta que la declaración la hizo treinta y tres años después.

Al contemplar Cavendish los restos de la ciudad del Rey Don Felipe, pudo comprobar —según lo haría constar su maestre Francis Pretty— que los españoles “habían planeado muy bien su ciudad y la habían asentado en el mejor lugar del Estrecho por la madera y el agua”¹⁰², lo que manifiesta la acertada disposición de Sarmiento. Desenterrada la artillería y llevada a bordo, junto con otros despojos, los ingleses se marcharon designando la trágica fundación como *Puerto Famine* o del Hambre.

¿Por qué perecieron con tanta rapidez los desventurados colonos de Sarmiento? Conocidos los recursos naturales de la costa del Estrecho se hace difícil aceptar que quienes allí vivieron hace cuatro siglos, con mayor abundancia de animales que hoy, hayan perecido de hambre. Es posible que las enfermedades hayan incidido muy notoriamente en la muerte de los colonos. También han de considerarse las bajas por ajusticiamiento, los encuentros con los indígenas y posibles reyertas alentadas por la desesperación.

Pero, por sobre todo —conjeturamos—, los colonos se extinguieron tan rápidamente porque en inmensa mayoría ya venían muertos anímicamente. Careciendo de la fortaleza moral increíble de su heroico jefe, no pudieron sobrellevar tanta contrariedad como la que se acumuló sobre la desgraciada expedición. Arribaron así al estrecho de Magallanes al cabo de dos años y meses de la partida de España, prácticamente desprovistos de auxilio y traicionados por aquellos que los abandonaron cobardemente. En tales circunstancias no había ánimo para soportar más penurias en una tierra que de suyo no es generosa y, de primera, más bien hostil. Muertos los espíritus, la naturaleza austral se encargó de los cuerpos desnudos y desnutridos o enfermos, y concluyó la obra macabra que con su indignidad había iniciado mucho antes Flores de Valdés.

El triste sino del empeño colonizador de España, fatalizaría por siglos todo intento semejante sobre las riberas del estrecho de Magallanes.

La verdadera ubicación geográfica de Rey Don Felipe

En el transcurso de este libro se ha visto que después de Cavendish, durante dos siglos, numerosos navegantes recalaron, o creyeron recalar, en el paraje donde estuviera la fundación *Rey don Felipe*. Luego de los corsarios que siguieron a Cavendish, transcurrieron setenta años, hasta la llegada de Narborough al lugar. Pero, ¿fondeó verdaderamente en el sitio preciso? La duda surge por lo precario de la fundación que impide afirmar con certeza que las construcciones hayan resistido el tiempo para quedar como testimonios de la destruida colonia. Aún más, habría que considerar que los *alakalufes* visitaban con frecuencia el lugar, como lo ha comprobado la ar-

¹⁰² Relación ya citada; Sarmiento op. cit. Tomo II, p. 367.

queología, con lo que bien pudiera haber desaparecido cualquier resto del poblado. Es así como Narborough pudo aproximarse al sitio y tomar por tal a la amplia bahía del sur de la punta Santa Ana, paraje apropiado para poblar¹⁰³. Por otra parte, en los dos siglos siguientes a la fundación los viajes fueron tan esporádicos y distanciados que los navegantes perfectamente pudieron equivocarse el sitio, reiterando en sus bitácoras una posición falsa. Fue así como a la vuelta de cien años empezó a designarse como *Puerto Famine* o del Hambre a la bahía de San Juan de la Posesión, lo que fue aceptado sin reparos hasta mediados del presente siglo.

En 1837 recaló en el área el navegante francés Dumont D'Urville durante su breve expedición al Estrecho. Mientras sus oficiales y los científicos realizaban observaciones, el distinguido marino recorrió personalmente la costa desde San Juan —sobrepasando la punta de Santa Ana—, hasta la bahía de San Blas. No dio con vestigio alguno de la colonia española, pero concluyó razonablemente que ésta no pudo haberse situado en otro lugar sino en el que efectivamente estuvo establecida y ello porque de toda el área litoral, San Blas era, a su juicio, el sitio más apropiado para instalar una fundación. Posteriormente, navegando a la cuadra de San Blas, D'Urville anotó en su bitácora lo siguiente, aprobando la elección hecha por Pedro de Sarmiento: "*En todo el estrecho, ninguno otro (sitio) podría ofrecer las mismas ventajas, sea por la bondad y seguridad del anclaje, sea por los recursos de todo género que pueden encontrarse*"¹⁰⁴.

La rectificación histórica vino finalmente a imponerse a partir de 1955, gracias a la inquietud de Jesús Veiga Alonso, a la sazón Vice-Cónsul de España en Punta Arenas, y propietario de una finca en las cercanías de bahía Carrera (el primero de los ancones de Sarmiento, de norte a sur). Admirador profundo de su coterráneo, recorrió el litoral en busca de indicios de la fundación. Encontró restos de los fortines y por fin, halló un muro de piedra laja que lo hizo suponer que se trataba del respaldar de la iglesia de *Rey Don Felipe*. En 1958 Veiga Alonso invitó al arqueólogo francés Joseph Emperaire, del Museo del Hombre de París, a realizar una excavación preliminar. Este trabajo rescató de la tierra la totalidad del respaldar —o lo que de él quedaba— y permitió hallar varias osamentas humanas. Años después socios del Centro de Estudios Patagónicos y de la Sociedad Arqueológica de Punta Arenas descubrieron nuevos restos humanos que, junto con los anteriores, fueron depositados en un osario recordatorio erigido en el lugar por iniciativa de Jesús Veiga Alonso.

¹⁰³ Así permite deducirlo el mapa del Estrecho, de John Thorton, construido en 1671 sobre la base de una carta levantada por Narborough. En el mapa de Thorton la actual bahía de San Juan se identifica como *P. Famin*.

¹⁰⁴ "*Voyage au Pole Sud et dans L'Océanie sur les corvettes L'Astrolabe et La Zélée, exécuté par ordre du Roi pendant les années 1837-1838, 1839-1840, etc., etc.*". París, 1841, p. 139.

Estas investigaciones preliminares fueron completadas con trabajos sistemáticos realizados entre enero y abril de 1970, y desde diciembre del mismo año a marzo de 1971, por el arqueólogo Omar Ortiz, del Instituto de la Patagonia de Punta Arenas. Las excavaciones permitieron descubrir la planta completa de la iglesia de Nuestra Señora de la Anunciación, los restos óseos de once personas y fragmentos de cerámica española y de metales¹⁰⁵.

De este modo ha quedado definitivamente rectificado, para la historia, un error de siglos. Varios historiadores han comenzado a dar a puerto del Hambre su real ubicación geográfica. Es de esperar que pronto la cartografía oficial chilena adopte igual criterio en beneficio de la verdad histórica.

Las últimas desventuras y preocupaciones de Sarmiento

Apenas arribó Pedro Sarmiento a Río de Janeiro, y gracias a la generosa ayuda del Gobernador Correa de Saa, despachó hacia el estrecho de Magallanes al piloto Gaspar Conquero con el navío *San Antonio*, cargado de provisiones para los colonos. Pero, la embarcación no pudo penetrar en el gran canal y debió regresar. El mismo Sarmiento, luego de increíbles esfuerzos, equipó una segunda nave que comandó personalmente y con la que pretendió llegar al Estrecho en 1585, no pudiendo hacerlo por la violencia de las tormentas que le impidieron pasar al sur del grado 39.

Decidió entonces marchar a España para informar al Rey Felipe de cuanto le había ocurrido y solicitar ayuda para sus abandonados pobladores. Durante la travesía, en agosto de 1586, fue capturado por corsarios ingleses y llevado a Inglaterra, donde llegó pocos días después del zarpe de Cavendish hacia las aguas magallánicas. Quiso la fortuna que terminara como prisionero personal de Sir Walter Raleigh, gracias a lo cual pudo ser presentado a la Reina Isabel, de quien obtuvo la libertad. Camino hacia España fue apresado por un gentilhomme hugonote, entre Burdeos y Bayona, y encarcelado en la prisión de Mont Marsan. Allí padeció moral y físicamente; encaneció, perdió los dientes y quedó tullido. Logró, al fin, recobrar su libertad, presumiblemente hacia comienzos de 1590.

En tan deplorable condición, pero con el ánimo siempre presto, se dirigió reiteradamente a Felipe II, clamando auxilio para sus colonos del Estrecho y ofreciéndose para fortificar este paso de mar y conducir una expedición colonizadora. ¡Admirable constancia, ra-

¹⁰⁵ Cfr. Omar Ortiz T. "Excavación arqueológica de la iglesia del poblado hispánico de Rey don Felipe". (En *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. I, 1970, pp. 5-13), y "Arqueología de los poblados hispánicos de la Patagonia Austral. Segunda etapa de excavaciones en Rey don Felipe y nuevos antecedentes sobre Nombre de Jesús" (En *Anales del Instituto de la Patagonia*, Punta Arenas, 1971, vol. II, pp. 3-11).

yana casi en la tozudez, la de este hidalgo de Galicia! Pero ni Felipe, ni las riquezas del Reino eran los mismos de una década atrás. Las guerras con los holandeses y el desastre de la "Invencible Armada" habían modificado las circunstancias y extenuado el tesoro; así, el viejo monarca no tuvo oídos para demandas ni proyectos semejantes.

Después de septiembre de 1590 las referencias a Sarmiento de Gamboa se pierden casi en la oscuridad, tal vez falleció en los mismos años que su amado monarca al que tanto había servido. El monarca poderoso como pocos y el capitán desventurado como ninguno, simbolizan en buena medida a la España imperial y heroica cuya gloria y prestigio llegaron al ocaso en la época de su muerte.

Los postreros proyectos de fortificación

En julio de 1671 el Conde de Molina, embajador de España en Londres, escribió alarmado a la Regente del Reino informándole acerca de las expediciones despachadas por Inglaterra hacia el estrecho de Magallanes (Narborough y Wood). Atribuyéndoles objetivos de conquista territorial, instaba a la Regente "*que procure cuanto antes poner una llave en esta puerta con la cual quedarán frustradas las esperanzas de los que se prometen y procuran por este atajo lograr tener nuevas colonias*"¹⁰⁶. Molina proponía para el efecto la erección de dos castillos en la Primera Angostura.

La Regente consultó al Consejo de Estado, que el 21 de agosto de 1671 opinó que la proposición no era practicable debido a la difícil navegación del Estrecho, a lo costoso de la construcción y a la escasa eficacia que los fuertes pudieran prestar para *embarazar el pasaje de los navíos que con resolución quisieren intentarle*¹⁰⁷. Recomendaron, no obstante, los consejeros reales que la materia pasara al Consejo de Indias para su mejor consideración. Sin duda este organismo ratificó el informe, con lo que el asunto se dio por concluido.

Treinta años más tarde, por cartas de 2 y 17 de mayo de 1702, el gobernador de Chile Francisco Ibáñez escribió al Rey Felipe V, expresándole que se reconociera y ocupara el estrecho de Magallanes, edificándose algunos fuertes para defenderlo de las naves piratas. Para ello el Gobernador sólo pedía que se le enviasen con puntualidad los fondos del "real situado"¹⁰⁸ y que la obra se haría a costa del presupuesto ordinario del Reino¹⁰⁹.

Al parecer el asunto no tuvo mayor acogida, o el real situado siguió enviándose con retardo, el hecho es que la proposición no prosperó.

¹⁰⁶ ¹⁰⁷ Archivo de Simancas, Estado, Legajo 2546, pieza 321. Copia existente en el Archivo Gay-Morla, 90 fs. 26-44 vta., Archivo Nacional.

¹⁰⁸ El llamado "real situado" era un auxilio financiero importante destinado al sostenimiento del Reino de Chile.

¹⁰⁹ Archivo Gay-Morla, vol. cit.

De este modo concluyeron para España los proyectos de fortificación del estrecho de Magallanes ¹¹⁰.

Invernada holandesa en bahía Cordes, 1599

En abril de 1599 la flota holandesa de Simón de Cordes, luego de recalar en una bahía vecina a Fortescue se vio obligada a permanecer allí, en forzada invernada. Dicha bahía fue llamada *Verde* por los navegantes, sin duda, por el bosque de fagáceas de hoja perenne ¹¹¹, y por los canelos o árboles de Winter.

Esta bahía es un buen puerto con tres islotes en su centro. A Cordes debió parecerle favorable el lugar, pues disponía de agua dulce, de mariscos y volátiles para la alimentación. Empeñados sin embargo los holandeses en continuar el viaje, las tripulaciones estuvieron en constante ajeteo subiendo y bajando vergas; echando anclas y levantándolas; amarrando y asegurando los buques, para tornar a soltarlos cuando se creía propicio el tiempo para el zarpe. Así aguardaban en vano la oportunidad que nunca llegaba. Cuando tales operaciones cesaban los marineros debían bajar a tierra, aun con lluvia, granizo o nieve, y buscar agua o leña, recoger mariscos o capturar animales. Todos estos trabajos no daban reposo y sumados a la humedad y al frío del invierno despertaron un hambre insaciable que obligó al almirante a doblar la ración. Pero no fue suficiente, ya que el hambre —temible consejera de las tripulaciones— indujo a algunos a robar provisiones. La sanción ejemplarizadora no se hizo esperar: el 22 de abril, dos marineros fueron condenados a la horca por robar aceite. Para la ejecución se eligió uno de los islotes de la bahía. Habiéndose cumplido la sentencia respecto de uno, el otro inculgado clamó tanto por su vida que se le cambió la condena por la de azotes, dejándosele en el islote en compañía de un tercer marinero que sólo había probado el aceite robado. La justicia en esos tiempos era temible.

Pronto comenzaron a aumentar las bajas. El capitán Bockholt, comandante de *La Lealtad*, falleció y fue sepultado con los honores reglamentarios; le siguió en su destino el alférez Jan Corput, y más tarde Dierick de Groot, capataz de la nave capitana. Luego

¹¹⁰ Como dato curioso, en 1875, época en que Chile y Argentina se hallaban en viva disputa por el dominio del Estrecho, el gobernador de la Colonia de Magallanes sargento mayor Diego Dublé Almeida comunicó al Gobierno haber adoptado varias providencias a raíz del empeoramiento de las relaciones entre los dos países (lo que hacía temer por una guerra). Entre otras, la de haber encomendado al comandante de la corbeta *Magallanes* el estudio para la ubicación de baterías en la Primera Angostura. (Of. 330 de 17-VIII-1875, en vol. Correspondencia "Colonización Gobernación de Magallanes 1874-75", Archivo Min. RR. EE.).

¹¹¹ *Nothofagus betuloides*.

murieron muchos más, casi todos por debilidad, excesivo trabajo y deficiente alimentación. En el primer tiempo cada deceso era anunciado con un disparo de cañón, pero al hacerse frecuentes las muertes se ordenó suspender tal aviso para evitar el desaliento.

El día 7 de mayo tuvo lugar el primer encuentro entre los holandeses y los indígenas canoeros, al regresar algunos marinos de una isla situada frente a la bahía. Al acercarse a la costa, unos cuantos indios atacaron con piedras y trataron de arremeter con sus canoas. Los holandeses reaccionaron matando cuatro o cinco aborígenes; los demás indios, impresionados por los disparos huyeron despavoridos, refugiándose en el bosque costero. Este suceso fue causa de que por varios días las tripulaciones no se aparecieran por la costa. Pero, azuzados por el hambre algunos marineros decidieron bajar y allí pagaron su osadía: los alakalufes o kaweskar mataron a tres europeos e hirieron a dos más con sus filudos arpones.

Pasaron semanas entre penurias terribles que significaron la pérdida de ciento veinte hombres, hasta que llegó el mes de agosto. El Almirante estimó apropiado que los sobrevivientes dieran gracias a Dios por haberlos conservado vivos a pesar de todo. El día 2 ordenó bajar a tierra a su gente y en medio de la nieve, el pastor predicó un sermón de acción de gracias y pidió a la Providencia una mejor suerte para el resto del viaje. Aprovechando el viento favorable, las naves zarparon el 23 de agosto de 1599 desde aquella bahía que recibió el nombre del almirante, *Cordes*.

Tan riguroso fue el padecimiento y tan costoso en vidas el precio de la forzada internada que su recuerdo seguiría por largo tiempo a los sobrevivientes de la expedición. El relato de esta amarga experiencia confirmó en Europa la mala fama que habían ganado las tierras del Estrecho con la triste y lamentable aventura colonizadora de los españoles.

Los astilleros improvisados en el Estrecho

La transformación del batel en goleta, realizada por Pedro Sarmiento, en San Blas, y las dos barcas que los desesperados habitantes de *Rey Don Felipe* construyeron en 1585, no fueron las únicas obras de construcción naval de los improvisados astilleros del gran canal interoceánico.

En julio de 1599, terminó por arruinárseles a los holandeses una barca que habían capturado a los portugueses en las islas del Cabo Verde. Cordes, asistido por un Consejo de Guerra, determinó construir con sus restos y con madera del bosque vecino, una pinaza. En un par de semanas armaron la pequeña nave *Postillón*, que se puso al mando del piloto Gillis Janszoon.

El capitán Sebald de Weerdt, después de terribles singladuras en la sección occidental del Estrecho, que lo separaron definitivamente de la flota de Cordes, fue obligado a buscar refugio en la misma

había donde habían invernado meses antes. Allí empleó parte del tiempo en armar una chalupa que quedó lista el día de año nuevo de 1600. Con esta pequeña embarcación intentó la búsqueda de las demás naves holandesas y encontró, al fin, los buques de Oliverio van Noort, que avanzaban hacia el occidente por el Estrecho.

Crónicas poco divulgadas recuerdan también a un tal capitán Marcetti, pirata presumiblemente francés, que luego de naufragar hacia 1685 se refugió en una desconocida caleta. Allí en diez días construyó con sus hombres una embarcación con la que llegó al Atlántico. Otro tanto hicieron, en 1694, desconocidos bucaneros aprovechando los restos de su buque arrojado contra la costa por la fuerza del mar.

Este tipo de faenas "de astillero" se explica por el estado en que llegaban habitualmente las naves al Estrecho, carcomidas por la broma de los mares tropicales y arruinadas por los recios temporales. El hecho de encontrar, pasado el curso central del Estrecho, abrigados puertos con playas para varar y suficiente madera en los bosques cercanos, impulsó este género de actividades en un lugar estratégicamente situado en la ruta interoceánica.

Una singular iniciativa de colonización misional

Al formarse en Francia, en 1698, la Compañía del Mar del Sur, uno de cuyos objetivos era el establecimiento de una colonia en el estrecho de Magallanes, la empresa hubo de alterarse por diversas circunstancias. Únicamente se despachó una escuadrilla de tres naves que arribó al Estrecho a mediados de 1699, fondeando el 23 de junio en puerto del Hambre (San Juan), para pasar el invierno.

Entre los viajeros se encontraba el presbítero Manuel Jovin quien ostentaba, entre otros títulos, los de bachiller de la Facultad de París y Comendador de las Reales Ordenes Militares y Hospitalarias de Nuestra Señora del Carmen y de San Lázaro de Jerusalén. Este singular personaje había sido interesado en la expedición con la promesa de un futuro obispado en la colonia francesa que se organizaría en tierras del Estrecho.

Observador y proclive a las disciplinas científicas, Jovin aprovechó los siete meses de permanencia de las naves en el Estrecho en estudiar la región, sobre todo la geografía del litoral, sus recursos naturales, la aptitud del suelo para los cultivos, y las costumbres de sus aborígenes. Sembró incluso semillas para conocer sus resultados.

Regresó dos veces al Estrecho, y así pudo mejorar sus observaciones y comprobar cómo las semillas habían dado origen a plantas lozanas y vigorosas. Quedó convencido de la bondad de la tierra y de la posibilidad de establecer una colonia como base para una amplia tarea misionera. Concibió de ese modo un proyecto en cuya preparación ocupó los próximos cinco años. Por ser maestro de oratorio del Duque de Orleans, uno de los hombres más importantes de

Francia, pudo constituir para sus objetivos una sociedad con unos tales Martinet y Gory. De poco le sirvieron, sin embargo, sus asociados, pues no le aportaron sino dificultades. El religioso en cambio, contra la opinión de amigos y parientes, equipó a su entera costa cinco navíos, los que tenía a punto de zarpe en noviembre de 1714 cuando fue apresado por causa de intrigas de su socio Martinet. Sus excelentes vinculaciones le permitieron librarse de las acusaciones, pero no pudieron impedir la ruina de la empresa. Acabó Jovin por perder sus naves y su fortuna, y aun su vajilla de plata y su preciada biblioteca que había instalado a bordo de una de aquéllas.

Arruinado económicamente y dolido en extremo, el religioso concluyó por vender sus prebendas y se exilió voluntariamente en España. Una vez en este país y obsesionado siempre con su proyecto, dirigió un extenso memorial al Rey Felipe V, participándole sus ideas y preocupaciones y poniéndose en consecuencia a su servicio *"para partir como sea del Real agrado de V. M. para llevar la palabra de Dios o el Evangelio hasta la estremidad de la tierra y cumplir la promesa, que parece haber hecho Dios solo para V. M."*¹¹².

En su argumentación Jovin le recordaba al monarca que: *"Si bien en el reinado de Felipe II se juzgó por muy necesario establecer colonias y apoderarse de este importante estrecho, cuanto más hoy lo debe ser en estos tiempos en que este estrecho es más conocido y más frecuentado como paso para el Mar del Sur, y que puede cebar la codicia de las naciones extranjeras, que no dejarían de sembrar la herejía en lugar de la verdadera religión"*¹¹³. Y así, insistía, lo fundamental debía ser *"...quitar a los extranjeros se establezcan en este estrecho debajo del pretesto del primer ocupante; lo que todas las potencias están ideando y tienen ya concedido a sus varias compañías. Los ingleses, artículo X de su Compañía de Indias Orientales, está empleado la concesión de Magallan y todas las demás tierras no ocupadas por una potencia de Europa; Holanda lo mismo; Francia en el año 1699 tomó posesión de este estrecho en el nombre de su Compañía del Mar del Sur, y así estas compañías no les queda más que pasar allá a plantificar allá, pues tienen la concesión"*¹¹⁴.

De paso señalaba que la colonia propuesta podría servir como base de operaciones para controlar el tráfico marítimo del Mar del Sur y para poner coto al comercio ilícito que se practicaba con los reinos americanos.

Luego de extenso alegato el ilustrado religioso solicitaba al Rey que se apiadara de los pobres indígenas australes y procuraba su

¹¹² *Observaciones sobre la necesidad de poblar el Estrecho de Magallanes. Memorial del presbítero don Manuel Jovin (natural de San Maló) al Rey de España, etc., etc., 1699-1714"*. Biblioteca Nacional de Madrid. Copia en Archivo Vidal Gormaz, Folio 20, Arch. Nacional.

¹¹³ Id. id.

¹¹⁴ Id. id.

conversión apoyando la fundación de una colonia en las tierras del estrecho de Magallanes.

Pero ni el monarca ni sus ministros parecieron conmoverse con el proyecto colonizador del francés, el que acabó por archivar, concluyendo de tal forma quizás el más serio y sostenido intento desde la aventura pobladora de Sarmiento.

Después de Jovín nadie en Europa, que se sepa, se preocuparía seriamente, en más de un siglo, de establecer la colonización en las tierras bañadas por el estrecho de Magallanes.

Expediciones misioneras y de vigilancia hacia el estrecho de Magallanes a mediados del siglo XVIII

Se ha visto cómo tuvo fin la búsqueda del fabuloso establecimiento de ingleses en el estrecho de Magallanes. Pero la verdad es que el asunto se mantuvo subyacente durante todo un siglo aflorando cada vez que la Corte o los Gobiernos de Chile y Perú iban recogiendo informaciones tardías y deformadas, casi siempre de origen indígena, basadas en el hallazgo de restos náufragos o en el avistamiento ocasional de gentes extrañas sobre la costa.

Esta preocupación, más el nunca olvidado afán por dar con los inhallables Césares y el sincero deseo de extender la evangelización a los aborígenes meridionales condicionaron de una u otra manera una especie de preocupación oficial. Esta se hizo notar a partir de la segunda mitad del siglo XVIII.

El afán misionero de los jesuitas de Chiloé manifestado en particular, en 1764, cuando el Superior de la Orden en Chile, padre Juan Nepomuceno Walther propuso al Gobernador Antonio Guill y Gonzaga un plan para la cristianización de todas las naciones indígenas que moraban en la Patagonia, occidental y oriental, hasta el estrecho de Magallanes, y en la Tierra del Fuego, asumió visos de concretización cuando la iniciativa fue apoyada por el Gobernador. Pudo así organizarse la expedición misional del padre José García, religioso que en octubre de 1766 salió desde la Misión de Caylín, en Chiloé, con cinco españoles y treinta y cinco indios, embarcados en cinco piraguas y con destino a las costas del Estrecho. El viaje, esencialmente de evangelización, avanzó lentamente dada la precariedad de las embarcaciones alcanzando hasta una latitud aproximada a la del actual puerto Edén, isla Wellington, parcialidad geográfica de los indígenas *taijatafes*. Desde allí regresó José García a Chiloé a fines de diciembre, con el propósito de volver al año siguiente y alcanzar hasta el Estrecho.

La expulsión de los jesuitas de los dominios del Rey Carlos III de España frustró los planes misioneros respecto del territorio meridional impidiendo el nuevo viaje del padre José García. En cambio tuvieron lugar otras dos expediciones; una, la que fue confiada al piloto Cosme Ugarte y al teniente de infantería Pedro Mancilla

(1767) y que hubo de conducirlos en un viaje casi desconocido tan al sur como el grado 53, siendo probable que hayan penetrado en alguna parte del sector occidental del Estrecho. La otra fue la expedición comandada por el piloto Francisco Hipólito Machado. Este marino recibió el encargo del Gobernador de Chiloé, Carlos de Beranguer, de reconocer las costas meridionales del Reino, encomendándosele explorar cuidadosamente "*en busca de un establecimiento de nación extranjera intrusa contra la fe de los tratados*"¹¹⁵.

Los indígenas canoeros de los que una vez más provino, al parecer, la información de una supuesta población de blancos en parajes del litoral del Estrecho, entregaron datos que permitieron a los españoles suponer que tal establecimiento existía entre el cabo Negro y la isla de Luis el Grande.

La expedición salió a fines de 1768 a bordo de la goleta *Nuestra Señora de Monserrat*, por otro nombre *Aguila*, y no pudo pasar más al sur que los 49° 22' debido a las adversas condiciones de navegación. Esto acabó por abrumar a la tripulación, visto lo cual Machado decidió regresar.

Desde entonces no volvería a hablarse ya seriamente del mentado establecimiento extranjero en aguas del Estrecho y cesaría toda búsqueda.

San Juan, sitio tradicional de recalada y base de operaciones marítimas

La bahía de San Juan de la Posesión, equivocadamente tomada y renombrada como puerto Famine o del Hambre por Narborough en 1670, había pasado a ser el sitio más frecuentado por los navegantes en el largo litoral fretano. Llegó a ser, de hecho, una especie de paradero obligado tradicional. Durante siglo y medio, algunos sólo por días, otros por semanas y aun por meses, los distintos navegantes llegaron a este notorio accidente geográfico fondeando en su rada y bajando a tierra para realizar las operaciones de reabastecimiento de agua fresca y leña, o para descanso de las tripulaciones, tiempo también que muchas veces se empleaba para desarrollar observaciones del paraje y su comarca aledaña. Es por ello que muchas de las especies botánicas y zoológicas originalmente determinadas en Chile meridional registraron como sitio de colecta a puerto del Hambre.

Después de las primeras dos décadas del siglo XIX los foqueros norteamericanos e ingleses comenzaron a traficar cada vez con más frecuencia por las aguas fueguinas y de la Patagonia occiden-

¹¹⁵ Pieza 7a. "*Instrucciones reservadas que dio el Gobernador de Chiloé don Carlos de Beranguer para la exploración de las costas australes de Chile*". Archivo Vidal Gormáz, Vol. 10., Archivo Nacional.

tal, en faenas de caza de lobos de dos pelos¹¹³. La bahía de San Juan por su condición natural y su cercanía relativa a los sectores de caza se transformó entonces en un lugar de encuentro para los marinos.

Fue de ese modo como surgió allí la más singular oficina de correos de que haya memoria, a lo menos en Chile.

En 1833 un tal capitán Cunningham, norteamericano, conociendo la condición de sitio habitual de recalada que tenía el puerto dejó algunos mensajes dentro de una botella que suspendió de un árbol en lugar visible, confiando en que cualquier capitán que acertara a pasar se aperibiría de la botella y haría llegar a destino la correspondencia. En 1835 otro marino y compatriota del anterior, un cierto Waterhouse, quiso hacer más notoria la función de la botella y le pintó las palabras *Post Office*; y, por último, un tercer marino, el inglés Carrick, comandante del *schooner Mary Ann*, que pasó en dos ocasiones por el Estrecho durante 1837, cambió la botella por un barril que colgó de un árbol mediante una cadena de hierro, dejando una inscripción por la que invitaba a cuantos recalaran a hacer uso del mismo. Así, librado a la honorabilidad, protección y diligencia de los hombres de mar, funcionó durante años este original servicio de correos. En el barril los capitanes, oficiales y tripulantes dejaban no sólo sus cartas, sino también notas con descripciones de sus viajes, indicaciones y otros datos.

Cuando en diciembre de 1837 llegó al lugar el almirante Dumont D'Urville, pudo apreciar la utilidad del barril postal y queriendo mejorar el servicio ordenó levantar en la cima de la punta de Santa Ana un gran palo, de tres o cuatro metros, a modo de baliza, con una tabla cruzada en la que se escribió *Poste aux lettres*, instalándose al pie un gran buzón de zinc.

Fue en este lugar, por otra parte, donde un imaginativo oficial galo, el teniente de navío Joseph Fidèle Du Bouzet, concibió la idea de establecer una colonia francesa en el Estrecho, como base para su navegación. "No pienso que hoy en día algún Estado tenga derecho de establecer pretensiones soberanas sobre esta parte de la Patagonia", escribió en su relación al jefe de la expedición, considerando además que sólo Inglaterra y Francia podían establecerse allí. "Sería honorable para ella (Francia) y a la vez muy útil traer a estas playas salvajes y por decirlo desiertas sus costumbres y su civilización".

Y el ilustre Dumont D'Urville reflexionando a propósito de la colonia española del siglo XVI, relacionándola con una eventual nueva ocupación, anotó: "Ciertamente que esta posición será nuevamente ocupada y esta vez no será abandonada". Y su pensamiento profético hubo de cumplirse en pocos años con la decisión oportuna

¹¹⁶ *Arcthocephalus australis*.



Figura 8.—Bahía de San Juan, base de operaciones hidrográficas. Acuarela de E. Goupil, 1837. (Cortesía Sr. Armando Braun Menéndez).

de la República de Chile que tomó posesión del estrecho de Magallanes y sus territorios.

La bahía o puerto de San Juan cobró mayor relevancia como sitio de recalada cuando, en enero de 1827, el capitán Philip Parker King hizo de ella la base terrestre de sus operaciones hidrográficas. En el lugar se instaló la maestranza de la expedición: carpintería, fragua del armero, banco del tonelero y taller del velero; además la cocina del personal de tierra, una carpa que servía de albergue y por último la casita de madera donde pasó a habitar el jefe del destacamento piloto Harrison, y en la que se instaló el observatorio meteorológico. De ese modo, San Juan-Puerto Famine constituyó un núcleo habitado donde por meses, durante las dos primeras campañas hidrográficas de los británicos, y por días o semanas en las dos siguientes, se desarrolló una variada actividad científica y artesanal ¹¹⁷.

Tal era la fama del paraje que cuando Bernardo O'Higgins concibió y trazó en 1836 el bosquejo del proyecto de remolques a vapor por el Estrecho, consideró a dicha bahía como una de las bases terrestres de sustentación y apoyo.

Pocos años después, el 14 de septiembre de 1840, en oportunidad del primer y trascendente viaje de naves impulsadas por vapor, cuyo paso restituiría la perdida importancia marítima del Estrecho, fondeaban en la bahía de San Juan para faenas de agua y leña, los buques de bandera británica, *Chile* y *Perú*. En este sitio, exactamente en la punta de Santa Ana que delimita el puerto por el norte, tendría lugar cuatro días después la conmemoración del *triumfo del vapor en esta parte del mundo* como expresaría para la historia el acta recordatoria.

ASENTAMIENTO SOBERANO DE LA REPUBLICA, 1843 - 1873

Ocupación de los territorios del estrecho de Magallanes

Obtenida su liberación de España, Chile se encontró dueño de un territorio vastísimo que se extendía desde el despoblado de Atacama hasta el cabo de Hornos y aun hasta las escasamente conocidas tierras polares hacia el sur; y desde el Pacífico en el occidente hasta el Atlántico hacia el oriente, corriendo el deslinde entre las tierras chilenas y argentinas desde el río Diamante hasta la desembocadura del río Negro. Tan inmenso patrimonio geográfico era apenas conocido por la gran mayoría de los habitantes del país que se agrupaban en la región conocida como Chile Viejo o Antiguo, situada entre Atacama y Chiloé, la cordillera de los Andes y el Pacífico. El

¹¹⁷ Sumando los diferentes períodos de ocupación durante las distintas campañas se totalizó más de un año de permanencia en el lugar.

resto del territorio lo conformaba el Chile Nuevo, Exterior o Patagonia, erial vastísimo, ignoto y poblado por pueblos nómades de cazadores terrestres y marinos. Aunque las autoridades del Reino durante el período hispano habían desarrollado a lo largo de doscientos cincuenta años diversas actividades bélicas, exploratorias, misionales y económicas sobre este territorio, la carencia de recursos, la hostilidad de los indígenas y las dificultades de su endiablada geografía occidental limitaron o retardaron su ocupación.

La naciente República tampoco pudo, en las primeras dos décadas siguientes a 1818, ocuparse de incorporar los distantes territorios orientales y australes. Asuntos de importancia como la reducción de los últimos focos de resistencia, la conquista y dominio del Pacífico, y la organización de la Expedición Libertadora del Perú ocuparon los recursos de la Nación. Recién en las postrimerías de la década de 1830 Chile logró emerger organizado y estable, en camino hacia el progreso. Al iniciarse en 1841 el gobierno del Presidente Manuel Bulnes, el país estaba en situación de acometer empresas pacíficas de trascendental importancia. La principal fue la incorporación de las tierras patagónicas y australes a la jurisdicción de la República, lo que comprendía naturalmente el estrecho de Magallanes.

El gran promotor de tan patriótica decisión fue Bernardo O'Higgins, quien en su voluntario ostracismo mostró su personalidad de estadista genial y visionario. En sesudas cavilaciones fue elaborando cuidadosamente diversos planes y proyectos que comprendían aspectos tales como colonización, inmigración, desarrollo agrícola e implantación de industrias; fomento y enseñanza de artes y técnicas; la navegación mercantil; y la civilización e incorporación de las tribus indígenas salvajes y sus territorios al cuerpo activo de la República. Todo este ideario progresista fue confiado en un epistolario copioso, como verdadero legado, a sus más fieles amigos y a los más ilustrados de sus compatriotas. Preocupado en extremo, al imponerse de los encubiertos intereses de potencias europeas sobre las regiones meridionales de Chile, no cesó de insistir ante los gobernantes del país hasta persuadirlos de la necesidad de proceder a la ocupación y colonización del estrecho de Magallanes y sus territorios "... cuya magnitud nadie podrá en el día apreciar tan altamente como merece; porque en primer lugar será el medio de asegurar para nuestra Patria las costas que se extienden desde el río Negro en el Océano Atlántico hasta las de Chiloé en el Pacífico"¹¹⁸.

El temor de perder la Patagonia que inquietaba a O'Higgins y que apremió los preparativos del gobierno de Bulnes para ocupar los territorios meridionales, no era ilusorio.

¹¹⁸ Carta de 9-IX-1842 al ministro del Interior Ramón Irarrázaval. Original en el Archivo de Sergio Fernández Larraín.

Argentina y Francia estaban directamente interesadas en extender su soberanía sobre las aguas del gran canal magallánico. Argentina, desde 1820, había estado ejerciendo diversas acciones oficiales para ampliar su dominio hasta el Estrecho. Francia, sin expresarlo oficialmente, venía manifestando desde 1837 un creciente interés por las regiones meridionales de América como parte de su política colonial, en encubierta disputa con Inglaterra. Sus planes se encontraban muy avanzados cuando se produjo la ocupación chilena ¹¹⁹.

Gran Bretaña, la máxima potencia de la época, soberana de los mares, había venido extendiendo su colosal imperio por todo el globo. Las ignotas y despobladas tierras del sur americano no quedaron fuera de sus miras y la prueba más manifiesta estuvo en el audaz golpe que le permitió apropiarse, en 1833, de las islas Malvinas. Durante mucho tiempo se creyó que la potencia británica pudo estar interesada en ocupar la Patagonia, pero un reciente y sorprendente hallazgo puso de manifiesto que el gobierno de S.M.B. reconocía en la época el derecho de Chile para establecer su jurisdicción sobre la región meridional del continente.

"Tengo instrucciones del conde de Aberdeen de comunicar a ese Gobierno, de que si las playas de ambos lados del Estrecho no están ocupadas, el Gobierno de Chile debería pensar seriamente en tomar posesión de ellas y colonizarlas. Chile a no dudarlo tiene el derecho a la ocupación del Estrecho..." ¹²⁰, escribiría John Bidwell, alto funcionario del Foreign Office británico, al Encargado de Negocios de Gran Bretaña en Santiago, John Walpole.

En medio de tales circunstancias diplomáticas y políticas tuvo lugar la expedición enviada por el gobierno chileno para tomar posesión oficial del estrecho de Magallanes y sus territorios. Esta había sido laboriosamente organizada en el puerto de Ancud, durante 1842 y los primeros meses de 1843 por el Intendente de Chiloé, Domingo Espiñeira, con la eficaz colaboración del capitán de la Marina de Chile, Juan Williams, a quien se encomendó el mando de la expedición, del ingeniero y naturalista prusiano Bernardo Eunom Philippi; y del piloto mercante norteamericano Jorge Mabon. El 21 de mayo de 1843 la goleta de guerra *Ancud*, construida *ex profeso* para la expedición, salía rumbo al Estrecho a cuyas aguas llegó tras algunos azares y demoras en el mes de septiembre, para arribar el día 21 a la bahía San Juan (Puerto Famine).

En la tarde de aquel día y en la cima de la punta Santa Ana se celebró el acto solemne y trascendente de la toma de posesión del

¹¹⁹ Cfr. del autor *Presencia de Chile en la Patagonia Austral 1843-1879*. Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1963 y 1971.

¹²⁰ Patricio Estellé, *Papeles británicos inéditos referidos a la ocupación del Estrecho de Magallanes*. En *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. V. Punta Arenas, 1974. El interesante documento parcialmente transcrito fue compulsado junto con otros papeles por este investigador en los archivos del Foreign Office, durante 1974.

estrecho de Magallanes y sus territorios por parte de la República de Chile. Esta nación conseguiría con su esfuerzo ponderable, aunque modesto en recursos y hombres, lo que no había logrado en su momento más brillante el poderoso imperio español: asentarse soberana y definitivamente en las tierras patagónicas y establecer jurisdicción en el vasto ámbito territorial y marítimo, comprendida la importante vía que vincula a los océanos Pacífico y Atlántico.

Cumplida la formalidad de la posesión, el capitán Williams zarpó Estrecho adelante para ubicar un sitio apropiado para la erección de un fortín que expresara físicamente la presencia nacional y para realizar observaciones relacionadas con un proyecto de servicio de remolque a vapor. De ese modo la *Ancud* navegó a lo largo de la costa de la península de Brunswick recalando sucesivamente en Sandy Point, isla Isabel y bahía Pecket. Allí los tripulantes tuvieron el primer encuentro amistoso con los indígenas patagones, y Bernardo Philippi hizo un reconocimiento somero de las condiciones naturales con miras a la colonización. Desde este punto la goleta se dirigió a la bahía de San Gregorio, cuyos alrededores también fueron inspeccionados y desde allí navegó al oriente llegando a sobrepasar la Primera Angostura, pero sin adelantar en el gran saco de la boca oriental por causa del mal tiempo. Retornó entonces, el 7 de octubre, para ir a surgir en bahía Santiago y luego en la de San Gregorio. La siguiente singladura llevó a la *Ancud* hasta la isla Isabel, que fue igualmente explorada. Al cabo de esta operación Williams y Philippi concluyeron que el fortín debía ser instalado en el puerto de San Felipe (San Juan), *"Lugar como el más aparente, por la bondad del puerto, la abundancia de agua i madera de construcción, cualidades que no reunían los demás lugares indicados en las instrucciones..."*¹²¹.

Desde la isla Isabel la goleta se dirigió el 10 de octubre hacia bahía Catalina, al norte de la Punta Arenosa (Sandy Point), para practicar el reconocimiento de la comarca. Ahí Philippi descubrió muestras de carbón de piedra a lo largo de la playa, hallazgo que participó a Williams. Ambos juzgaron que tal hecho era sensacional, pues venía a constituir un esencial apoyo económico a la colonización que habría de intentarse y un excelente combustible para los vapores. Así, los exploradores se dedicaron a juntar el mineral desparramado a lo largo de las playas, el que probaron en el fogón de la *Ancud* con buen resultado.

Es curioso que cumpliendo el lugar con todas las exigencias para el establecimiento del pequeño fuerte, Williams y Philippi hayan persistido en su decisión de fundarlo en Santa Ana. Por lo visto este sitio tenía entonces una fuerza de sugestión histórica.

¹²¹ Nicolás Anrique, *Diario de la goleta de guerra "Ancud"*, Santiago, 1901, pp. 49 y 50.

Finalmente, la goleta, luego de recalar en Agua Fresca, arribó a la bahía de San Juan, el 12 de octubre.

Las jornadas que siguieron estuvieron dedicadas a la corta y labranza de maderas en el bosque de la bahía de San Juan, y a la construcción del fortín bajo la dirección experta del ingeniero Philippi. Se instaló sobre la cima rocosa de la punta de Santa Ana, ubicación castigada por los vientos, sin agua y estéril. Fue preferida a la costa llana de San Juan, únicamente por su inmejorable vista como atalaya hacia el norte y el sur del Estrecho. Por fin, al cabo de doce días, trabajando desde muy temprano hasta las ocho de la noche, el *blocao* (block house) o casa fuerte quedó concluido, guarnecido con un cañón y ornado con un asta de alerce de cincuenta y seis pies de altura.

El día 30 de octubre "A las 6 P.M. estaba todo listo —consignaría en su diario el capitán Williams—, enarbolé el pabellón nacional de la República al primer disparo i siguió salva jeneral de veintiún cañonazos. Sirviendo de padrinos: Intendente Comandante Jeneral de la provincia de Chiloé, don Domingo Espiñeira, representado por el capitán i dueño del bergantín N. A. 'Sapewing', de Nueva York, don Cristóbal Lozada. Al primer disparo de cañón lo bautizaba en nombre de la República de Chile i lo nombraba 'Fuerte Bulnes'; en el acto rompió una botella de vino sobre la muralla del fuerte acompañado con los más entusiastas vítores de los presentes. La salva era contestada por el bergantín N. A. 'Sapewing' con igual número de disparos, i más tarde por la goleta 'Ancud'"¹²². Y el meritorio Philippi, a su turno, describió así el memorable momento en carta de aquel mismo día, al Intendente Espiñeira: "... principiámos como a las seis de la tarde la salva, en seguida los infinitos brindis patrióticos que no se habían acabado a las diez de la tarde. Nuestra alegría en este gran momento era increíble, todo era igualdad, y todavía crecía viendo saludar los estrechos de Chile por los cañonazos del buque Americano"¹²³.

Los días posteriores hasta el 11 de noviembre fueron ocupados en tareas de defensa y acondicionamiento del fuerte, y en cortar leña y hacer aguada para la provisión de la goleta. El día indicado Williams procedió a entregar el fuerte al teniente de artillería Manuel González Hidalgo, investido con el cargo de gobernador. Con dos suboficiales, cinco soldados, dos mujeres y el piloto Jorge Mabon, pasaban así a formar el primer contingente poblador civilizado en el Estrecho a poco más de tres siglos desde su descubrimiento.

Cumplida la misión, Williams quiso aún emplear parte del tiempo en verificar con mayor precisión la existencia de carbón de piedra. Dispuso entonces el zarpe con destino a Sandy Point, a donde llegó

¹²² Id. p. 61.

¹²³ Correspondencia "Intendencia de Chiloé, 1841-1847". Ministerio del Interior. Archivo Nacional.

el día 13. Una partida recogió gran cantidad de mineral, pero no logró ubicar las vetas, tras lo cual la goleta levó anclas retornando a Fuerte Bulnes. El día 15 de noviembre se dispuso el regreso definitivo a San Carlos de Ancud, culminando allí el 5 de diciembre de 1843 una campaña marítima memorable y fructuosa en los fastos de la nación chilena.

Una vez de vuelta se redactaron los correspondientes informes al Intendente Espiñeira. Vale la pena destacar lo expuesto por el naturalista Philippi, quien refiriéndose al trayecto marítimo escribió *"que mejores canales para la navegación con vapores que los Estrechos, los canales de Smith y Messier de tanta extensión no existen"*¹²⁴, enumerando las ventajas en forma de puertos abrigados, clima soportable, abundancia de madera y existencia de carbón, para concluir con esta apreciación: *"Facilitando el S. G. (Supremo Gobierno) el tránsito de una mar a la otra dará un impulso incalculable al comercio, y en estas miras sólo me parece debe tratar el S.G. a colonizar (sic) algunos puntos para las necesidades de los lugares y sólo debajo este aspecto es una colonización recomendable a un pays onde (sic) las mejores tierras quedan sin cultivo"*¹²⁵.

Entretanto, la flamante base *Fuerte Bulnes* había comenzado a prestar servicios a la navegación. Desde el día mismo de la ocupación chilena el surgidero de San Juan se convirtió en el punto obligado de recalada de los veleros y vapores que pasaban por la ruta magallánica. Allí, bajo el nombre de Chile y al amparo de su bandera, las autoridades ofrecían sus servicios a las naves extranjeras remolcándolas o bien dirigiéndolas hasta el fondeadero, facilitándoles leña y agua y recibiendo la correspondencia para despacharla a destino. Más adelante se fueron proporcionando otros tipos de servicios en la medida que lo permitían las disponibilidades del fuerte. Y, en numerosas ocasiones, se socorrió a naufragos de siniestros ocurridos en aguas de la jurisdicción.

No corresponde en este estudio ofrecer la historia circunstanciada del Fuerte Bulnes, ni de las otras fundaciones del litoral del Estrecho por ser materia ajena al objeto de la obra y por haber sido aquella estudiada ya con detenimiento. Pero sí cabe consignar que el establecimiento instalado como base para la colonización de las tierras patagónicas aledañas al Estrecho, no alcanzó durante los años que siguieron el grado de desarrollo que le auguraron sus fundadores y las autoridades nacionales.

Diversas causas se conjuraron para obstruir el crecimiento del germen colonial. Sin duda la principal fue la ubicación poco afortunada del Fuerte en la punta de Santa Ana, que carecía de elementos y recursos fundamentales para la colonización. Poco después los gobernadores Pedro Silva y Justo de la Rivera le expusieron al Go-

¹²⁴ y ¹²⁵ Correspondencia citada, folios 163 y 169.

bierno las desmedradas condiciones del lugar, pero no pasaron más allá de los meros informes. Pero cuando en 1847 el veterano soldado de la Independencia, Sargento Mayor José de los Santos Mardones, asumió el mando de la desfalleciente colonia, comprendió que cualquier desarrollo del establecimiento suponía necesariamente su traslado a un punto más apropiado. Y, más ejecutivo que sus predecesores no se limitó a informar sino que decidió explorar el litoral hacia el norte del fuerte en busca de un sitio a donde trasladar la colonia. En su recorrido pasó por el paraje donde Philippi y Williams habían estado dos veces, *Sandy Point*. El río que desemboca en el lugar recibió el nombre de *Río del Carbón*, por los restos del mineral en él encontrado. Aunque la comarca y sus recursos atrajeron la atención del gobernador, éste recomendó luego trasladar el fuerte-colonia a los terrenos cercanos a la bahía Laredo, inmediatamente al sur del cabo Negro.

Pese a tal recomendación, circunstancias posteriores harían que el lugar indicado no se eligiera. Se escogió en cambio el paraje situado a una jornada de marcha hacia el sur, señalado en la geografía marítima por la punta arenosa, y que en 1580 Pedro Sarmiento designó cabo *San Antonio de Padua*. Fue la misma que John Narborough en 1670 rebautizó como *Sandy Point*, topónimo más ajustado a su realidad natural y que hubo de perdurar.

En efecto, Mardones, fuera porque recapacitara sobre su primera recomendación, fuera porque tropezara con alguna dificultad insalvable, dejó de mencionar la bahía Laredo como lugar para el traslado colonial.

El invierno excepcionalmente crudo que se presentó en 1847 obligó a adoptar medidas urgentes para salvar el ganado, fuente vital de abastecimiento para la población del Fuerte. Los animales fueron trasladados hacia el norte, junto al río del Carbón, paraje que se fue mostrando apropiado para siembras y favorable para radicar allí una población permanente. Pero el gobernador no podía decidir el traslado, pues en vez de los recursos que solicitaba al Gobierno para poder efectuarlo, sólo le enviaban más soldados e individuos en calidad de castigados, quienes con sus familiares venían a hacinarse en Fuerte Bulnes, agravando la estrechez y penurias con que allí se vivía.

La paciencia del viejo soldado alcanzó entonces su límite con la llegada del invierno de 1848. No esperaría más en vano, sino que procedería a obrar por cuenta propia adoptando diversas providencias y medidas, todas conducentes al objeto primordial: si se quería salvar el establecimiento chileno del Estrecho y asegurar sus posibilidades de crecimiento era menester proceder sin dilación al traslado de su emplazamiento. Para entonces el gobernador se había convencido que el sitio apropiado se situaba en las márgenes del río del Carbón.

Obrando en consecuencia, Mardones comenzó a despachar hacia este lugar, pasado el invierno, a los primeros pobladores. Allí se encontraban ya los vaqueros y un piquete militar en prevención de algún ataque de los indígenas. El número de personas que fue arribando a *Punta de Arena*, —como solía llamarse el sitio— fue creciendo en la misma medida en que empeoraban las condiciones en Fuerte Bulnes. De tal modo, en octubre ya había un número apreciable de pobladores que se empeñaban en levantar las construcciones para albergar a la totalidad de la población de la Colonia. Así el traslado fue cobrando expresión, pues se trabajaba tanto en Punta de Arena, como a lo largo de la senda costera entre ese punto y Fuerte Bulnes, que semejaba un camino de hormigas por donde se iba y venía casi sin descanso, en tanto que por mar se transportaban las cargas de mayor peso, y las mujeres y los niños. ¡Y todo ello sin ayuda alguna especial de parte del Gobierno!

Así marchaban las cosas en aquel laborioso final de 1848, cuando Mardones estimó que la nueva población ya estaba en condiciones de residir en el nuevo lugar. Llevando consigo a su inapreciable colaborador, el capellán Fray Domingo Passolini, el Gobernador arribó a Punta de Arena el 18 de diciembre de 1848, instalándose formalmente y otorgando calidad de sede al naciente poblado. De este modo comenzaba a surgir el nuevo pueblo cuya existencia serviría para afirmar la presencia soberana de Chile en la Patagonia.

Desde Punta de Arena, Mardones le ordenó al oficial que había quedado al mando de Fuerte Bulnes que le enviara a cuanto hombre válido pudiera disponer, y cualquier elemento aprovechable que allí pudiese existir. Durante enero y febrero el bergantín chileno *Cóndor* prosiguió el traslado de personas y elementos; en marzo cumplió similar tarea la fragata *Fortuna*, y en los meses siguientes se continuó mediante el empleo de botes.

Las actividades de instalación, construcciones y despeje de terreno continuarían en Punta de Arena, durante todo 1849 y buena parte de 1850. Así se fue formando Punta de Arena, luego Punta Arenas, que para mediados de 1849 igualaba o superaba en población —unas 130 almas— a la antigua colonia de Fuerte Bulnes.

El nuevo centro, como era habitual, se ciñó a los mismos cánones de planeamiento y construcción de Fuerte Bulnes. Punta Arenas era un establecimiento de frontera y como tal, situado en un territorio enorme y desconocido, poblado por indígenas errantes cuya índole pacífica o belicosa no era aún bastante conocida. Procedía, por lo mismo, que en su trazado primara un concepto estratégico militar. Punta Arenas fue construida entonces como un fuerte emplazado en un sitio con amplia vista sobre la comarca que facilitara una fácil defensa en caso de ataque. Resulta curioso que el aspecto marítimo no contara para nada en el origen de Punta Arenas, tan próxima a la costa. El mar, como factor de desarrollo fundamental para la nueva colonia, se manifestaría como tal varios lustros más tarde.

El poblado comenzó a consolidarse paulatinamente, sin que disminuyeran los trabajos de los colonos, prosiguiendo, a partir de 1850, el traslado de las pocas familias que aún quedaban en Fuerte Bulnes, contándose con la colaboración de la fragata chilena *General Freire*. El establecimiento original había venido cediendo en importancia ante el novel poblado que surgía junto al río del Carbón. Las naves que de tarde en tarde cruzaban frente a la punta Arenosa comenzaron a apercibir el nuevo establecimiento chileno y las pocas que llegaron a fondear en su rada pudieron proveerse en él o solicitar algún auxilio. El suministro consiguiente era trocado por herramientas y clavos, elementos inapreciables para los habitantes de la colonia.

Punta Arenas fue así afirmándose poco a poco, comprobándose lo acertado de su emplazamiento. El bosque que la rodeaba entregaba madera suficiente para las construcciones y combustible; otro tanto sucedía con la mina de carbón. Las hortalizas prosperaban de modo admirable, pero no los cereales, salvo la avena; el ganado crecía lozano y sin riesgos, y el clima o "temperamento" no se mostraba excesivamente riguroso y parecía saludable. De este modo la colonia fue prosperando y hacia el mes de mayo de 1851, cuando Mardones entregó la gobernación a su sucesor Benjamín Muñoz Gamero, Punta Arenas era ya una aldea en la que se aglomeraban unos cuarenta edificios, a los que se sumaron pronto nuevas construcciones dispuestas por el mandatario entrante. La población se calculaba, a fines de octubre de aquel mismo año, en 436 habitantes.

Cuando de tal manera marchaba el establecimiento y según parecía con seguro rumbo hacia el progreso, en la aciaga noche del 21 de noviembre de 1851, un oscuro oficial, Miguel José Cambiazo, inició una sublevación que terminó en orgía de sangre y terror, suceso que significó la ruina de Punta Arenas. Saqueada y semidestruida fue abandonada por sus habitantes el 1º de enero de 1852. La ruina vino a consumarse al caer sobre el abandonado establecimiento los indígenas tehuelches que en su barbarie terminaron por saquear y desmantelar cuanto encontraron a su paso.

Luego de algunos meses de completo abandono el Gobierno decidió emprender la repoblación de la colonia, encomendando la tarea a un hombre de probada competencia como lo era Bernardo Philippi. El naturalista prusiano era un convencido del porvenir auspicioso que tendría Punta Arenas si se adoptaban medidas convenientes para el fomento de su colonización. Esta segunda expedición oficial —la repobladora— embarcada en el transporte *Infatigable*, zarpó al Estrecho arribando a la desolada Punta Arenas el 18 de agosto de 1852.

Al cabo de pocos días la fundación renacía de sus ruinas y se afirmaba para siempre la chilenuidad de las tierras patagónicas y fueguinas del estrecho de Magallanes.

Quiso sin embargo la desventura, cuando en manos de tan em-

peñoso como ilustrado gobernante se mostraba auspicioso el futuro de la colonia, que éste perdiera la vida a mano de los indígenas, dolorosa circunstancia que vino a afectar el laborioso renacimiento de Punta Arenas. Pasada la conmoción que provocó el sensible suceso se procedió a designar un nuevo gobernador, nombramiento que se acompañó con una disposición que otorgó a la colonia magallánica la condición de "Territorio de Colonización", con lo que se eliminó oficialmente la disposición que había convertido la colonia en un presidio militar. Con todo, las medidas gubernativas no se concretaron en actos de buena administración. La aldehuela del Estrecho vivió durante tres lustros un prolongado letargo durante el cual, lejos de experimentar alguna evolución favorable como colonia libre, se mantuvo regida por severas normas de tipo militar. Sus míseros habitantes, funcionarios, soldados, algunos penados y sus familiares residían forzosamente, recibiendo paga y sustento de parte del gobierno, sin aliciente para intentar siquiera iniciativas económicas de desarrollo. De este modo, la colonia, olvidados los objetivos que habían impulsado su creación, cayó en un prolongado marasmo, útil apenas como precaria expresión de soberanía chilena.

Intentos británicos y argentinos de población y ocupación en la bahía de San Gregorio

Desde el descubrimiento de Magallanes, el litoral junto a la bahía que Pedro Sarmiento de Gamboa llamara San Gregorio, había sido frecuentado por los sucesivos navegantes del Estrecho, en particular durante los siglos XVII y XVIII y las primeras décadas del siglo XIX. No era ajena a estas recaladas la circunstancia de ser el paraje un *aik'n* (paradero) tradicional de los *aonikenk*, tehuelches o patagones, razón por la que estos indígenas solían verse con frecuencia sobre la costa. Los navegantes establecían así relaciones amistosas y trueque de productos con los aborígenes. Este trato pasó a ser habitual en tiempos del tráfico lobero y cuando navegaron el Estrecho los hidrógrafos británicos. Incluso la famosa india María propuso a los capitanes Low y Brisbane la fundación de una colonia, semejante a la que ella había conocido en las Malvinas.

Ejercía, pues, la zona de la bahía de San Gregorio una especie de atracción telúrica que si no era tan fuerte como la del área San Blas-Santa Ana-San Juan, mostraba de todos modos, una vocación proclive a la fundación.

Mientras los chilenos se afanaban por afirmar su establecimiento jurisdiccional en la punta de Santa Ana, arribaba a las playas de San Gregorio, a comienzos de 1845, el bergantín inglés *Rosalind*, a cuyo bordo venían dos misioneros anglicanos, Allen Gardiner, antiguo oficial de la Armada Real y Robert Hunt. El primero no era extraño al lugar, pues tres años antes había recorrido parte del lito-

ral entre aquella bahía y la de Oazy, con vistas a su posterior cristianización. Fruto de su vocación misional fue la creación de la *Patagonian Missionary Society*, entidad que pasaría a sostener sus afanes apostólicos que culminarían con su muerte en la costa sur de Tierra del Fuego, en 1851.

Una vez en tierra Gardiner y Hunt, con el auxilio de los marineros del bergantín, procedieron a levantar la base misionera compuesta de tres casitas de madera, junto a las cuales no tardaron en instalarse los toldos de los amistosos tehuelches. Pero éstos vinieron a resultar pésimos catecúmenos, pues su interés lejos de estar en los misterios de la fe anglicana, se encontraba en los regalos con que los misioneros procuraban ganar su confianza, los que al ser escatimados despertaron cierta hostilidad en los indígenas. Así estaban las cosas en la misión inglesa cuando el 18 de marzo de 1845 apareció la goleta *Ancud*, que venía en plan de exploración y a cuyo bordo viajaba el teniente Ruperto Gatica, el capellán de Fuerte Bulnes, Fray Domingo Passolini, y otros personajes. La razón del viaje era verificar la existencia del establecimiento misional británico y notificar a sus ocupantes acerca de los derechos chilenos sobre el territorio del Estrecho. Así ocurrió, y aunque Gardiner no se allanó a reconocer de buen grado la jurisdicción chilena, fue evidente que el fracaso de su intento misional y la presencia religiosa competidora de los capellanes de Fuerte Bulnes, hubo de moverlos a considerar su alejamiento. La llegada oportuna de la barca inglesa, *Ganges*, facilitó su regreso. Terminó de este modo el intento misional británico en las riberas del estrecho de Magallanes.

Conviene señalar que Gatica, al ver las construcciones indígenas, creyó en un momento que pertenecían a un establecimiento argentino, pues ya había comenzado a trascender el desagrado con que el gobierno de Buenos Aires había visto la ocupación chilena, realizada en 1843 y se temía el envío de alguna expedición argentina destinada a tomar posesión de la parte oriental del Estrecho. El propio Gardiner le comunicó al oficial chileno tal posibilidad como un hecho inmediato. Pero el temido arribo no se produjo, aunque el gobierno rioplatense protestó dos años más tarde haciendo presente a Chile sus presuntos derechos.

Tal pretensión Argentina la mantuvo activa sólo en el plano diplomático, pero al promediar la década de 1860 comenzó a insinuarse lo que parecía ser una política de asentamiento en el área territorial en discusión. En un comienzo el asunto pareció ser sólo una actitud de inusitada arrogancia por parte de los tehuelches que solían visitar la colonia chilena de Punta Arenas. Era un comportamiento concorde con las intemperancias del cacique Casimiro Biguá, que manifestó su virtual desconocimiento de la jurisdicción de Chile sobre el territorio patagónico y demostró un gran apego a la causa argentina. Este cacique le hizo ver al gobernador que poseía un

alto grado y que recibía paga militar de parte de las autoridades del Plata ¹²⁶.

Lo que inicialmente pudo tomarse como pintoresco, asumió un cariz más serio al conocerse la existencia de una "Comisión Exploradora de la Patagonia". Pudo saberse después de algunas averiguaciones que tras la actitud farsesca de Casimiro Biguá y su hueste estaba la mano de Luis Piedra Buena, especie de agente argentino *ad-hoc*, que veía con sentimiento la presencia chilena en el territorio patagónico austral. Pretendía, usando su influencia entre los indígenas, establecer la jurisdicción de Argentina, al menos, sobre la mitad del estrecho de Magallanes ¹²⁷. Piedra Buena se conquistó al cacique Casimiro y lo llevó a Buenos Aires, donde fue recibido por el Presidente Bartolomé Mitre. Allí Piedra Buena le participó al mandatario su proyecto de radicar una colonia argentina en el Estrecho, junto a la bahía de San Gregorio, con el apoyo de los patagones. Mitre escuchó con interés al singular agente, aprobó su proyecto, prometiéndole auxilios en forma de un buque, recursos y elementos. Además le otorgó al obsecuente Casimiro el grado y sueldo de teniente coronel de ejército, prometiéndole armas para sus indios y honrándolo con el título de *Cacique de San Gregorio*. Tales fueron el origen y los objetivos de la "Comisión Exploradora de la Patagonia".

Antecedentes inéditos recientemente compulsados permiten entender a cabalidad la situación, el proyecto de Piedra Buena y la política de influencias que ambas naciones adoptaban con los indígenas ¹²⁸. De acuerdo con un informe dirigido al Ministro de Guerra y Marina de Mitre, coronel Julián Martínez, el 23 de junio de 1866, por Juan Cornell, titulado *Encargado de atender a las Tribus Amigas*, se sabe de un segundo viaje del cacique Casimiro a Buenos Aires, a fin de dar cuenta de los esfuerzos chilenos para ganarlo a su causa y para solicitar "...el permiso p.a formar un pueblo con todas sus tribus tomando posesión del territorio y puerto San Gregorio en el estrecho... á nombre del Gobierno Argentino" ¹²⁹.

¹²⁶ Cfr. nuestro trabajo *Presencia de Chile en la Patagonia Austral, 1843-1879*, citado, caps. V y VI.

¹²⁷ Este Piedra Buena fue un personaje singular: marino, aventurero, cazador de lobos, explotador de naufragios, comerciante con los indígenas. Se había establecido desde 1859 en la región austral, ocupando el pequeño islote Pavón, aguas arriba del estuario del río Santa Cruz, dedicándose con una pequeña embarcación a sus variadas ocupaciones, teniendo siempre el ojo puesto en las actividades de los chilenos.

¹²⁸ Mario Raone, *Algo más sobre el Cacique Casimiro Biguá, Doroteo Mendoza y la Colonia Indígena "La Argentina", en puerto San Gregorio, sobre el estrecho de Magallanes*. En *Actas del Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1974, Tomo II, pp. 249-260.

¹²⁹ Op. cit., p. 251.

Como consecuencia de este informe y de la solicitud de Casimiro, se suscribió el 5 de julio de 1866 un original *Tratado de Paz con las Tribus Tehuelches*, haciéndolo por el gobierno argentino el Vicepresidente de la República, Marcos Paz¹³⁰, y por parte de los indios el inefable Casimiro. El tratado contenía en sus artículos primero y segundo declaraciones de argentinidad de los tehuelches y de reconocimiento de la soberanía de la República sobre el "*territorio Patagónico hasta el Estrecho*". Los artículos siguientes expresaban lo sustancial del acuerdo:

"Art. 3º *Declaran asimismo que han resuelto él (Casimiro) y sus Gefes formar un Pueblo ó colonia con sus propias tribus en el lugar denominado Puerto S.n. Gregorio, al cual le llamarán, La Argentina, admitiendo y subordinándose él y sus Gefes al Comandante Político Militar que el Gob.o N.nal mandase para gobernar dho. Pueblo, y recibirán misioneros que les enseñen la Religión Cristiana.*

"Art. 4º *El Casique D.n. Casimiro pondrá en práctica la fundación del mencionado Pueblo tan luego como regrese á su destino llevando los útiles que el Gob.o le dé para construir la primera casa de madera que servirá p.a su residencia y la de los demás Casiques en el mismo Puerto, y enarbolarán en ella el pabellón Argentino*"¹³¹.

El resto del articulado se refería a disposiciones complementarias como el otorgamiento de auxilios, armas, animales y raciones para la indiada y paga para los jefes. Por disposición adicional el gobierno designó a Doroteo Mendoza como asesor-secretario de Casimiro, otorgándole el grado de capitán de Guardias Nacionales.

Si bien los encargados del proyecto de ocupación y fundación llegaron a las costas del estrecho de Magallanes, no lo hizo la nave que debía traer los materiales para la fundación propiamente tal. Aunque Cornell, un año después, todavía reclamaba el navío proponiendo incluso el uso de una embarcación ofrecida sin costo para el Estado, nada consiguió. Es que entonces Argentina se encontraba en guerra contra Paraguay y sus gobernantes no deseaban crear un nuevo foco de tensión en el sur. Así, el acariciado proyecto de Piedra Buena debió postergarse, mientras que de los presuntos actores, Casimiro fue perdiendo autoridad y prestigio, en tanto que su secretario Mendoza perecía oscuramente a manos de un cacique.

El agente *ad-hoc* quedó, entonces, esperando pacientemente el momento de hacer realidad su iniciativa. La oportunidad pareció llegar hacia 1868, cuando Piedra Buena, por intermedio de Manuel Eguía, hombre vinculado al gobierno, le hizo ver a Mitre la conveniencia de reactivar el proyecto de ocupación en San Gregorio. El mandatario reiteró su apoyo ofreciendo proporcionar los materiales para la fun-

¹³⁰ El Presidente Mitre se encontraba entonces al frente de las tropas combatiendo en la guerra del Paraguay.

¹³¹ Raone, op. cit., p. 253-254.

dación y tropa para la futura guarnición. Los elementos fueron embarcados en el pailebote *Espora*, propiedad de Piedra Buena, pero no sucedió lo mismo con los veinte soldados que habrían de formar la guardia. El antiguo lobero esperó inútilmente dos meses y medio el embarque y como no llegara consiguió entrevistarse con el sucesor de Mitre, el Presidente Domingo F. Sarmiento, a quien reclamó el cumplimiento de la reiterada promesa, pero éste desalentó sus esperanzas. En sus papeles, años más tarde, el bravo agente contaría que Sarmiento le dijo que “*costaba mucho mantener un buque de guerra, que estábamos muy pobres, y que este territorio era desierto; que debíamos concertarnos, porque ese territorio más bien les convenía a los chilenos por ser paso para el Pacífico; y que si poblaba con la guardia proyectada, tendrían que vivir como perros y gatos con los chilenos; y, por último, que no había gente que darme*”.

“*No me dijo que me fuera, ni que me quedara; pero que procediera con prudencia con las autoridades chilenas*”¹³².

Pero Piedra Buena no era de los que se desalentaba de buenas a primeras, de modo que prescindiendo del apoyo oficial zarpó, con su frágil embarcación en octubre de 1868, con el propósito de realizar por su cuenta la ocupación en San Gregorio. En tal predicamento fondeó el *Espora* en Punta Arenas en febrero de 1869. Pero allí se encontró Piedra Buena con un nuevo gobernador, el oficial de la Marina de Chile Oscar Viel, dispuesto a hacer respetar la soberanía del país¹³³.

Viel le hizo ver al argentino que “*no poblase esa colonia*” previéndole que también estaba autorizado para prohibirla. Piedra Buena reaccionó en un primer momento cediendo a las razones de la autoridad chilena sin insistir en sus propósitos. Sin embargo, a los pocos días zarpó con destino a la bahía de San Gregorio, en cuya costa hizo erigir un “observatorio”, con el propósito aparente de comerciar con los tehuelches y la intención real de echar las bases de una fundación y vigilar a los chilenos.

Pero allí lo alcanzó el ojo vigilante de Oscar Viel que ordenó desarmar la construcción y obligó al audaz lobero a retirarse del paraje.

De ese modo tuvo fin el sueño de una colonia argentina en el Estrecho, y que no pudo ser realidad.

La pretendida explotación de guaneras

Fracasado el intento de ocupación de San Gregorio, Argentina buscó por vía indirecta alguna forma de jurisdicción sobre la porción

¹³² Memorándum escrito en enero de 1872, transcrito parcialmente en *Presencia de Chile en la Patagonia*, citada p. 139.

¹³³ Oscar Viel fue ejecutor de una política de afirmación y penetración soberanas en la Patagonia austral oriental, interpretando fielmente el pensamiento clarividente del canciller Adolfo Ibáñez.

oriental del Estrecho, estimulando la explotación de las guaneras de aves marinas existentes en las islas de los pingüinos.

Al promediar 1871 la firma comercial bonaerense "José Sisco y Cía.", solicitó al gobierno argentino autorización para extraer guano del islote Contramaestre (Quatermaster), ubicado en el Estrecho cerca de la costa fueguina y casi a tiro de cañón de Punta Arenas. Apenas obtuvo el permiso, por decreto del 18 de junio, la firma indicada fletó al parecer algunas naves de bandera británica. Fue así como entre septiembre y octubre de 1871 llegó al Estrecho la barca *Elgiva*, a las órdenes del capitán George Keay, y más tarde la barca *Roebuck*, al mando del capitán Duncan Mac Donald. La primera se encontraba en plena faena de extracción cuando arribó repentinamente la balandra chilena *Carmelita*, a cuyo bordo venía José C. Garrao, teniente de Aduanas de la Colonia de Magallanes, enviado por el gobernador Viel que se había enterado de la ilegítima actividad. La nave británica fue incautada y llevada en conserva a Punta Arenas, iniciándose de inmediato el correspondiente sumario a su capitán. En enero de 1872, Viel ordenó investigar e interrogar al capitán de la *Roebuck*, por cuyas declaraciones pudo saber que Piedra Buena había actuado en el asunto dando a conocer la existencia de las guaneras y estimulando su explotación¹³⁴.

A raíz de estos hechos el gobierno hizo saber a los eventuales interesados, por publicaciones en diarios ingleses y franceses, que la extracción de guano en el estrecho de Magallanes requería ser autorizada por el gobierno de Chile y que se procedería a incautar toda embarcación que no acatase dicha prohibición.

De esta manera terminó un incidente que fue el último intento extraño de penetración jurisdiccional en aguas y litoral del estrecho de Magallanes. En adelante la soberanía de Chile sobre el gran canal no sería jamás perturbada.

EL ESTRECHO DE MAGALLANES VIA Y EJE DE LA COLONIZACION Y EL DESARROLLO ECONOMICO DE MAGALLANES, 1874 - 1970

La culminación satisfactoria en 1872 del incidente guanero vino a constituir una apropiada expresión de la importancia que había adquirido la colonia de Punta Arenas. El otrora misérrimo establecimiento chileno del Estrecho que en los cuatro lustros siguientes a su fundación no había sido más que un insignificante puesto militar-penal, se había transformado en sólo tres años, a partir de 1868, en una comunidad floreciente gracias a disposiciones de buen

¹³⁴ Informe de Viel sobre el incidente de la *Elgiva*. En vol. Correspondencia "Colonización Gubernatura de Magallanes, 1871-73", Arch. Min. RR. EE.

gobierno del Presidente José J. Pérez, a la eficiente gestión administrativa de Oscar Viel y a ciertas circunstancias ajenas a la intervención oficial. Entre estos factores habría que mencionar el inicio auspicioso de la colonización; el surgimiento de la agricultura y de la crianza de animales; la caza y tráfico de pieles; la explotación de lavaderos de oro y de yacimientos de carbón de piedra; el incremento de la navegación, la promoción de la inmigración europea. Todos estos factores interrelacionados contribuyeron a crear hacia 1874 una población muy diferente al pobre caserío anterior a 1868.

A partir pues de 1874, afirmada para siempre su existencia, el aún modesto puerto del Estrecho iniciaría la conquista del vastísimo territorio circundante, gracias al tesón de sus habitantes. En pocas décadas los esforzados pioneros, utilizando el canal magallánico como vía inicial de penetración, colonizarían las tierras e islas del extenso litoral fueguino y patagónico, poblándolo con actividad vital.

Factorías ganaderas, industriales y mineras

El mismo Viel, incansable impulsor del desarrollo regional, concibió en 1873 la creación de una colonia agrícola en las márgenes de la bahía de Agua Fresca, que llamó "Presidente Errázuriz", con grupos de inmigrantes europeos, principalmente suizos. Aunque al cabo de una década la colonia se extinguiría, el esfuerzo no resultaría infructuoso pues sirvió para introducir en la zona la ganadería lanar. El primer ensayo lanar exitoso fue cumplido en 1877 en la isla Isabel por el inglés Enrique Reynard. Lo siguió en 1878 el francés Marius Andrieu, el primero en establecer una estancia ovejera en los excelentes campos de San Gregorio. A partir de 1880, el portugués José Nogueira se instaló en la costa de la bahía Pecket y el británico Henry P. Wood lo hizo en Punta Delgada. Otros pioneros se radicaron con sus ganados lanares en cabo Negro, Cabeza del Mar, bahía Oazy, Susanah Cove, Useful Hill y otros sitios. De este modo, hacia 1885, todo el litoral central patagónico del Estrecho entre Punta Arenas y bahía Dirección, rico en campos pastoriles, se encontraba poblado con establecimientos ovejeros. En los años siguientes la ocupación se extendió hacia el oriente por la costa de bahía Posesión hasta llegar al Atlántico y aún tierra adentro. La crianza de lanares entre 1880 y 1895 movería ingentes capitales, acarreando progreso en diferentes lugares. Antes de ocuparse toda la costa oriental señalada, ya las ovejas habían atravesado el Estrecho, surgiendo en 1885 la primera estancia fueguina junto a bahía Gente Grande y luego otra en Porvenir. En 1890, 1892 y 1893, se instalaron estancias en Punta Anegada, bahía Felipe, bahía Inútil hasta punta Catalina, en la costa fueguina. Y desde el sur de Punta Arenas hasta Dungeness, en la costa patagónica.

La crianza de ganado bovino se inició en la isla Dawson y en diversos puntos de la península de Brunswick, hasta la bahía de San Juan. Estos lugares resultaron difíciles para la ganadería pero excelentes, en cambio, para la explotación forestal y fueron así apareciendo las factorías madereras. Las primeras se instalaron en río de los Ciervos (1875), en Punta Arenas (1884), en Río Seco (1889), también en Tres Brazos y en San Juan. De esta forma los bosques del litoral de Brunswick pasaron a ser casi inagotables abastecedores de madera con que se contribuía a construir el progreso.

No sólo la ganadería y la explotación forestal movían a los pioneros. Los negocios mineros, sobre todo del oro, los impulsaban a nuevos derroteros. Al comienzo se buscó oro en las arenas del río del Carbón. En 1882 se descubrieron manifestaciones auríferas en los ríos fueguinos que nacen en la sierra de Boquerón y un tropel de buscadores cruzó el Estrecho para asentarse en la gran Tierra del Fuego. Hacia 1885 irrumpirían buscadores de oro sobre la costa vecina al cabo Posesión, en el litoral norte del canal magallánico.

Pero no sólo el oro sino también el carbón, el plomo argentífero y otros metales indujeron a muchos colonos a aventurarse en las costas centrales del Estrecho. Algunos llegaron hasta bahía Snug o hasta otras tributarias del seno Almirantazgo o del canal Jerónimo.

Pero no fue siempre el afán económico la única causa de desplazamiento humano. La noble preocupación misionera llevó a los religiosos salesianos a establecer, en 1889, en la isla Dawson, puerto Harris, la gran Misión de San Rafael. Durante años fueron a albergarse allí los indígenas alakalufes y selknam a quienes el avance de la colonización iba marginando e incluso exterminando. San Rafael y Buen Pastor, misión ésta ubicada en punta San Valentín, fueron primordialmente centros de evangelización, pero además se transformaron en pueblos donde se criaban animales y se levantaban astilleros y aserraderos.

Tanto despliegue de actividad fue posible gracias al espléndido medio natural de comunicación que es el mar magallánico. Por el Estrecho los hombres alcanzaron hasta los más remotos lugares del litoral; por la misma vía se transportaron los frutos de la colonización; por el gran canal llegaban las naves de ultramar o del Pacífico con inmigrantes, maquinarias y enseres para el progreso; y, por el mar de Magallanes, en fin, se exportaban las riquezas de la floreciente región. Junto al litoral del Estrecho fueron naciendo diversos poblados como caseríos, pueblos, estancias o factorías, por lo general próximos a puertos, bahías o caletas. Así surgieron Río de los Ciervos, Río Seco, Leñadura, Porvenir, Bahía Carrera, Puerto Zenteno, Cabeza del Mar, Puerto Oazy, San Gregorio, Puerto Munición, Puerto Espora, Bahía Felipe, Caleta Hobbs, etc.

Punta Arenas, el puerto que alimentaba tanto progreso, había venido surgiendo —a su vez— gracias a la riqueza que generaba el ímpetu pionero. De pueblo próspero, pasó a ciudad y con el adve-

nimiento del siglo XX comenzó a adquirir proporciones de pequeña urbe del extremo meridional americano. Punta Arenas, hija del mar magallánico —pues el mar había sido causa de su existencia y posterior desarrollo y prosperidad—, era al nacer el nuevo siglo un puerto importante en las rutas marítimas del hemisferio sur, verdadero hito fronterizo de la civilización en los lindes australes del mundo geográfico entonces conocido.

Los años iniciales del siglo XX trajeron un renovado progreso tecnológico que se manifestó también en el litoral del Estrecho. El auge de la ganadería lanar exigió factorías para el beneficio y congelación de animales, surgiendo así en Río Seco (1905) y en Puerto Sara (San Gregorio, 1907) los primeros frigoríficos. El crecimiento del cabotaje marítimo y la disponibilidad de capitales impulsó la reapertura y modernización de las antiguas minas de carbón, lo que vino a estimular la navegación a vapor. Y, cuando en 1905 los pioneros iniciaron la caza de ballenas en aguas oceánicas y antárticas, se estableció en el litoral central del Estrecho, bahía Aguila, una factoría para el procesamiento de sebo y otros subproductos.

Corrió luego el tiempo y el ímpetu que llenó el territorio de actividad hasta el límite de lo geográficamente conquistable, comenzó a ceder paulatinamente. Entonces Punta Arenas y los distintos centros que se habían formado en los bordes del Estrecho fueron consolidándose y creciendo. Con su actividad pasaron a constituir parte fundamental de la economía de la región sudpatagónica y fueguina.

Promediando el siglo y cuando parecían haberse agotado las posibilidades económicas del litoral del Estrecho, se halló petróleo en 1945, en la península Espora, Tierra del Fuego. Este hecho auspicioso abrió nueva época en la historia económica de la región de Magallanes. El desenvolvimiento de la explotación de hidrocarburos pasó a expresarse en el paisaje litoral fretano, agregando nuevos hitos de progreso. Fueron creándose centros de extracción, de procesamiento y producción industrial y además puertos terminales de embarque, como Cerro Manantiales, Buque Quemado, Posesión, Daniel, Dungeness, Cabo Negro, Puerto Percy, Caleta Clarencia, San Gregorio y bahía Laredo.

Pero la naturaleza aún guarda reservas apreciables de hidrocarburos bajo el Estrecho y la técnica hará posible su extracción mediante el empleo de nuevas estructuras y dispositivos. Islas artificiales vendrán a poblar muy pronto, con sus extrañas formas, el espacio marítimo por donde penetrara antaño el ilustre lusitano, descubriendo el Estrecho tan buscado y, de paso, la generosa tierra de Chile.

LA NAVEGACION DEL ESTRECHO

LOBEROS Y VELEROS REABREN EL TRAFICO MARITIMO DEL ESTRECHO

Después del paso de las naves de Antonio de Córdova, en 1789, debió transcurrir larguísimo lapso, quizá treinta años, antes que algún buque se aventurara por las aguas del estrecho de Magallanes. La opinión desfavorable de aquel capitán respecto del uso de tal vía se convirtió en un sentimiento generalizado de los marinos de la época.

No fue el interés por evitar la extensa y peligrosa ruta del cabo de Hornos lo que ocasionó la presencia de naves en el Estrecho. Fue una razón muy pragmática: la presencia de valiosos mamíferos marinos que vivían en grandes manadas en los abruptos litorales del occidente de Magallanes. A este territorio llegaron, probablemente hacia 1825, barcos foqueros y loberos, por lo general británicos o norteamericanos. Lo hacían después de haber liquidado virtualmente la fauna de otáridos de la región antártica.

Tales embarcaciones comenzaron a recorrer, poco a poco, el laberinto de islas fueguinas y patagónicas occidentales y a frecuentar las aguas del Estrecho, donde encontraron puertos para refugio y descanso. Los foqueros, balleneros y loberos se familiarizaron a tal punto con la región que prácticamente nadie más que ellos sabía los secretos de la compleja navegación magallánica. Cuando los hidrógrafos ingleses iniciaron sus memorables campañas, a partir de 1827, los loberos pasaron a ser sus inapreciables informantes.

Es de justicia consignar los nombres de algunos de los capitanes y embarcaciones loberos a los que cupo el mérito de reiniciar el tráfico del estrecho de Magallanes. Así, William Low, capitán de la *Adeona*, a quien Fitz Roy contrató después como piloto y a quien O'Higgins recomendaría para dirigir la expedición nacional a Magallanes; a Mateo Brisbane y su bergantín *Saxe of Cobourg*; el capitán Perkins, de la goleta *Betsy*, cuyos informes habrían de ser tan útiles a las

autoridades chilenas; Jorge Broch y su bergantín *María Antonieta*. Célebres fueron asimismo los veleros *Unicorn*, *Havre*, *Ketch-Uxbridge* y *Acteon* que surcaron las aguas fretanas y sus tributarias, en numerosas exploraciones.

La larga paz de que pasó a disfrutar Europa luego de las guerras napoleónicas y el consiguiente poderío naval y mercantil que fue adquiriendo Gran Bretaña —la gran ganadora del conflicto—, fueron causa de que las naves de su bandera se desparramaran por los mares del globo siguiendo o anticipando la huella colonizadora o la penetración comercial.

La independencia respecto a España, en particular de Chile y Perú, vista con simpatía por Inglaterra, contribuyó a incentivar el interés mercantil británico en estas jóvenes repúblicas. El consiguiente tráfico marítimo se fue desarrollando siguiendo la ruta del cabo de Hornos, preferible según la creencia de entonces, al cruce del estrecho de Magallanes. Pero algunos capitanes empezaron a aventurarse por el gran canal aun antes de divulgarse los resultados de los hidrográfos británicos. A los nombres de los capitanes Cunningham, Waterhouse y Carrick que pertenecen a estas navegaciones pioneras, hay que agregar el del capitán inglés John H. Smith, de la barca *Cigar*, cuya experiencia e información serían muy útiles a O'Higgins para su proyecto de remolque a vapor.

Estos viajes pioneros solían recalar por necesidad o por descanso en puertos como Ancud, Talcahuano y Valparaíso, donde se iban recogiendo noticias y experiencias acerca de la navegación por la ruta del Estrecho y los canales patagónicos. Así comenzó entonces a insinuarse la posibilidad de un tráfico regular por dicha vía, tan abandonada durante siglos.

Los valiosos trabajos hidrográficos de Parker King, Fitz Roy, Stokes y otros oficiales británicos que pusieron de manifiesto la practicabilidad de la navegación por las referidas rutas, no hicieron sino afirmar lo expuesto por los diestros loberos.

Además de los trabajos hidrográficos "patentizados" por el Almirantazgo inglés, hubo opiniones muy de peso en favor de la ruta del Estrecho como vía normal de navegación interoceánica. El almirante francés Dumont D'Urville, por ejemplo, comprendió durante su breve estadía en diciembre de 1837 las ventajas de la ruta fretana, consignando en su informe al Ministro de Marina francés:

"... también el estrecho de Magallanes no puede dejar de ser frecuentado habitualmente por los navíos; porque no podrá establecerse comparación entre la navegación suave y segura del canal y la travesía penosa y peligrosa de los mares del cabo de Hornos. Esta última vía será sobre todo completamente abandonada por aquellos que quisieran entrar del océano Pacífico al Atlántico"¹³⁵. Y a continuación agregaba la siguiente observación no exenta de

¹³⁵ D'Urville, op. cit. p. 139.

contenido político: "Todo lleva a creer que en pocos años, estas ventajas serán comprendidas y explotadas por los Ingleses, estos invasores encarnizados del mundo entero" ¹³⁶.

Tenía razón el visionario almirante, tanto es así que por aquel mismo tiempo algunos británicos proyectaban la formación de una compañía de vapores para remolcar veleros por la ruta del Estrecho "sorteando los peligros que ofrece la navegación por el cabo de Hornos" ¹³⁷.

De tal suerte fue imponiéndose lentamente el criterio de utilizar la vía del Estrecho, que habría de afirmarse a partir de 1840. Con todo, deberían transcurrir sesenta o setenta años antes de que el tráfico por el Estrecho llegara a superar al del cabo de Hornos.

Proyectos de remolque a vapor en el Estrecho

La noción de que era posible y ventajosa la navegación por la ruta del Estrecho ganaba adherentes paso a paso. Para los buques a vapor no se veía mayor inconveniente, pero sí que estaba arraigada la idea de que los bravísimos vientos del tercio occidental del gran paso de mar hacían muy peligrosa la navegación de veleros.

Espíritus clarividentes concibieron la utilización de remolcadores de vapor para arrastrar veleros. Tal idea pudo surgir quizás —por lo lógica y obvia— en varias personas, durante esos años. Pero fue Bernardo O'Higgins en su retiro de Montalván, quien la formuló directamente para beneficio de su país. Si tal idea le fue privativa, derivada del trato sostenido con oficiales navales británicos que solían visitarlo, o si le fue sugerida, ello no viene al caso, correspondiéndole al estadista exiliado el mérito indiscutible de la primera iniciativa sobre la materia, que pasó a ser, por otra parte, la razón mediata de la ocupación chilena del Estrecho y sus territorios adyacentes. Hacia 1836 bosquejó un proyecto para establecer en el Estrecho un servicio de remolque de veleros, mediante vapores, y complementó sus planes con un proyecto de ocupación de las márgenes del gran canal mediante dos o tres poblaciones que servirían de centros de colonización y de apoyo. O'Higgins sometió su iniciativa al experto capitán mercante inglés John H. Smith, quien en noviembre de 1837 aprobaba el plan estimándolo práctico y conveniente.

En septiembre de 1840, a raíz del paso de los vapores de rueda *Chile* y *Perú* por el Estrecho, acontecimiento que le impresionó vivamente, Bernardo O'Higgins volvió a actualizar sus planes. Para ello le escribió al capitán Smith el 3 de mayo de 1841, requiriéndole un presupuesto por tres naves remolcadoras, los valores del seguro y los gastos de mantención y operación respectivos.

¹³⁶ D'Urville, op. cit. p. 139.

¹³⁷ Vid. infra.

Obtenida esta respuesta satisfactoria, O'Higgins sin duda meditaba impulsar personalmente la realización de sus acariciados planes una vez producido su retorno a Chile, pero sus achaques le obligaron a postergar una y otra vez el ansiado regreso. Compenetrado de la patriótica urgencia que tenían sus iniciativas, insistió escribiéndole a su gran amigo el Presidente Manuel Bulnes acerca de su realización. Remitió por fin, el 4 de agosto de 1842, todos los papeles y antecedentes técnicos y financieros de sus proyectos al Gobierno, instando a la adopción de medidas para adelantar en ellos para bien del país.

Sabido es que a los pocos meses, el 24 de octubre, moriría este gran chileno, llevándose a la tumba su acariciado anhelo de la navegación por las aguas de su amado Magallanes y sin alcanzar a ver felizmente realizada la parte más trascendente de sus proyectos: la incorporación soberana de las tierras patagónicas y fueguinas.

Casi por la misma época algunos comerciantes británicos discurrían en Valparaíso acerca de la formación de una compañía de vapores, *The Magellan Steam Co.*, cuyo objeto "sería aprovechar la navegación a través del Estrecho sorteando los peligros que ofrece la navegación por el Cabo de Hornos", y con un apreciable capital de 50.000 libras esterlinas. El plan concebido sobre bases parecidas a las de O'Higgins comprendía la adquisición de tres vapores remolcadores (*tugs*) de 200 toneladas y 80 HP cada uno, y tres carboneros de 350 toneladas, además de almacenes y un faro en el litoral del Estrecho.

De estas particularidades dio cuenta John Walpole, encargado de negocios de Gran Bretaña en Chile en carta fechada el 16 de marzo de 1837 y dirigida a Lord Palmerston¹³⁸.

Por este mismo tiempo, hacia 1837-1840, Belfort Hinton, cónsul británico en Perú, Samuel Lang, William Duff, Charles R. Pflucker, y John Thomas (tal vez el amigo íntimo de O'Higgins), concibieron un proyecto para establecer una compañía de navegación a vapor presumiblemente por el Estrecho, no conociéndose mayores detalles¹³⁹.

Tantos proyectos trascendieron forzosamente en los ambientes marineros de Valparaíso y El Callao. Tal vez fue así como el lobero norteamericano, Jorge Mabon, con experiencia en el Estrecho y en los canales patagónicos, preparó un plan de remolque a vapor, solicitando a fines de 1841 al gobierno de Chile una concesión por diez años para la explotación del correspondiente servicio.

Una comisión especial evacuó un informe en que consideraba de utilidad la propuesta de Mabon, pero subordinaba tales planes a la ocupación del estrecho de Magallanes por parte de la República.

¹³⁸ Archivo Foreign Office. Documento signado FO 16-V-31, exhumado por el investigador Patricio Estellé, a cuya amabilidad he debido el antecedente.

¹³⁹ Id. id.

El gobierno, en consecuencia, dictó un decreto por el que se concedía el privilegio solicitado, en el bien entendido que el mismo quedaba sujeto a la previa ocupación del estrecho de Magallanes y de sus tierras, por parte de la autoridad chilena.

Tal acto administrativo debió trascender de algún modo, pues el agente diplomático británico John Walpole se apresuró en comunicarlo al Foreign Office en carta que despachó a Londres el 22 de enero de 1842. La respuesta del gobierno inglés suscrita por John Bidwell, expresaba que "*Chile a no dudarlo tiene el derecho a la ocupación del Estrecho y puede garantizar el privilegio en cuestión, pero si este Gobierno no realiza estos pasos, no tiene ningún derecho en otorgar a ninguna persona cualquier tipo de privilegio*"¹⁴⁰. Esta importante declaración constituye un franco reconocimiento al derecho soberano de Chile a la región bañada por las aguas fretanas, y una prueba indirecta de la existencia del privilegio concedido al piloto Mabon.

Así la iniciativa del norteamericano debió aguardar una oportunidad propicia, la que se dio al imponerse éste de los preparativos que se hacían en San Carlos de Ancud para el envío de la expedición a Magallanes. En tal circunstancia Mabon pasó a integrarse al grupo que allí iniciaba la organización de la operación, convirtiéndose en el único de sus integrantes que tuvo un interés directo comprometido en la misma. Mabon acrecentó su interés por el proyecto luego del viaje a Magallanes, pero nunca llegó a realizarlo, tal vez por falta de apoyo financiero.

Pasaron varios años sin que volviera a mencionarse el proyecto de remolque a vapor en los ambientes marítimos de Valparaíso, Talcahuano o Ancud. Pero el asunto interesó a los gobernadores de la colonia de Magallanes, que vieron en la implantación de tal servicio un medio favorable para el desarrollo de la navegación y para el crecimiento del pequeño establecimiento colonial.

El primero en manifestar tal interés fue el capitán de fragata Benjamín Muñoz Gamero, competente marino que entendió la proyección que tendría un servicio de remolque y auxilio. Le pidió entonces al Ministro del Interior el envío del vapor *Maule* para dicho cometido¹⁴¹. Años después, en 1857, el gobernador Jorge Schythe propugnaba ante el Gobierno como una de las medidas eficaces para fomentar el progreso en la colonia a su cargo "... *el remolque a vapor de los buques de vela por el Estrecho en lugar de doblar el Cabo de Hornos*"¹⁴², junto con el establecimiento de una línea de vapores entre Europa y Chile por la vía del Estrecho.

¹⁴⁰ Estellé, ant. cit.

¹⁴¹ Of. de fecha 8-V-1851. En correspondencia "*Gobernación Colonia de Magallanes 1845-1869*". Vol. 219, Ministerio del Interior. Arch. Nac.

¹⁴² Of. s/n. de 21-XII-1857 al Ministro del Interior. En correspondencia "*Colonia de Magallanes. Años 1856-1859*". Min. Interior. Arch. Nac.

En aquel tiempo un grupo encabezado por Miguel José Santa María, William F. Nye y A. Ried concebía un ambicioso proyecto destinado a la explotación de un servicio de remolque en el estrecho de Magallanes y a establecer una línea de navegación entre Valparaíso y Punta Arenas.

En el prospecto con que hacían público su proyecto, señalaban: "... *no trepidamos en proponer el establecimiento de una línea de Vapores Remolcadores en el estrecho de Magallanes, bajo el protectorado, y con la subvención correspondiente del Gobierno, como único medio de asegurar el porvenir y la preponderancia comercial de Chile en el Pacífico*".

Y más adelante agregaban: "*La posesión de aquella parte de Patagonia que forma la costa setentrional del Estrecho ha sido codiciada por varias otras potencias y la República Argentina sobre todo no ha dejado de adelantar sus pretensiones a ella.*

"*Chile ha tomado la iniciativa por haber establecido allá una Colonia, aunque en pequeña escala; pero ahora se le presenta la oportunidad de asegurar la posesión definitiva e indisputable no solamente del Estrecho, sino de toda la Patagonia austral. La construcción de varios establecimientos industriales en distintos puntos del Estrecho, de dos faros uno a cada entrada del canal, la estadía continua de cinco a seis vapores poderosos, llevando la bandera chilena, que prestarían auxilios anualmente a quinientos y más buques de todas naciones, aseguraría a Chile una preponderancia en aquellas regiones, que ningún rival, por poderoso que fuera, podría cuestionar, y en caso de tal iniciativa, las simpatías y el apoyo de todas las naciones ilustradas protegerían los intereses de aquella, cuya liberalidad y espíritu de empresa había conferido beneficios tan esenciales a los intereses de todas*"¹⁴³.

El servicio del Estrecho suponía utilizar cuatro remolcadores de 500 toneladas cada uno; establecer un faro y una estación telegráfica en cabo Vírgenes; un segundo faro en cabo Pilar y estaciones en el cabo Posesión y en la entrada del canal Smyth. El centro de las actividades habría de ser la colonia de Punta Arenas.

El proyecto así planteado quizás no prosperó por falta de interés entre el público y el comercio llamado a tomar acciones, o bien por haberse considerado excesivos los privilegios solicitados¹⁴⁴.

¹⁴³ "Proyecto de una Línea de vapores remolcadores por el estrecho de Magallanes", imprenta "El Mercurio", Valparaíso, 1858.

¹⁴⁴ Los privilegios pedidos eran los siguientes: 1) Subvención anual de \$ 125.000 por cinco años iniciales; \$ 100.000 por los cinco siguientes y \$ 75.000 por los últimos cinco; 2) Derecho a explotar las minas del Estrecho por 15 años; 3) Dominio de los terrenos a ocupar; 4) Derecho a corta de leña y dominio del 50 % de los terrenos explotados en el Estrecho y canales; 5) Subvención de \$ 75.000 para la línea Punta Arenas-Valparaíso y \$ 50.000 para la correspondiente a Punta Arenas-Montevidéo.

Se llegó así hacia 1870, época en que el tráfico por el Estrecho comenzó a intensificarse gracias al paso de vapores desde y hacia el Pacífico. Era, sin embargo, notoria la preferencia de los veleros por la vía del cabo de Hornos. Hubo entonces gente que volvió a pensar en la conveniencia de desviar tal tráfico hacia el Estrecho ofreciendo un servicio de remolque a vapor.

El Gobierno, presionado sin duda por las personas interesadas en el proyecto pidió la opinión del gobernador de Magallanes, Oscar Viel. Este informó negativamente señalando al Ministro del Interior: *"En comunicaciones anteriores he tenido el honor de demostrar a VS. lo impracticable de establecer vapores remolcadores en el Estrecho. Esta idea acogida con entusiasmo, por personas poco conocedoras de él no es realizable, sino es garantida por los Gobiernos interesados en el humanitario propósito de arrancar algunas víctimas al tormentoso cabo de Hornos i mares australes"*¹⁴⁵. Y con esta opinión del avezado hombre de mar se puso fin, por el momento, al asunto.

En agosto de 1880, uno de los sucesores del gobernador Viel, Francisco Sampaio, ante la eventual apertura del canal de Panamá le comentaba al Ministro de Relaciones Exteriores y Colonización: *"La necesidad que hai de contrarrestar el espíritu de empresa que se desarrolla en el Norte con la apertura del Istmo de Panamá, perjudicando nuestros intereses me ha hecho pensar en una línea de remolcadores en el Estrecho.*

"Con este fin he tenido largas conversaciones con el Capitán de Puerto de este lugar, hombre mui conocedor del Estrecho, i otros inteligentes prácticos.

"Según la opinión de éstos la empresa es muy hacedora, de fácil ejecución, pero de dudoso resultado; porque creen que la mayor parte de las naves preferirán correr las eventualidades del Cabo de Hornos antes de decidirse a pagar el derecho de remolque.

"Esta consideración, común a toda empresa que se inicia, si debe tomarse en cuenta, no debe arredrar al Gobierno para la realización de empresa tan importante en la cual no se debe consultar el lucro en vista del resultado que traería a la parte austral del continente.

*"Escuso hacer a SS. reflexiones sobre la apertura del Istmo de Panamá y las consecuencias deplorables que causaría a nuestro comercio. Así mismo creo innecesario demostrar a VS. las ventajas que obtendríamos facilitando la comunicación por esta vía. Si la economía pone en duda el éxito, la política lo aconseja"*¹⁴⁶. Estos interesantes conceptos ponen de relieve la amplitud de miras del Gobernador Sampaio.

¹⁴⁵ Memoria de 1872, enviada el 25-III-1873. En correspondencia Colonización, *Gobernatura de Magallanes años 1871-1873.*

¹⁴⁶ Of. 194 de 15-VIII-1880. En correspondencia Colonización *Gobernación de Magallanes 1880.* Arch. Min. RR. EE.

Al año siguiente Sampaio consignaba en su memoria administrativa un predicamento similar, pero ahora tampoco el Gobierno pareció interesarse en estos asuntos. Era explicable si se considera que el país tenía la grave preocupación del conflicto con Perú.

Hacia aquel tiempo un tal Emilio Castro presentó a las autoridades un proyecto destinado a establecer una línea de remolcadores en Magallanes, incluyendo servicios de faros y telégrafos, reclamando, en cambio, una garantía del 7% sobre el capital de 1.500.000 pesos que pretendía invertir. El informe técnico sobre la materia le correspondió al capitán Oscar Viel, quien según su criterio habitual informó desfavorablemente. Sin perjuicio de esto el Gobierno solicitó la opinión del gobernador de Magallanes Francisco Sampaio que se pronunció en favor del solicitante, apoyándose en informes de expertos oficiales radicados en Punta Arenas. Así y todo el proyecto no prosperó, tal vez por el peso de la opinión de Viel ante las autoridades de Gobierno.

Sampaio volvió sobre el asunto en sus memorias correspondientes a 1883 y 1886. En esta última señalaba que el proyecto de remolque a vapor era "... *el medio más económico llamado a facilitar el tráfico entre ambos mundos, para ahorrar los daños que ocasiona la comunicación por el Cabo de Hornos i las fuertes contribuciones que impondrá el costoso e interminable canal de Panamá*"¹⁴⁷.

Pasaron algunos años y se produjo un aumento notable del tráfico velero por el cabo de Hornos en las rutas del salitre, de Australia, Nueva Zelandia, Nueva Caledonia, costa occidental de Norteamérica y Europa. Este tráfico que se haría legendario alcanzaría su máxima intensidad hacia las postrimerías del siglo XIX¹⁴⁸.

Como este intenso movimiento acarrearba también numerosos siniestros, se volvió a pensar en desviar parte del tráfico hacia el Estrecho mediante el tantas veces proyectado servicio de remolque. Así lo propició en 1893 el ingeniero rumano Julio Popper. Así también el diario "La Razón" de Punta Arenas, en ediciones del 15 y del 22 de noviembre de 1894, estimaba que tal medida podría significar atraer hacia el estrecho de Magallanes a una parte siquiera de los 2.500 veleros que doblaban anualmente el cabo de Hornos.

Por fin pareció convertirse en realidad un proyecto tan antiguo al publicarse el Decreto Supremo 1.026 del 1º de julio de 1896 por el que el Gobierno concedía permiso a Edmundo Richard para establecer un servicio de remolcadores en el Estrecho, otorgándole un

¹⁴⁷ Corresp. *Colonización Gobernación de Magallanes, año 1886*. Arch. Min. RR. EE.

¹⁴⁸ Sólo en el año 1890, a modo de ejemplo, cruzaron el cabo de Hornos de oriente a occidente un total de 1.122 veleros de bandera inglesa, francesa, alemana y norteamericana, entre varias otras.

plazo de dos años para tal objeto¹⁴⁹. El proyecto no obstante no llegó a materializarse.

Todavía en 1901 el ciudadano francés Fernando Joignant, pidió al Congreso Nacional un privilegio para implantar un servicio de navegación auxiliar a través de la *Compañía Francesa de Remolcadores del Estrecho*. Pero, como el proyecto encontró oposición en algunos legisladores, terminó por ser desechado. En 1908, en Dinamarca un grupo de armadores decidió constituir una compañía internacional para el servicio de remolque en el Estrecho, tentativa que como muchas anteriores no prosperó.

Sería ésta la postrera constancia de una iniciativa que como pocas manifestó tanta capacidad de supervivencia y cuya presentación inicial significó en un momento histórico haber servido de antecedente próximo para la ocupación chilena del estrecho de Magallanes y de los territorios que lo enmarcan.

Los grandes veleros, entretanto, seguirían cruzando desafiantes la peligrosa ruta del Cabo de Hornos en un tráfico que haría historia y que acabaría por terminar hacia 1925.

El tráfico mercante hasta el fin del siglo XIX

En 1830 residía en Valparaíso un joven norteamericano, William Wheelwright, quien había hecho de este puerto el centro de sus actividades navieras de la costa occidental de América del Sur. Hombre inquieto y de gran visión, su preocupación por el progreso lo llevó a promover diferentes empresas en Chile y en Perú, pero fue en el ramo marítimo donde puso su mayor interés.

Wheelwright advirtió las ventajas de introducir vapores en el servicio de cabotaje. Semejante iniciativa que por lo lógica debió haberse aceptado de inmediato, hubo de esperar varios años. Al fin, en 1835, el gobierno del Presidente Joaquín Prieto apoyó la iniciativa de Wheelwright al enviar al Congreso un proyecto para concederle un privilegio exclusivo por diez años para establecer la navegación a vapor en puertos y ríos chilenos.

Luego de intentar en vano obtener en Chile y en Perú capitales privados para lanzar la compañía, el tenaz norteamericano se dirigió a Inglaterra donde su proyecto se consideraba con gran simpatía, y es así como en Londres, el 6 de septiembre de 1838, nació *The Pacific Steam Navigation Company*, cuya actividad habría de estar ligada en el futuro al desarrollo comercial de las costas de Chile.

Conseguida la carta real que autorizó su funcionamiento, la naciente compañía encargó la construcción de dos vapores de ruedas, de 700 toneladas, destinados inicialmente a ser utilizados en el tra-

¹⁴⁹ Correspondencia Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización. Años 1896-97. Archivo Intendencia de Magallanes.

yecto Valparaíso-Chagres (Panamá), que fueron bautizados con los nombres de *Chile* y *Perú*.

Después de las pruebas de rigor y con los primeros pasajeros que se atrevían a hacer tan larga travesía hasta Valparaíso, ambas naves comenzaron sus servicios. El *Chile* zarpó el 27 de junio de 1840 desde Falmouth, y el *Perú*, el 4 de julio desde Plymouth.

La ruta disponía tomar la vía del estrecho de Magallanes, estimada la más conveniente y segura.

El 14 de septiembre de aquel año memorable en la historia marítima de Chile y del Estrecho los dos vapores penetraban sin novedad en el paso de mar y en la tarde de aquel mismo día fueron a fondear en puerto Famine (San Juan). La recalada, prevista desde años antes por Wheelwright, fue ordenada por el capitán George Peacock, que venía al mando de la flotilla, tanto para descanso como para proveerse de leña y agua.

Llegado el día 18 y sabiendo el capitán Peacock que en la fecha se conmemoraba la mayor festividad nacional chilena, consideró que el acontecimiento feliz de que era partícipe bien merecía ser puesto de relieve, haciendo coincidir el auspicioso inicio de la navegación a vapor por aguas chilenas con el suceso patriótico de la República.

Así entonces el día indicado bajaron a tierra oficiales y tripulantes, y tal vez buena parte del pasaje, y en la cima de la punta de Santa Ana se enarboló la bandera de Chile, se la saludó con aclamaciones y se levantó un acta en idioma inglés, cuyo texto por conmemorar un hecho trascendente merece ser transcrito traducido:

<i>Perú</i>		<i>Chile</i>
700 toneladas	Los primeros Vapores que	700 toneladas
192 caballos de fuerza	navegaron el Estrecho de	192 caballos de fuerza
	Magallanes	
longitud 198 pies		longitud 198 pies
manga 29 pies		manga 29 pies

DIOS SALVE A LA REINA

"Este monolito ha sido erigido para conmemorar el triunfo del Vapor en esta parte del mundo con el arribo de los Vapores de la Pacific Steam Navigation Company, 'PERU', comandante George Peacock, y 'CHILE', comandante William Glover, el primero en cuarenta y cuatro días (en el mar) desde Plymouth, y el último en cuarenta y siete días (en el mar) desde Falmouth, habiendo tocado en Río para tomar carbón, del cual se consumió desde Inglaterra hasta este Puerto, trescientas cincuenta toneladas solamente, en cada buque.

"Ambas naves están tan firmes y fuertes como cuando zarparon

de Inglaterra, tienen todavía combustible para doce días y sus pasajeros y tripulantes se encuentran en excelente salud y buen ánimo.

"Dado por mis manos a bordo del PSNCS 'PERU' en Port Famine este 18 de septiembre 1840, siendo el aniversario de la Independencia Chilena.

Geo. Peacock

Comandante y Oficial Mayor
Testigos

Pasajeros

M. B. Evans
Sam P. Oxley
George Bingley
(ilegible)

Oficiales

Tho. Penborn, Primer Piloto
J. Eveleigh, Segundo Piloto
J. H. Welbourne M. D., Cirujano
W. H. Kemp.
William Glover, Comandante¹⁵⁰.

¡El vapor había vencido por fin a las fuerzas de la naturaleza devolviéndole al estrecho de Magallanes su condición de vía transoceánica perdida por siglos!

Pese a lo auspicioso que pudo ser el viaje de los primeros vapores, debió transcurrir largo tiempo antes que el tráfico por esta vía adquiriera verdadera importancia.

Para conocer el movimiento marítimo de los años posteriores a 1840 se dispone sólo de escasas referencias del paso de uno que otro buque. Pero, a partir de la época de la colonización en Fuerte Bulnes se comenzó a consignar datos sobre las naves fondeadas en la rada y sobre las que fueron simplemente avistadas. Es posible estimar que durante los primeros años atravesaron el Estrecho una veintena de barcos anualmente, siendo mayor la proporción de los que cruzaron desde el Atlántico al Pacífico. Pero, al descubrirse oro en California y al divulgarse su hallazgo entre los habitantes de la costa atlántica norteamericana, aumentaron a centenares las naves que zarparon hacia California, muchas de ellas vía estrecho de Magallanes. Según datos consignados por el gobernador de la colonia de Punta Arenas, entre abril de 1849 y julio de 1850 fueron avistados 128 veleros y 21 vapores, subiendo de 120 los que se dirigían al puerto de San Francisco. Pasada la fiebre aurífera el movimiento marítimo por el gran canal magallánico volvió a las cifras anteriores a 1849, entre diez y veinte naves como promedio anual, en su gran mayoría veleros.

¹⁵⁰ Traducción efectuada teniendo a la vista el Acta original. En volumen 197 "Ministerio del Interior. Correspondencia Intendencia de Chiloé. 1841-47". Archivo Nacional.

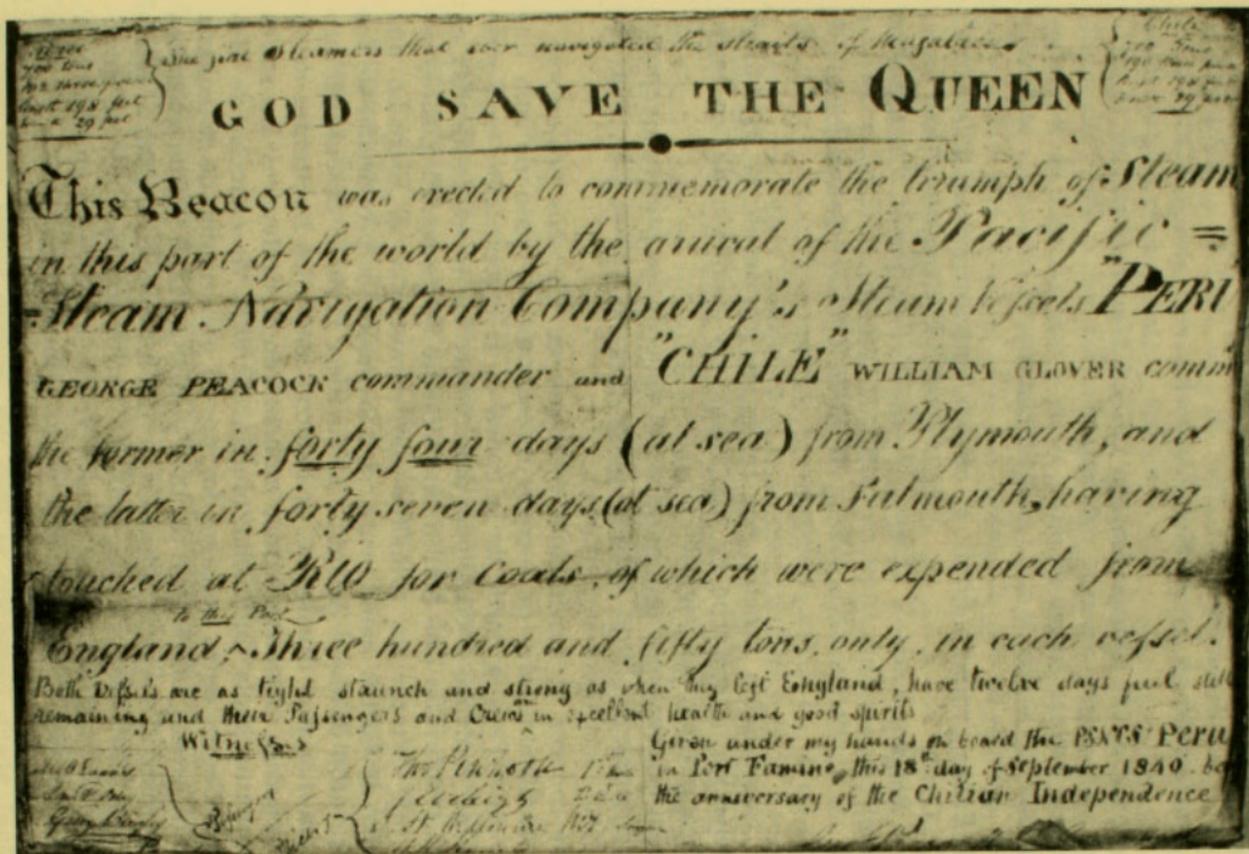


Figura 9.—Acta labrada el 18 de septiembre de 1840 en punta Santa Ana, en conmemoración del paso de los primeros vapores mercantes por el estrecho de Magallanes. (Archivo Nacional, Santiago de Chile).

En un comienzo la mayor parte de estos buques solía pasar de largo frente a la insignificante colonia chilena; tal es así que en los veintiún meses transcurridos entre abril de 1849 y diciembre de 1850, sólo fondearon en la pequeña Punta Arenas 16 embarcaciones; en tanto que entre el 17 de mayo y el 27 de octubre de 1851 el gobernador Muñoz Gamero sólo consignaría el fondeo de tres naves, de las siete que pasaron por el Estrecho durante ese tiempo.

Poco atractivo podía ofrecer, en realidad, el pobre establecimiento, aunque se tratara del único punto civilizado en millas y millas de viaje. Así y todo no era despreciable el beneficio mutuo que en caso de recalada solían prestarse colonia y embarcaciones. Aquella proporcionaba leña para combustible, agua dulce, carne fresca, algunas hortalizas y pequeños servicios de distinta índole. Los buques retribuían proporcionando herramientas, clavos y mercaderías diversas, y atendiendo apremiantes encargos, sobre todo cuando la nave de abastecimiento tardaba en llegar a la aislada colonia.

Algunos gobernadores de Punta Arenas convencidos de que el progreso de la colonia estaba vinculado al tráfico marítimo, impulsaron medidas para fomentarlo. Recuérdese así la solicitud de Benjamín Muñoz Gamero para disponer del vapor *Maule* como remolcador y buque de auxilio. El gobernador Philippi, asimismo, hizo ver al Ministro del Interior que "... *el porvenir de la Colonia depende enteramente del tráfico de los buques por el Estrecho i sobre todo de los Vapores que pasen por ella*"¹⁵¹, pidiendo el envío de una goleta que sirviera para auxiliar a las embarcaciones y para formar prácticos en la navegación del canal, adelantando también su propósito de explotar el carbón para ofrecerlo como combustible a los vapores de la ruta¹⁵². Su inesperada y sensible muerte vino a interrumpir su plausible propósito que habría contribuido, sin duda, a anticipar en décadas el progreso de la región.

El movimiento marítimo por el Estrecho prosiguió en la década de 1850 con un leve crecimiento respecto a la cantidad de vapores que integraban el tráfico y al número de naves que comenzaron a recalar en Punta Arenas. Sin embargo, este incipiente movimiento marítimo ejerció poca influencia en el desarrollo del establecimiento salvo la alteración de la rutina del acontecer colonial, dando ocasión a sus habitantes para la práctica de un comercio mínimo, con más visos de contrabando que de intercambio lícito, ello debido a la

¹⁵¹ Of. N° 4, de 9-IX-1852. En correspondencia "Gobierno de la Colonia de Magallanes. Años 1845-1869". Archivo Nacional.

¹⁵² Al parecer también otros pensaban por aquel tiempo en fomentar y asegurar la navegación mercante por el Estrecho, como fue el caso de un desconocido comerciante de Buenos Aires, que hizo depositar una carga apreciable de carbón inglés en Fuerte Bulnes, con el evidente propósito de abastecer a determinados vapores. Este antecedente obra en un informe del gobernador Jorge Ch. Schythe al Ministro del Interior, Of. 38, de 31-III-1854, en Correspondencia "Colonia de Magallanes, años 1853-1854-1855". Archivo Nacional.

severidad del control impuesto por el gobernador a la actividad de la población.

A partir de 1860 se registró un aumento de tráfico que virtualmente dobló las cifras precedentes. Aquel año fueron 37 los buques avistados y 28 fondearon en la colonia chilena, de ellos sólo 2 veleros (ver cuadro 1).

Aunque los datos proporcionan una información parcial del movimiento marítimo es evidente que éste crecía tanto por la mayor fre-

CUADRO N° 1

Tráfico marítimo por el estrecho de Magallanes desde 1843 hasta el comienzo de los viajes regulares de naves mercantes (1867) °

Año	Vapores	Veleros	Total	Fondearon en F. Bulnes o Punta Arenas	
1843	—	9 (5) °°	9		5
1844	—	4	4		4
1845	—	13 (2)	13		13
1846	1 (1)	1	2		2
1847	—	2	2		2
1848	1	2	2		2
1849	} 21	128	149	16	
1850					
1851	2	7	9		7
1852	—	3	3		3
1853	2 (1)	14	16		5
1854	5	11	16		5
1855	10	11	21	3 vapores	8 veleros
1856	3 (2)	8	11	3 "	8 "
1857	3	4	7	3 "	4 "
1858	5	12	17	5 "	6 "
1859	10	8	18	6 "	6 "
1860	30 (10)	7	37	25 "	3 "
1861	11 (2)	3	14	10 "	3 "
1862	6 (3)	6	12	5 "	6 "
1863	7 (3)	7	14	7 "	7 "
1864	10 (5)	4	14	10 "	4 "
1865	5 (5)	3	8	5 "	3 "
1866	19 (11)	4	23	19 "	4 "
1867	4 (2)	—	4	4 "	— "

° Tráfico en ambos sentidos.

Información basada en datos oficiales y particulares conocidos (cifra mínima).

°° Cifra entre paréntesis corresponde a naves de guerra.

cuencia de naves mercantes, como por el paso de buques de guerra. Por esa época el gobierno chileno inició gestiones ante el directorio de la P.S.N.C. para interesarla en una línea privilegiada entre Valparaíso y Montevideo, vía estrecho de Magallanes, sin que el asunto llegara a prosperar. Ello sirvió para despertar el interés de algunos empresarios nacionales como Miguel José Santa María, y el comerciante porteño, Henry Griffin, quien en 1860 había propuesto una línea marítima entre Valparaíso e Inglaterra, sin conseguir en año y medio respuesta alguna del gobierno, situación que lo movió a reclamar prioridad para su proyecto cuando se enteró de las gestiones gubernativas ante la Compañía Inglesa.

La Pacific Steam Navigation Company pareció entonces no interesarse mayormente en la propuesta chilena. Pero, tiempo después y a raíz de dificultades con la compañía explotadora del ferrocarril del istmo de Panamá, su directorio pasó a considerar la posibilidad de una nueva ruta directa entre Europa y Sudamérica, por la vía de Magallanes. Muy pronto (1865) se llegó a un acuerdo con el gobierno de Chile para el establecimiento de una línea de vapores entre Valparaíso y Europa. Dicha empresa obtuvo la autorización para aumentar su capital y ordenó la construcción de cuatro vapores, a hélice, de mayor tonelaje que sus otras naves en servicio.

Entretanto el Estrecho experimentaba un movimiento inusitado de naves de guerra chilenas y peruanas, provocado por el conflicto con España. En 1866 el comandante del vapor inglés *Thames* incurrió por el río del Carbón para extraer muestras del mineral encargadas por la Compañía Inglesa de Vapores del Pacífico. A fines de aquel año el gobernador Damián Riobó sugería establecer un depósito de carbón en Punta Arenas y darle publicidad en diarios de Londres, Montevideo y Buenos Aires para fomentar así el tráfico interoceánico.

Así las cosas, la P.S.N.C. sin esperar que los barcos encargados estuviesen terminados, dispuso la iniciación del nuevo servicio mediante el zarpe desde Valparaíso del vapor de ruedas *Pacific*, el 13 de mayo de 1868. El viaje, excelente y sin contratiempos, se realizó en 43 días¹⁵³.

El 16 de julio un diario de Liverpool bajo el título de "*Línea de Liverpool a Valparaíso. Despacho del primer vapor*", daba a conocer la siguiente información:

"El '*Pacific*' (capitán George N. Conlan), el primer vapor de la nueva línea de correo establecida por The Pacific Steam Navigation Company para correr entre Liverpool y Valparaíso, bajo contrato con el Gobierno de Chile, salió de Liverpool a la una de la tarde

¹⁵³ No fue éste el único vapor de la P.S.N.C. que por los mismos años cruzó el estrecho de Magallanes. También lo hicieron el *Panamá* (1856), el *Lima* (1859), el *San Carlos* (1860), el *Morro* (1861), el *Talca* (1862), el *Chile II* (1863) y el *Perú II* (1866).

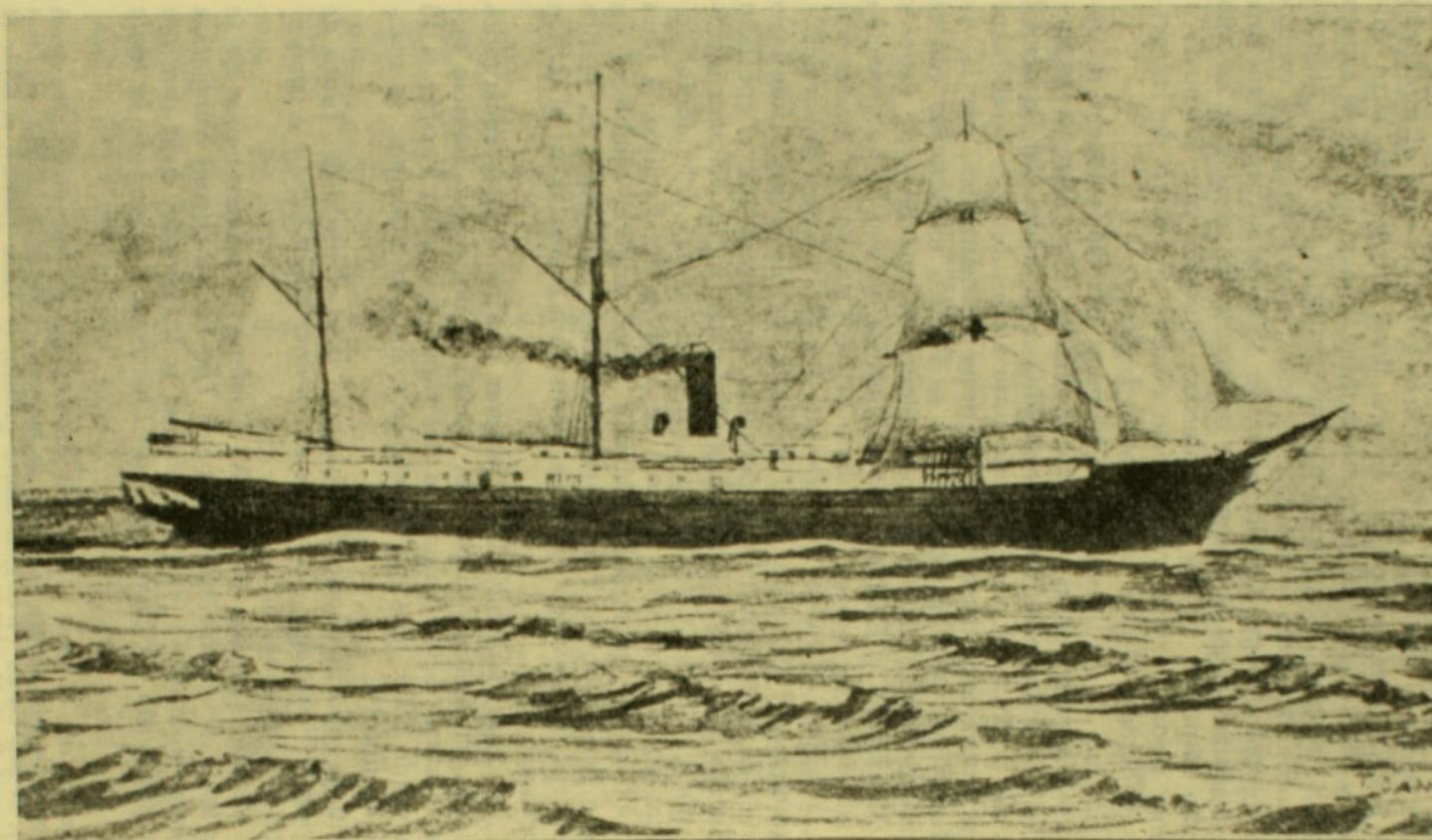


Figura 10.—Vapor Magellan, iniciador del tráfico regular entre Europa y el Pacífico suroriental, por la vía del estrecho de Magallanes (1868). (Cortesía de The Pacific Steam Navigation Company).

del lunes, con 50 pasajeros, un regular cargamento, y con espacio reservado para una cantidad considerable de mercaderías que serían embarcadas a su bordo en el primer puerto de escala, o sea St. Nazaire. Sus demás puertos de escala serán Lisboa (donde llegará el 19), las islas del Cabo Verde, Río de Janeiro, Montevideo, y la nueva colonia chilena en los Estrechos de Magallanes”¹⁵⁴.

Con este viaje se iniciaba una nueva etapa en la historia del Estrecho: la del tráfico mercantil que beneficiaría directamente a la antigua colonia de Punta Arenas, influyendo en su desenvolvimiento al brindarle rápido y expedito contacto con puertos europeos, con Montevideo y Buenos Aires, y con otros puertos chilenos, facilitando la llegada de inmigrantes que serían atraídos por las perspectivas de trabajo y prosperidad que podían encontrar en el pequeño puerto y su entorno y permitiendo, en fin, tanto el abastecimiento como la exportación de productos.

El desarrollo que comenzaba a tener el tráfico interoceánico movió a la autoridad de la colonia a preocuparse por mejorar las condiciones de la navegación. De tal modo el gobernador Oscar Viel, en julio de 1868, se mostraba interesado en la erección de un faro en el cabo Vírgenes, próximo a la boca oriental del Estrecho. Pronto insistiría además en la necesidad de instalar balizas en ciertos bajos de la sección oriental. Sólo pudo sugerir estas medidas pues carecía de medios para realizarlas; pero en cambio logró acometer la explotación de las vetas de carbón, teniendo en vista su venta a los vapores de carrera. De tal modo informó al Ministro del Interior, en abril de 1869, que había suministrado quince toneladas y media de mineral al vapor nacional *Ancud*, señalando que era el primer carbón explotado en el territorio, con ayuda de los penados, y sin gasto para el Estado¹⁵⁵.

Un año más tarde Viel lograba vender un cargamento de 1.093 toneladas a los buques que integraban la división naval del Perú, entre ellos al monitor *Huáscar*. Con ello el gobernador consiguió un ingreso inesperado para las arcas fiscales y dio un golpe de efecto pues despertó la atención de muchos capitanes. Poco tiempo después las minas de Punta Arenas suministraban cantidades apreciables de carbón a los vapores.

El tráfico marítimo, entretanto, había ido creciendo virtualmente a saltos, pues de 27 naves que fondearon en la rada de la Colonia en 1868 con un tonelaje de 18.890 toneladas, al siguiente ya subieron a 35, en 1870 a 61; a 96 en 1872 y a 177 naves en 1875 con la respetable cifra de 323.465 toneladas, estando este número constituido en inmensa proporción por barcos a vapor (ver cuadro 2). Tráfico tan importante se explicaba por la intensificación de las fre-

¹⁵⁴ Transcrito por Arthur C. Wardle en *El vapor conquista el Pacífico*. Imprenta y Litografía Universo, Valparaíso, 1940, p. 117.

¹⁵⁵ Of. 19 de 15-IV-1869, en correspondencia *Gobierno de Magallanes 1869-1872*, Archivo Nacional.

CUADRO Nº 2

*Tráfico marítimo por el estrecho de Magallanes 1868 - 1906 **

<i>Año</i>	<i>Vapores</i>	<i>Veleros</i>	<i>Se ignora clase</i>	<i>Total</i>	<i>Tonelaje</i>	<i>Fondearon en Punta Arenas</i>
1868			27	27	18.890	Todos Fondearon
1869			35	35	37.076	" "
1870			61	61	58.758	" "
1871	65	13		78	108.175	" "
1872-73 (1-4-72/31-3-73)	86	10		96	149.115	" "
1873-74 (1-4-73/31-3-74)			158	158		" "
1874-75 (1-4-74/31-3-75)			177	177	323.465	" "
1876-77 (1-4-76/31-3-77)			99	99	190.706	" "
1877-78 (1-4-77/31-3-78)	98 (18) * *	13		111	196.028	" "
1878-79 (1-4-78/31-3-79)			112	112	203.755	" "
1879-80 (1-4-79/31-3-80)	164 (14)	31		195	310.953	" "
1880-81 (1-4-80/31-3-81)	90	16		106	186.719	" "
1881-82 (1-4-81/31-3-82)	131 (19)	20		151	287.016	" "
1883-84 (1-4-83/31-3-84)	189 (25)	25		214	382.410	" "
1884-85 (1-4-84/31-3-85)	159 (15)	13		172	302.401	" "
1889	243 (10)	7		250	481.730	" "
1892	297 (16)	31		330	514.801	" "

CUADRO N^o 2 (Cont.)

<i>Año</i>	<i>Vapores</i>	<i>Veleros</i>	<i>Se ignora clase</i>	<i>Total</i>	<i>Tonelaje</i>	<i>Fondearon en Punta Arenas</i>
1894	323 (23)	20		343	591.289	Todos Fondearon
1896	319 (24)	8		327	663.280	" "
1898	327 (30)	16		343	674.436	" "
1899	368 (48)	79		451	756.458	" "
1901	655 (135)	57		712	813.911	" "
1902	634 (76)	54		688	886.564	" "
1903	669 (97)	97		766	897.907	" "
1904	771 (72)	95		866	980.664	" "
1905	877 (82)	81		958	1.049.920	" "
1906	863 (68)	106		969	1.193.556	" "

- ° En ambos sentidos, al Pacífico y al Atlántico. Cifra mínima. Según el autor y Lautaro Navarro A. (1894-1906).
- °° Cifra entre paréntesis indica número de naves de guerra.

cuencias de los vapores de la Compañía inglesa, por el establecimiento de una segunda línea de navegación ultramarina por cuenta de la *Compañía Alemana de Vapores Kosmos*, y por el incremento del paso de naves de guerra y buques mercantes de diversas banderas, naves estas últimas no afectadas a itinerarios regulares.

A estas alturas resultaba imperioso adoptar medidas para resguardar y favorecer el tránsito marítimo. En diciembre de 1874 la corbeta *Chacabuco*, de la Armada de Chile, daba comienzo al balizamiento del sector oriental del Estrecho con la instalación de pirámides en punta Dungeness, cabo Posesión, cerro Dirección y punta Baja. Estas tareas las proseguirían luego las corbetas *Magallanes* y *O'Higgins* en otros lugares del curso fretano, *mereciendo las felicitaciones de las marinas extranjeras*, según lo señalaría Dublé Almeida en su memoria administrativa de 1875¹⁵⁶. Este mismo gobernador propuso en octubre de 1876 la erección de un faro para permitir el acceso nocturno al puerto de Punta Arenas, obra que vino a concretarse a fines de 1878. A partir de 1885 la Armada Nacional proseguiría las faenas de balizamiento con la corbeta *Abtao* y el vapor *Toro*. Años más tarde, en 1889, el Ministerio de Marina adoptaría la decisión de construir algunos faros de gran potencia en diversos sitios del estrecho de Magallanes, en especial en sus entradas.

Entretanto, el tráfico disminuyó apreciablemente hacia 1876-77, bajando a 99 las naves que fondearon en Punta Arenas. Pero, en los años siguientes se fue recuperando y en 1880 había superado el número de naves fondeadas hasta el momento: 195 barcos. En esa época se incorporaron al tránsito regular del Estrecho los vapores de la *Compagnie Maritime du Pacifique*.

Vuelto a decaer un tanto el movimiento en 1880-81, por causa de la Guerra del Pacífico, volvió a recuperarse en 1881-82 para asumir a partir de entonces, un crecimiento sostenido que llevó a 250 la cifra de embarcaciones fondeadas en 1889; a 330 en 1892; y a 451 en 1899 (ver cuadro 2).

A fines del siglo navegaban regularmente por el estrecho de Magallanes vapores de las siguientes empresas extranjeras: *Pacific Steam Navigation Company*; *Compañía Alemana de Vapores Kosmos*; *Compañía Inglesa Lamport Holt*; *Greenock Steam Ship*; *W.R. Grace Co.*; *Compagnie Chargeurs Reunis*; *Línea Hamburgo-Sudamericana*; y *Gulf Line Ltda.*, que totalizaban no menos de veinte arribos mensuales a Punta Arenas. Al paso de vapores de estas Compañías deben agregarse los llamados "Transportes Nacionales" que vinieron a vincular a Punta Arenas con Valparaíso y otros puertos del litoral central de Chile; el tráfico sin itinerario de naves mercantes extranjeras y el cruce de naves de guerra de distintas nacionalida-

¹⁵⁶ Enviada con fecha 14-IV-1876. En Correspondencia "Gobernación de Magallanes, 1875-76". Archivo Ministerio de RR. EE.

des, y se podrá comprender la importancia que había adquirido el estrecho de Magallanes, al concluir el siglo XIX.

El cabotaje regional

Pero no sólo la navegación de ultramar era activa en el Estrecho. Estaba también el tráfico de cabotaje que si bien movía mucho menos embarcaciones, la igualaba o aún superaba en intensidad.

Los comienzos de la navegación con matrícula regional o con base en Punta Arenas han de situarse en 1870. Para entonces algunos pioneros habían logrado cierto capital trabajando en la caza de lobos marinos de dos pelos, actividad tan arriesgada como lucrativa que se ejercía en los desolados litorales occidentales y sudoccidentales del Pacífico. El primero de estos pioneros fue, con seguridad, el inmigrante portugués José Nogueira, verdadero fundador de la flota mercante regional; en 1870 era ya dueño de la goleta *Anita*, cuyas meritorias singladuras harían historia. La otra embarcación registrada era la balandra *Carmelita*, del colono Cruz Danid Ramírez. Quizás la tercera embarcación "pionera" fuera la goleta *Rippling Wave*, que navegando bajo bandera norteamericana había varado en 1869 en bahía Swallow, en el sector occidental del Estrecho, y que luego fue adquirida por gente de Punta Arenas.

Transcurrieron algunos años y cobró auge la economía de la colonia magallánica, pasando la actividad naviera a tipificar el empuje empresarial de los pioneros. En 1878 se registraron en el rol del puerto las goletas *Anita* y *San Pedro*, de José Nogueira; la goleta *Rescue*, de Heyward Atkins; los cúteres *Luisita*, de Guillermo Bloom y José Manzano; *Rayo*, de Luisa Muller de Emeric; *Ester*, de Francisco Meidell, y el vaporcito *Toro* del francés Marius Andrieu, el primero de su tipo que navegara en cabotaje las aguas magallánicas¹⁵⁷. De hecho la totalidad de las naves nombradas se dedicaban a la faena cazadora y ocasionalmente a la explotación de *raques* (restos naufragos). Recorrían durante meses el archipiélago occidental fueguino y patagónico, retornando con las valiosas pieles, el rubro principal del comercio de exportación de la colonia magallánica durante muchos años.

A partir de 1879 comienza a adquirir forma el tráfico de cabotaje, luego que pasan a ser conocidos los buenos resultados de la aclimatación de las ovejas malvineras en los campos del territorio magallánico. Así entonces las embarcaciones pasan a repartir sus singladuras entre la caza lobera y el fletamento, que en un comienzo es de cargamentos de ovejas traídas desde las Malvinas; también maderas y variedad de otras cargas que exigen los establecimientos pastoriles que se van formando a lo largo de las costas central

¹⁵⁷ La *San Pedro*, el *Rayo* y el *Toro* habían venido desde Montevideo y navegaban con bandera uruguaya.

y oriental del Estrecho. Los años que siguen a 1879 y hasta 1885 son de un movimiento marítimo incesante, que hace del ramo naviero un factor vital para el fomento económico del territorio.

La explotación, en 1880, de un yacimiento de carbón de piedra en Mina Marta, costa del seno Skyring, aumentó aun más la actividad marítima. Los concesionarios, *Somoza, Miró y Cía.*, trajeron para el transporte del carbón tres vaporcitos a ruedas, *Artigas, Santos y Los Amigos*, que realizaron durante un tiempo el tráfico entre las aguas de Skyring y el Estrecho¹⁵⁸. El comienzo del laboreo aurífero en Tierra del Fuego, en 1881, significó un importante movimiento entre ambas costas del Estrecho. Por último, el tráfico entre Punta Arenas y los establecimientos que comenzaban a surgir en la costa patagónica oriental, tomó día a día mayor intensidad.

En medio de tantas como esforzadas singladuras, a veces sin conocer el reposo, se fueron formando los expertos capitanes y pilotos del estrecho de Magallanes, avezados como pocos en las faenas marineras tras mucho luchar contra el mar y los vientos patagónicos. José Nogueira, el primero de todos, hizo escuela con el francés Eduardo Lamiré, con el español Ignacio Diz, y con muchos compatriotas que atrajo con su fama desde su tierra lusitana, como José Alvarez Brazil, Serafín y Antonio Araujo, Manuel Antonio Móstacio y Juan Vieira. También hay que destacar a Pedro Zambelić, el dalmata aventurero que, como pocos, llegó a conocer el misterioso laberinto marítimo magallánico; el alemán Enrique Rothemburg y el inglés San George.

Al concluir la década de 1880 José Nogueira aparecía como el principal armador; de la quincena de embarcaciones que conformaban la flota mercante del Estrecho le pertenecían la *Anita*, la *San Pedro*, la *Rippling Wave*, la *Rescue*, la *Express* y la *Martha Gale*, ésta una hermosa goleta de tres palos. El portugués era por vocación un hombre de mar y con su actividad empresarial aportó como ninguno al desarrollo de la navegación en aguas magallánicas. Fallecido en 1893, heredó parte de sus negocios, entre ellos el naviero, y su vocación y profundo afecto por las cosas del mar el que fuera su hombre de confianza y cuñado, Mauricio Braun, quien con visión admirable contribuiría a impulsar la evolución progresista de la actividad naviera magallánica¹⁵⁹.

Sin que aflojara el ímpetu colonizador, los años 1891 y 1892 motivaron una nueva actividad con el hallazgo y laboreo de depósitos de oro aluvial en las islas australes del canal Beagle.

¹⁵⁸ También estos vapores navegaron con bandera uruguaya.

¹⁵⁹ En 1893 Braun adquirió de la viuda de Gastón Blanchard, los derechos que éste había tenido en la sociedad Nogueira y Blanchard, y de su propia hermana Sara la parte de Nogueira. Braun se asoció de inmediato con Juan Blanchard, surgiendo así la firma *Braun & Blanchard*, que además del ramo comercial pasaría a operar en el negocio marítimo.

*"El oro y la isla Lenox están haciendo furor; —escribiría por aquellos días Mauricio Braun— todas y cuantas goletas llegan se fletan inmediatamente para esas islas repletas de pasajeros. La 'Rippling Wave' zarpó hace una quincena con 92 pasajeros y 100 tons. De Buenos Aires llegan austríacos (dálmatas) como avalanchas, en el último vapor llegaron 150 y mañana se espera una remesa de 200 más. Si sigue así esto será una segunda California"*¹⁶⁰.

Ciertamente aquello fue una verdadera locura aurífera. Entre el 4 de julio y el 24 de septiembre de 1892 zarparon desde Punta Arenas 16 barcos entre goletas, cúteres y vapores con centenares de aventureros ansiosos de hacer rápida fortuna en las islas australes de Chile.

En medio de tanto ajeteo marítimo, un empresario genial, el asturiano José Menéndez, de antigua residencia en el territorio y que se había formado una sólida posición trabajando tesonosamente, incluso en negocios loberos, advirtió las posibilidades de un vapor de mediano porte y procedió a adquirir en Inglaterra el *Amadeo*, nave de 258 toneladas de registro, construido en Liverpool en 1884. Así el asturiano logró lo que Nogueira, consumido por la prolongada enfermedad que lo condujo a la tumba, no alcanzó a realizar, esto es la incorporación de un vapor de porte apreciable para el movimiento mercante del Estrecho.

Does años antes y sobre este mismo tema, Mauricio Braun le había escrito al armador portugués: ". . . yo sería de opinión que invirtiera unas £ 6.000.— en la adquisición de un vapor apto para el trabajo del Estrecho de m/o menos 300 toneladas de registro, cuyo buque haría el trabajo tanto para la misma sociedad¹⁶¹ como en las otras haciendas del Estrecho. No debe Ud. olvidarse, don José, que tarde o temprano un vapor vendrá a ser indispensable, y ahora mismo sería un negocio, y si otra persona cualquiera toma la delantera sería para Ud. muy perjudicial puesto que tiene muchos buques de vela, a los cuales habiendo un vapor, quedarían parados"¹⁶².

José Menéndez, no menos visionario que Braun, se adelantó a Nogueira trayendo el primer vapor para el tráfico regular del Estrecho. Pero Braun se equivocó al creer que tal medida acarrearía la reducción de las embarcaciones de vela; por el contrario, la actividad siempre creciente daría trabajo a todos los buques mercantes y a cuantos se incorporaran en los próximos años.

¹⁶⁰ Del autor: *Crónica de las tierras del sur del canal Beagle*, Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires, 1973, p. 63 n.

¹⁶¹ Referencia a la gran empresa colonizadora pastoril en la Tierra del Fuego, que por entonces intentaba formar el pionero.

¹⁶² Carta de 27-II-1891; en Copiador N° 3, Archivo Mauricio Braun H. Meses después Braun insistiría nuevamente sobre la materia, aunque sin éxito. Desde 1893 el mismo joven empresario entró en tratos con la casa armadora Spearing & Waldron, de Londres, para la adquisición de un pequeño vapor para el cabotaje regional, habiendo destacado para tal encargo al capitán mercante Bernardo Andersson.

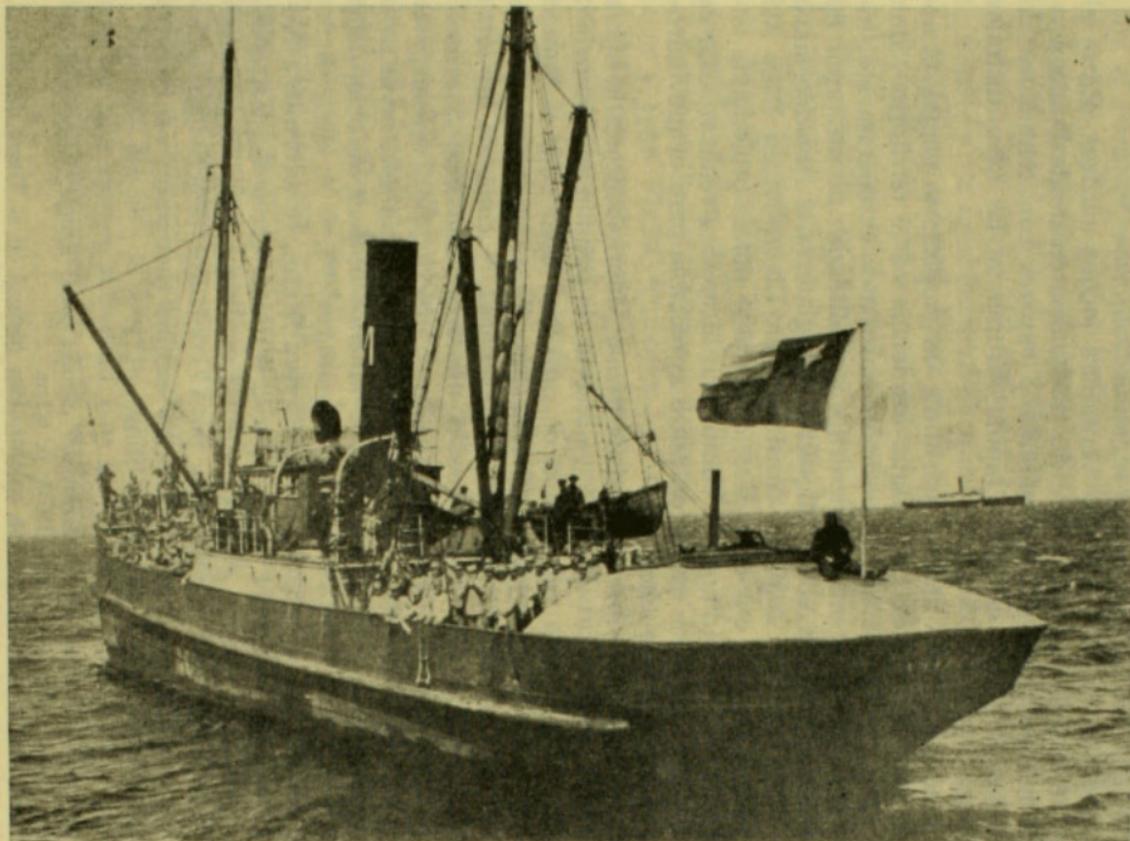


Figura 11.— Vapor Amadeo, nave fundadora de la flota mercantil de José Menéndez. Matriculado en Punta Arenas el 18 de septiembre de 1892.

La matrícula del *Amadeo*, realizada el 18 de septiembre de 1892, señaló el término de la navegación pionera de los meritorios veleros, dando comienzo a la etapa de navegación mercante a vapor que se prolongaría durante sesenta años.

Para 1894 el registro de naves de la Gobernación Marítima de Punta Arenas anotaba 3 vapores, 11 goletas y 6 cúteres. Esta flota cubría con su actividad los distintos puertos y caletas del extenso litoral central y oriental del Estrecho. Atendía el tráfico con las islas australes; con la recién incorporada región de Última Esperanza; con las aguas interiores de la isla de Tierra del Fuego, de Otway y Skyring; y, con el sector occidental del Estrecho, transportando, llevando y trayendo cuanto necesitaba o producía el increíble esfuerzo creador pionero. Además de este movimiento de cabotaje propiamente regional, la flota mercante local cubría el servicio hacia las islas Malvinas y las costas patagónicas y fueguinas de Argentina.

El esfuerzo pionero generaba más y más riqueza, que pasaba a ser reinvertida en nuevos bienes que, a su turno, venían a contribuir al progreso general, y entre tales bienes estaban las embarcaciones. Al terminar el año 1896 la flota mercante del Estrecho estaba constituida por las siguientes naves:

CUADRO Nº 3

<i>Clase</i>		<i>Armador</i>
<i>Vapores</i>		
<i>Amadeo</i>	258 tons.	José Menéndez
<i>Antonio Díaz</i>	10 "	Braun & Blanchard
<i>Torino</i>	160 "	" " y Máximo Gilli
<i>Cabenda</i>	72 "	" "
<i>Lovart</i>	259 "	" "
<i>Vichuquén</i>	32 "	" "
<i>Venture</i>	9 "	Waldron y Wood
<i>Biene</i>	167 "	Augusto Wahlen
<i>Goleta de 3 palos</i>		
<i>Martha Gale</i>	247 tons.	Mauricio Braun
<i>Goletas de 2 palos</i>		
<i>Rippling Wave</i>	124 tons.	Sara Braun vda. de Nogueira
<i>Pichincha</i>	20 "	Mauricio Braun y Manuel A. Brazil
<i>Henriette</i>	25 "	Ignacio Diz
<i>Sara</i>	24 "	Andrés Sviličić
<i>Rosario</i>	12 "	Radulović y Misević
<i>Colomba María</i>	96 "	Enrique Reynard

CUADRO N^o 3 (Cont.)

<i>Clase</i>		<i>Armador</i>
<i>Zelia</i>	90 tons.	Rodolfo Stubenrauch
<i>Azores</i>	12 "	Manuel A. Brazil y Cía.
<i>Industria</i>	40 "	R. Sevilla y Cía.
<i>Cristina</i>	66 "	Agustín Denegri y Cía.
<i>San Pedro</i>	52 "	Máximo Gilli y Cía.
<i>María Auxiliadora</i>	35 "	Congregación Salesiana
<i>King Fisher</i>	12 "	Manuel Pereira
<i>Cúteres</i>		
<i>Eleonora Gilli</i>	6 tons.	Máximo Gilli
<i>Garibaldi</i>	22 "	Máximo Gilli
<i>Juanito</i>	25 "	Pedro Zambelić
<i>Adria</i>	21 "	Antonio Milicić
<i>Magallanes</i>	18 "	Lennox G. Dobree
<i>Monteveo</i>	3 "	Sabino Ruiz
<i>Teresina B.</i>	5 "	G. Loncáric
<i>Margarita</i>	3 "	Pawajoti Pasgal y Cía.
<i>Josefina</i>	6 "	Colombo y Covacevich
<i>Foy</i>	5 "	Whaits y Cía.
<i>Dólomitas</i>	3 "	Fersi y Sgombić ° °°

° Las distintas Compañías armadoras y dueños particulares poseían para el servicio portuario de Punta Arenas otras 54 embarcaciones entre lanchas a vapor, lanchas y chatas cargadoras, lanchas aguadoras, chalupas, botes fletos y pontones.

°° La actividad marítima daba trabajo en conjunto a 700 personas aproximadamente, vale decir alrededor del 20% de la población que entonces poseía Punta Arenas. Se advierte así que este puerto vivía fundamentalmente de la actividad marítima.

Por aquel tiempo el auge económico del territorio indujo a los dos principales armadores de Punta Arenas, Mauricio Braun y José Menéndez, a fundar una línea de vapores que atendiera el servicio entre el Estrecho y Valparaíso, tocando en los puertos intermedios. Ello para conseguir una comunicación más frecuente que la que existía y para permitir la exportación, con fletes más económicos, de los apreciables excedentes que iba dejando la crianza ovejera en plena expansión.

Hacia 1895 ambos empresarios elevaron al Congreso Nacional una solicitud exponiendo las ventajas del proyecto, indicando que disponían de los barcos necesarios para establecer un servicio mensual de carga y pidiendo una subvención para el mismo. El asunto no tuvo acogida, debiendo transcurrir varios años antes de que la proyectada línea de cabotaje se convirtiera en realidad.

Aspecto importante en la navegación finisecular por el estrecho de Magallanes lo constituyó la seguridad de la ruta misma. En poco más de una década se fue dotando de faros y boyas luminosas el largo trayecto marítimo. Entre los faros más importantes levantados en aquel período estuvieron el de punta Dungeness y el de cabo Posesión, inaugurados en febrero y en agosto de 1890. En cuanto al faro Evangelistas, situado sobre uno de los islotes rocosos de ese nombre, en la boca occidental del Estrecho, su construcción se inició en abril de 1895 y dio motivo a una faena rudísima por lo difícil que resultaba el acceso al islote, la inclemencia del clima y las dificultades de abastecimiento. Las embarcaciones encargadas de tal operación debían esperar semanas hasta poder acercarse al inabordable islote. Pero la reciedumbre de los obreros, en su mayoría de origen dalmata, dirigidos por el ingeniero Luis Ragosa, superaron todas las dificultades y peripecias, y la obra fue progresando lentamente hasta terminarse el 30 de agosto de 1896, iluminándose el fanal en la noche del 18 de septiembre.

Tan digno de encomio como el trabajo de los hombres que construyeron los faros del Estrecho, fue el servicio abnegado de los "fareros" que cumplieron años de agobiador aislamiento en una tarea silenciosa e indispensable a la navegación. Hubo algunos que se desempeñaron por años en tal función enfrentados a la inmensidad del mar como Guillermo Mac Kay —prototipo del farero heroico—, que permaneció ¡treinta años! en el faro Evangelistas, desde su inauguración en 1896¹⁶³.

El incremento del cabotaje regional trajo como consecuencia el surgimiento de la construcción naval. El primer varadero de que haya memoria en los anales marítimos de la región fue instalado en 1895, en punta Chilota, cerca de la bahía de Porvenir, en Tierra del Fuego, por Antonio Damianović, un inmigrante dalmata. Al año siguiente otros dos inmigrantes, Eduardo Doberti y Gerónimo Donatti crearon en Punta Arenas el primer astillero moderno del Estrecho, industria que con los años pondría a flote a gran número de pequeños barcos, algunos de los cuales como el vapor *Minerva* (100 toneladas), las goletas a motor *Celia* (200 toneladas) y *Renato* (50 toneladas) harían historia en la navegación mercante del Estrecho.

El mismo año 1896 se fundó un importante establecimiento destinado a la construcción y reparación de naves por cuenta de los hermanos Lucas y Carlos Bonacić, asociados con Juan Depolo, todos ellos inmigrantes dalmatas. Esta actividad industrial con los años

¹⁶³ En años posteriores se agregaron los siguientes faros y boyas, con indicación del año de su iluminación: faros Punta Delgada e Isla Magdalena (1902); faro San Isidro (1904); faro bahía Félix (1907); faros Cerro Dirección y Cerro Cono, boyas Bajo Tritón y Bajo Orange (1910); faro Punta Méndez, Punta Morrión, cabo Cooper Key e isla Cohorn; boyas Bajo Nuevo, Bajo Magdalena y Bajo Punta Arenas (1912); faros Punta Satélite, isla Rupert e isla Centinela, y boya Bajo Marta (1913); faro Fairway (1920).

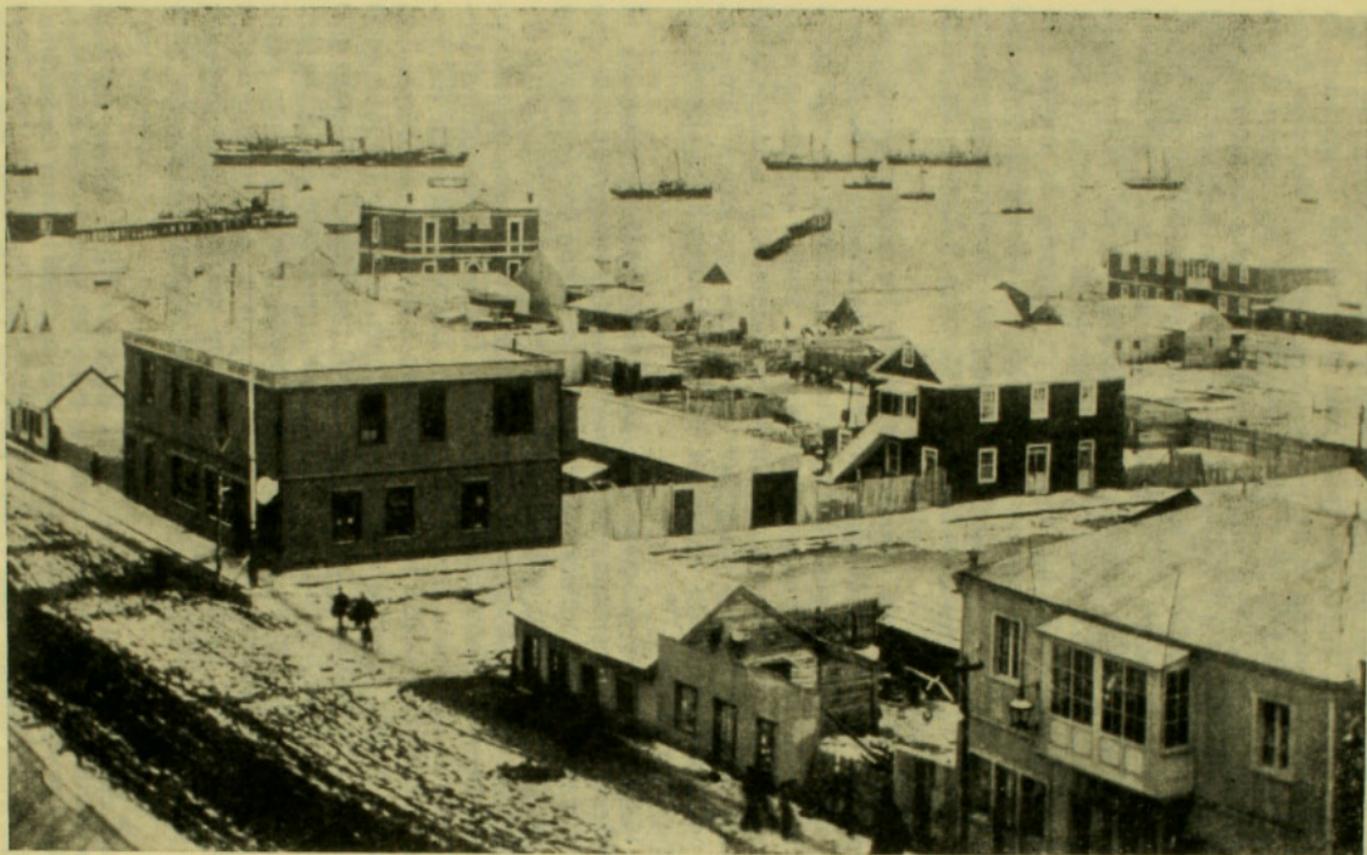


Figura 12.—Aspecto del puerto de Punta Arenas hacia 1895.

pasaría a ser la mayor de la región y posteriormente sería adquirida por la firma mercantil y naviera Braun & Blanchard.

En esos años existieron también pequeños varaderos, de operación regular, sin contar los que ocasionalmente se instalaron en distintos puntos del litoral centro-occidental fretano, ni las maestranzas y talleres de fundición que sin ocuparse propiamente del ramo naval, se encontraban ligados al mismo por la fabricación o reparación de piezas.

La época de oro de la navegación a vapor en el Estrecho, 1900-1914

Con el advenimiento del siglo XX el desarrollo económico del territorio patagónico austral y el movimiento comercial entre esta región y las costas de Chile central y sur, los puertos del Atlántico y los de Europa incrementaron enormemente el tráfico marítimo. Tanto es que si en 1899 habían entrado al puerto de Punta Arenas 451 naves con 756.458 toneladas, en 1906 el número de buques se había acercado al millar, con 1.193.556 toneladas. Del total de barcos que navegaron aquel año por el Estrecho alrededor del 90% fueron vapores y sólo un 10% veleros, en su mayoría embarcaciones menores de la flota regional. El tráfico era fundamentalmente mercante —sobre el 93%—, pues los navíos de guerra que pasaron por el Estrecho totalizaron 68 unidades con 57.151 toneladas. La navegación comercial estuvo conformada, principalmente, por naves de bandera inglesa, alemana, norteamericana y francesa.

Como las grandes compañías que atendían este tráfico operaban hasta Chile central, acaparaban gran parte del movimiento de cabotaje nacional, participando en este comercio algunos buques de bandera chilena, en muy escasa proporción.

En diversos medios del Gobierno así como entre los armadores y comerciantes de Valparaíso y de Punta Arenas existía preocupación por hacer más económicas las comunicaciones marítimas entre la región magallánica y el resto del territorio chileno, libradas entonces de hecho a los servicios de las grandes compañías transatlánticas. Surgieron numerosas iniciativas para dar forma a un servicio de navegación nacional entre Magallanes y el resto del país.

Hacia 1896 Mauricio Braun y José Menéndez habían planeado una empresa semejante sin obtener el apoyo gubernamental. Tiempo después, en 1898, el Gobierno llamó a propuestas para el establecimiento de una línea entre Punta Arenas y Valparaíso, pero no hubo interesados chilenos. Otro tanto sucedió en 1899, aunque se presentaron a licitar las compañías *Kosmos* y *Pacific Steam Navigation Co.*, pero sus propuestas fueron desechadas.

En vista de lo anterior, y como solución momentánea, se instituyó el servicio de los llamados *transportes nacionales*, cubierto con los buques *Angamos* y *Casma*, de la Armada Nacional, los que por

cerca de dos años navegaron periódicamente entre Valparaíso y el Estrecho.

Esta solución híbrida acabó por no satisfacer a nadie y se volvió a insistir en que el servicio fuera realizado por una empresa mercante. Surgieron entonces, a partir de 1900 y por varios años, diversas iniciativas sin éxito, hasta que en mayo de 1906 el gobierno del Presidente Germán Riesco llamó a propuestas públicas con este objeto. Sólo se presentó a la licitación un proponente, la casa armadora Braun & Blanchard, que ofreció poner tres vapores en la nueva ruta. Aceptada la oferta se adjudicó a dicha compañía la subvención acordada de diez mil libras esterlinas anuales. Este importante servicio de cabotaje nacional se inició en abril de 1908, con dos vapores de buen tonelaje, *Alm* y *Vestfold*, arrendados para estos viajes.

Así esa empresa magallánica, formada en el afán de las singladuras fretanas como expresión de la capacidad creadora de los hombres del sur, pasaba a inscribir su nombre en el rol de las principales compañías armadoras chilenas.

El intenso movimiento que tenía como puerto de recalada a Punta Arenas hacía entonces de esta ciudad un centro que vivía y prosperaba esencialmente sobre el tráfico marítimo. Todo allí estaba organizado en tal función: comercio, actividades industriales, servicios y la vida en general de la población que miraba al mar como

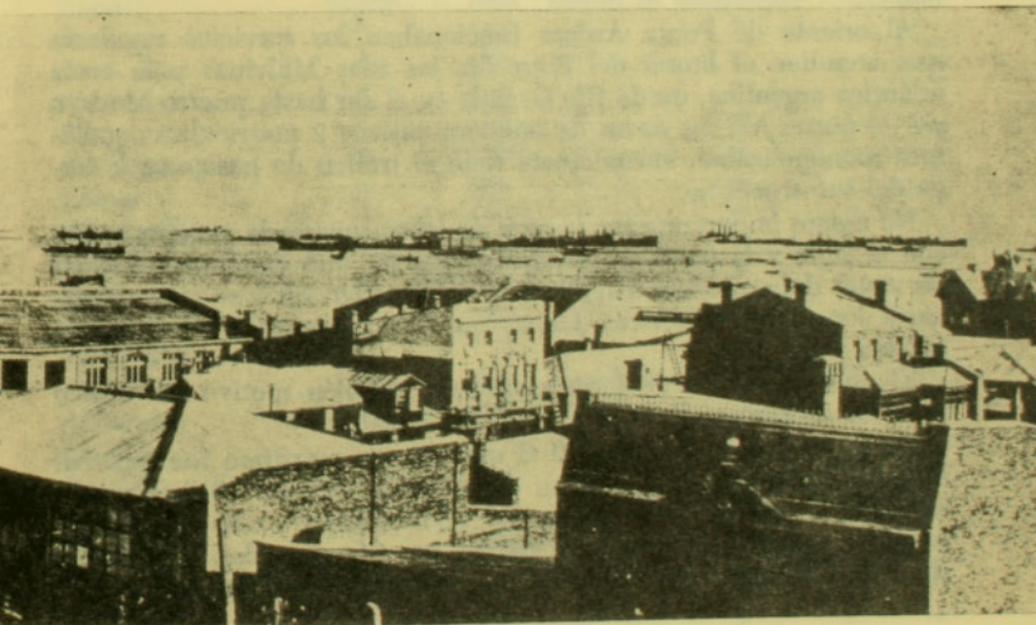


Figura 13.—Vista del puerto de Punta Arenas el día 3 de febrero de 1908.
(Cortesía Archivo Fotográfico Histórico, Instituto de la Patagonia, Punta Arenas.)

razón de progreso. A la concurrida rada de Punta Arenas arribaban naves de variada bandera y hombres de distintas razas, que animaban múltiples tareas propias de la faena marinera y mercantil. El primer puerto chileno del sur nutría de tal manera su existencia y crecía, afirmándose, como el centro socioeconómico más dinámico de toda la región meridional de América situada al sur del paralelo 41°.

En las bodegas y pontones de Punta Arenas se acumulaban cargas procedentes del interior de la Patagonia austral y de Tierra del Fuego, tanto de la jurisdicción chilena como de la argentina. Todo era movilizado por las naves de la flota magallánica. También afluían allí desde distintos lugares del mundo, pasajeros y carga que aquellos barquitos repartían, a su turno, a lo largo de los puertos y caletas de la vastísima región.

Una apropiada expresión de lo que debieron ser aquellos años dorados de la vida marítima de Punta Arenas se dio en febrero de 1908, con ocasión de la llegada de la "Gran Flota Blanca" de los Estados Unidos. El día 3 de aquel mes se congregaron en el puerto las 16 naves de líneas norteamericanas que componían la mayor escuadra que jamás había cruzado el mar de Magallanes; 6 naves de guerra chilenas; 20 vapores y no menos de 12 goletas y cúteres mercantes; 3 remolcadores del servicio portuario, y 6 grandes veleros-pontones. En total 63 naves, la flota más grande nunca, antes ni después, reunida en Punta Arenas.



El proceso de prosperidad que desde hacía varios lustros venía experimentando el territorio magallánico se acercaba a su culminación hacia fines de la primera década del siglo, comprendiendo también por dinámica expansión a los territorios argentinos vecinos. La actividad creadora de los pioneros había hecho surgir nuevos centros de vida y trabajo repartidos en distintos lugares de las costas de los canales patagónicos y fueguinos, desde el fiordo Baker y los de Ultima Esperanza hasta el fondo del seno del Almirantazgo y cabo de Hornos, y en el litoral atlántico. Requerían para su desenvolvimiento de un sostenido apoyo marítimo, con lo que vino a incentivarse aún más vigorosamente la navegación. Si antaño el tráfico se había circunscrito a las aguas del Estrecho y luego se había extendido por los canales occidentales, los fueguinos del sur y el Atlántico, a partir de 1900, el movimiento se hizo más intenso en todos los puntos. Si bien perdieron importancia las aguas meridionales del Beagle por la declinación de los laboreos auríferos, ganaron, en cambio, las aguas de los canales de Ultima Esperanza, en cuyos litorales y tierras interiores florecía la crianza pastoril. Los servicios regulares de cabotaje que partían desde Punta Arenas abarcaban distintos lugares de las costas centrales y occidentales del Estrecho, sus aguas tributarias como bahía Inútil, seno Almirantazgo, canal Jerónimo, seno Otway, la ruta del canal Beagle e Islas Australes y el servicio de Ultima Esperanza. Hacia el occidente existía tráfico periódico aunque no regular con la región del Baker y otros puntos recién colonizados de la sección noroccidental magallánica.

Al oriente de Punta Arenas funcionaban los servicios regulares que atendían el litoral del Estrecho, las islas Malvinas y la costa atlántica argentina, desde Río Grande en el sur hasta puerto Madryn por el norte. Allí las naves de bandera chilena y matrícula magallánica monopolizaban virtualmente todo el tráfico de pasajeros y carga del sur argentino.

No menos importante fue la caza de lobos reiniciada prácticamente con el siglo y la novísima captura ballenera que vinieron a animar las aguas del occidente magallánico, del Pacífico sur y se extendieron hasta los mares antárticos, faenas que ocupaban gran cantidad de goletas y vapores.

El abastecimiento de faros constituía también motivo de tráfico para los escampavías de la Armada Nacional.

Pocos años después de 1910 el movimiento marítimo fue particularmente intenso, alcanzando su culminación durante 1913. Ese año entraron al puerto de Punta Arenas 1.539 naves¹⁶⁴, esto es, un promedio de poco más de cuatro barcos por día; de ellas, 178 procedían de ultramar, sobre todo de puertos alemanes y británicos y en

¹⁶⁴ Antecedentes extraídos de la información cotidiana proporcionada por el diario "El Comercio", de Punta Arenas.

menor grado franceses. También procedían desde puertos norteamericanos y sudamericanos, todo lo cual refleja la importancia que había alcanzado el tráfico transoceánico en vísperas de la Gran Guerra Europea y de la apertura del canal de Panamá.

El resto de los buques que en 1913 entraron a Punta Arenas, 1.261, correspondió a movimientos de cabotaje regional en proporción superior a dos tercios; el tercio restante estuvo conformado por la navegación de cabotaje nacional, vale decir aquel realizado hacia y desde puertos situados al norte de Chiloé.

Ciertamente que la mayor cifra anotada no indica lo que hubo de ser la realidad de la navegación del estrecho de Magallanes en aquel período, pues hay que agregar que una cierta cantidad de barcos que de hecho debe suponerse inferior a la registrada, cruzó en ambos sentidos la vía interoceánica sin recalar en Punta Arenas.

Para 1911-14 la flota mercante del Estrecho había llegado a su máxima expansión que puede apreciarse en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 4

<i>Nombre</i>	<i>Clase</i>	<i>Tonelaje</i>	<i>Armador</i>
<i>Lovart</i>	vapor	259	Braun & Blanchard
<i>Porvenir</i>	"	154	" "
<i>Keel Row</i>	"	132	" "
<i>Araucanía</i>	"	263	" "
<i>Patagonia</i>	"	175	" "
<i>Cordillera</i>	"	107	" "
<i>Tamar</i>	"	102	" "
<i>Río Gallegos</i>	"	133	" "
<i>Magallanes</i>	"	1.150	" "
<i>Chiloé</i>	"	1.147	" "
<i>Armando</i>	"	53	" "
<i>Antonieta</i>	"	?	" "
<i>Amadeo</i>	"	258	José Menéndez
<i>Alejandro</i>	"	377	" "
<i>Alfonso</i>	"	?	" "
<i>Antártico</i>	"	?	" "
<i>Arturo</i>	"	62	" "
<i>Austral</i>	"	286	" "
<i>Sur</i>	"	85	Cía. de Nav. "La Fortuna"
<i>Fortuna</i>	"	148	" " " " "
<i>Río Santa Cruz</i>	"	259	" " " " "

CUADRO N° 4 (Cont.)

Nombre	Clase	Tonelaje	Armador
<i>Gobernador Bories</i>	vapor	1.803	Soc. Ballenera de Magallanes
<i>Almirante Montt</i>	"	56	" " " "
<i>Almirante Uribe</i>	"	70	" " " "
<i>Almirante Valenzuela</i>	"	74	" " " "
<i>Almirante Goñi</i>	"	110	" " " "
<i>Almirante Señoret</i>	"	171	" " " "
<i>Explorador</i>	"	?	José Pasinović
<i>Breeze</i>	"	132	Sara Braun vda. Nogueira
<i>Kosmos</i>	"	?	Se ignora
<i>Orión</i>	"	2.349	Adolfo Andressen
<i>Frithjof</i>	"	58	Se ignora

GOLETAS: *Paloma, Neptune, Pichincha, Sara, Archie, Giralda, Emma, Sylvia, Formiga, Margaret, Anita, Antártica, Edelmira.*

CÚTERES: *Juanito, Antártico, Ligure, Volo, Troya, Júpiter, Scout, Jacinto, Albert, Panchito, Elfriede, Galileo, Carlitos, Alice, César, Milna, Bol, Pescador, San Andrés, Eduardo, María, Sokol, Martín, Leñadura* °.

° Nómima extraída de la información de diarios de la época y de otras fuentes complementarias.

En 1914 el movimiento naviero del Estrecho fue similar al precedente; pero a partir del mes de agosto, en que se inició el gran conflicto bélico europeo, el tráfico de los mercantes alemanes cesó casi por completo. De tal modo la cifra de naves ingresadas a Punta Arenas y procedentes de ultramar, bajó de 77 en el segundo trimestre a 54 en el tercero y a 37 en el cuarto. No obstante puede sostenerse que existió una actividad de navegación apenas inferior a la del período precedente, alcanzando a 1.475 las embarcaciones que entraron al puerto magallánico. Esto fue posible por cuanto el tráfico de cabotaje se mantuvo inalterado y porque un nuevo servicio iniciado en ese año entre Buenos Aires y Punta Arenas, con vapores de la *Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia*¹⁶⁵, compensó la disminución producida por la guerra.

¹⁶⁵ Entidad constituida en 1908, en Punta Arenas, por la fusión de las casas existentes en territorio argentino de Braun & Blanchard y José Menéndez.

La declinación y decadencia del tráfico marítimo a vapor en el Estrecho (1915-1952)

Si durante 1913 se registró el tráfico marítimo más activo conocido en aguas del estrecho de Magallanes a partir del segundo semestre de 1914 comenzó una paulatina declinación que lo condujo, en apenas un lustro, a caer por lo menos a la mitad del movimiento que tuviera en el mejor período ¹⁶⁶.

Varias circunstancias contribuyeron a producir tal alteración en el tráfico del Estrecho. La primera fue la decisión realmente inconsulta del Congreso chileno, de establecer mediante una ley los servicios aduaneros en el Territorio de Magallanes, que se había formado y colonizado al amparo de la más amplia libertad de comercio. Un mal entendido sentido proteccionista propugnado por instituciones metropolitanas como la Sociedad de Fomento Fabril de Santiago, con la colaboración de ciertos políticos y parlamentarios había tenido éxito en 1912, después de años de tentativas. Se había señalado antes y se recordó entonces que tal medida acarrearía, a la larga, la pérdida de mercados y de la hegemonía marítimo-mercantil que Punta Arenas ejercía sobre los territorios argentinos vecinos, ya que constituía el único puerto de entrada y salida de abastecimiento y de la producción pecuaria.

Los derechos correspondientes vinieron a gravar los precios de las mercaderías de importación, encarecimiento que pasó a ser resistido por los comerciantes y consumidores de los distintos pueblos y establecimientos rurales argentinos. Amparados entonces por medidas gubernativas buscaron sustraerse de la dependencia del puerto magallánico, sustituyéndolo poco a poco por el de Buenos Aires. Así el tráfico de cabotaje regional entre el Estrecho y los puertos de la costa atlántica, que representaba el diez por ciento del movimiento naviero regional ¹⁶⁷, fue decayendo ligeramente en los primeros años y en forma apreciable después, hasta llegar aproximadamente a la mitad entre 1919-1920.

La segunda causa de la declinación fue la Gran Guerra europea, que con su natural influencia restrictiva sobre la navegación ultramarina no hizo sino adelantar el efecto negativo que se esperaba produjera sobre el tráfico del Estrecho la apertura del canal de Panamá. De tal manera el número de naves procedentes de puertos europeos que ingresaron a Punta Arenas fue de 152 para el primer trimestre de 1914; 91 para el segundo; descendiendo a 47 durante el primer se-

¹⁶⁶ Los datos incompletos que se han podido compulsar no permiten dar antecedentes precisos en cifras, pudiéndose sólo señalar tendencias.

¹⁶⁷ Estimación porcentual calculada sobre la base del tráfico conocido para el año 1913, período tipo de intensidad. Los porcentajes son de 60,3% para el cabotaje regional; 10,7% para el cabotaje a la costa patagónica argentina; 9,4% para el cabotaje nacional y 19,4% para el movimiento de ultramar.

mestre de 1915, y reduciéndose prácticamente a cero para el segundo semestre de 1918.

Esta reducción de tráfico tenía importancia en el movimiento marítimo del Estrecho, pues conformaba la quinta parte del mismo, con grandísima incidencia en la actividad mercantil territorial, por lo que sus consecuencias directas e indirectas vinieron a afectar los rubros más diversos de la economía regional.

La virtual cesación de la navegación transoceánica en menos de un lustro acarrió la disminución, en proporción muy importante, del cabotaje nacional entre el Estrecho, Valparaíso y otros puertos del litoral central chileno, realizado por los vapores europeos. Para comprender esta anómala situación basta señalar, siempre respecto a 1913, que las naves extranjeras desarrollaban las cinco sextas partes de tal servicio, con lo que la suspensión de sus arribos significó una fuerte desvinculación en materia marítima entre Magallanes y el resto de Chile. Así puede entenderse cómo, para compensar tal deficiencia, la Armada de Chile restableció a partir del segundo semestre de 1919 el servicio de transportes navales.

Las consecuencias económico-sociales de la paralización del tráfico interoceánico afectaron seriamente la actividad portuaria de Punta Arenas, que sufrió indirectamente las consecuencias combinadas, tanto del conflicto mundial, como de la dificultad de abastecimientos desde ultramar. De todos modos el cabotaje regional continuó siendo el ramo fuerte del movimiento del Estrecho. La declinación de este tipo de tráfico, como del cabotaje hacia puertos argentinos, explica la decisión de Braun & Blanchard, la mayor armadora magallánica, de retirar del servicio a uno de sus vapores, para transferirlo al movimiento entre Puerto Montt y Chiloé.¹⁶⁸

Así entonces el panorama marítimo magallánico en las postrimerías de la década de los años diez alcanzó el nivel más bajo en lo que iba corrido del siglo. Su declinación, en cierta medida, contribuye a señalar el término de la época dorada del desarrollo económico territorial.

Una vez concluida la Primera Guerra Mundial y normalizado el tráfico oceánico, vino a hacerse sentir la influencia del canal de Panamá como tercera circunstancia desfavorable sobre el movimiento marítimo del Estrecho. La navegación de ultramar por el canal magallánico nunca más recuperaría sus niveles de preguerra.

Nota optimista dentro de este panorama gris fue la botadura del buque-motor *Sara*, el 28 de agosto de 1919, en el astillero de puerto Harris, isla Dawson, la mayor embarcación construida en Magallanes, obra del constructor naval uruguayo Gerónimo Donatti ^{168a}. Tam-

¹⁶⁸ Así lo dio a conocer el diario "El Magallanes" en su edición de 28 de enero de 1919. La misma información agregaba que la indicada casa armadora haría pronto otro tanto con dos o tres vapores más.

^{168a} Las características principales de esta nave eran: 950 toneladas de registro, 142 pies de largo o eslora, 28 de manga y 12 de calado.

bién lo fue la formación de la *Compañía de Navegación de Última Esperanza* para viajes a dicha región y a Chiloé. Asimismo fue muy bien recibido el anuncio de la devolución de algunos buques requisados durante la guerra por el gobierno británico a la P.S.N.C., con lo que esta empresa pudo reanudar el servicio transatlántico por la vía del Estrecho a partir de febrero de 1920, aunque con menor frecuencia que antes ¹⁶⁹.

La década de 1920 reflejó una progresiva recuperación en el movimiento marítimo. Al cabo de algunos años se reincorporaron al servicio transatlántico los vapores de las antiguas Compañías *Kosmos*, *Norddeutscher Lloyd* y *Roland Linie*, con menos frecuencia en sus itinerarios. La aprobación de la Ley de Reserva de Cabotaje a la Marina Mercante Nacional, promulgada en los primeros años de la década, permitió a la Sociedad Braun & Blanchard adquirir cuatro nuevos vapores que fueron destinados al servicio de cabotaje nacional. Por otra parte, las mejores condiciones económicas en los mercados de la región y de la Patagonia argentina, luego de la gran baja registrada en la inmediata postguerra, permitieron consolidar el comercio de exportación de carbón y maderas.

He aquí entonces el panorama del movimiento portuario de Punta Arenas, para aquel tiempo, y que debemos entender como que corresponde al tráfico por el propio Estrecho, sobre la base de los únicos datos conocidos para la década:

En 1924 ingresaron 49 naves de cabotaje nacional (40 chilenas y 9 extranjeras) y 225 del exterior (126 chilenas y el resto de distintas banderas) ¹⁷⁰. Esta última cifra comprende las líneas de Buenos Aires y a los puertos regionales patagónicos realizados por naves chilenas. No se indica en esta estadística el número de embarcaciones afectadas al tráfico propiamente regional que entraron a Punta Arenas, pero sobre la base del antecedente de 1913 y conocidos los porcentajes de composición del movimiento marítimo general, sería posible proyectar una cifra cercana a unas 400 entradas para el cabotaje regional y de 680/700 para el movimiento general. Así, no es aventurado señalar que aunque recuperada en cierto grado la navegación del estrecho de Magallanes, se aproximaba a la mitad con relación a la máxima intensidad de tráfico conocida.

En 1928 entraron a Punta Arenas 56 naves de cabotaje nacional (52 chilenas y 4 extranjeras) y 260 del exterior (134 chilenas y 126 extranjeras) ^{170a}.

¹⁶⁹ En diciembre de 1920 se anunciaba en la prensa de Punta Arenas el establecimiento de una línea de navegación entre Buenos Aires, Montevideo y Punta Arenas, por cuenta del armador argentino José Dodero; como también la reanudación de un servicio similar por parte de la poderosa Compañía Miha-novich. Sin embargo, ambas iniciativas no llegaron a materializarse.

¹⁷⁰ Revista *Menéndez Behety*, Punta Arenas, N° 25, julio 1926.

^{170a} Antonio Colomé, *El territorio de Magallanes*. Imprenta "El Magallanes", P. Arenas, 1929.

Los años que siguieron fueron mejorando relativamente la situación, haciéndose notar como hechos auspiciosos la incorporación de nuevos vapores por parte de la *Sociedad Anónima Ganadera y Comercial Menéndez Behety*, sucesora de José Menéndez, en la línea Punta Arenas-Valparaíso; la dictación de la ley de 1928, destinada a fomentar la navegación interoceánica por el Estrecho, y la subsiguiente creación de la *Compañía Chilena de Navegación Interoceánica*, para el tráfico entre los puertos del Pacífico sur y Atlántico sur, a cuya formación concurren las dos poderosas casas armadoras magallánicas Braun & Blanchard y Menéndez Behety.

De esta manera la recuperación de la navegación fretana fue alcanzando un nivel apreciable que recordarían los de la primera década del siglo. En efecto, en 1931 el movimiento del puerto de Punta Arenas, según información proporcionada por el diario "El Magallanes"¹⁷¹, fue la que se indica:

Entradas (cabotaje)

Naves chilenas	688	unidades	con	137.341	toneladas
" inglesas	9	"	"	41.784	"
" alemanas	11	"	"	40.322	"
" noruegas	1	"	"	969	"
" argentinas	1	"	"	95	"
Total	710	unidades	con	220.511	toneladas

Entradas (extranjero)

Naves chilenas	75	unidades	con	42.273	toneladas
" argentinas	34	"	"	60.256	"
" alemanas	26	"	"	105.756	"
" inglesas	28	"	"	72.578	"
" yugoslavas	1	"	"	3.019	"
Total	164	unidades	con	283.882	toneladas

Total naves entradas: 874 con 504.393 toneladas

Si al total mencionado agregamos el tráfico correspondiente a naves de guerra y al de los vapores que navegaron por el Estrecho sin recalar en Punta Arenas, podríamos señalar un millar de barcos como cifra aproximada del movimiento marítimo del Estrecho durante 1931. Hay que destacar, por otra parte, que la apreciable cifra de ingresos de naves chilenas de cabotaje, comprende las destinadas al tráfico regional, debiendo atribuirse no menos de 500 entradas a tal movimiento. Este panorama puede servir de referencia a toda

¹⁷¹ Edición del 5 de junio de 1932.

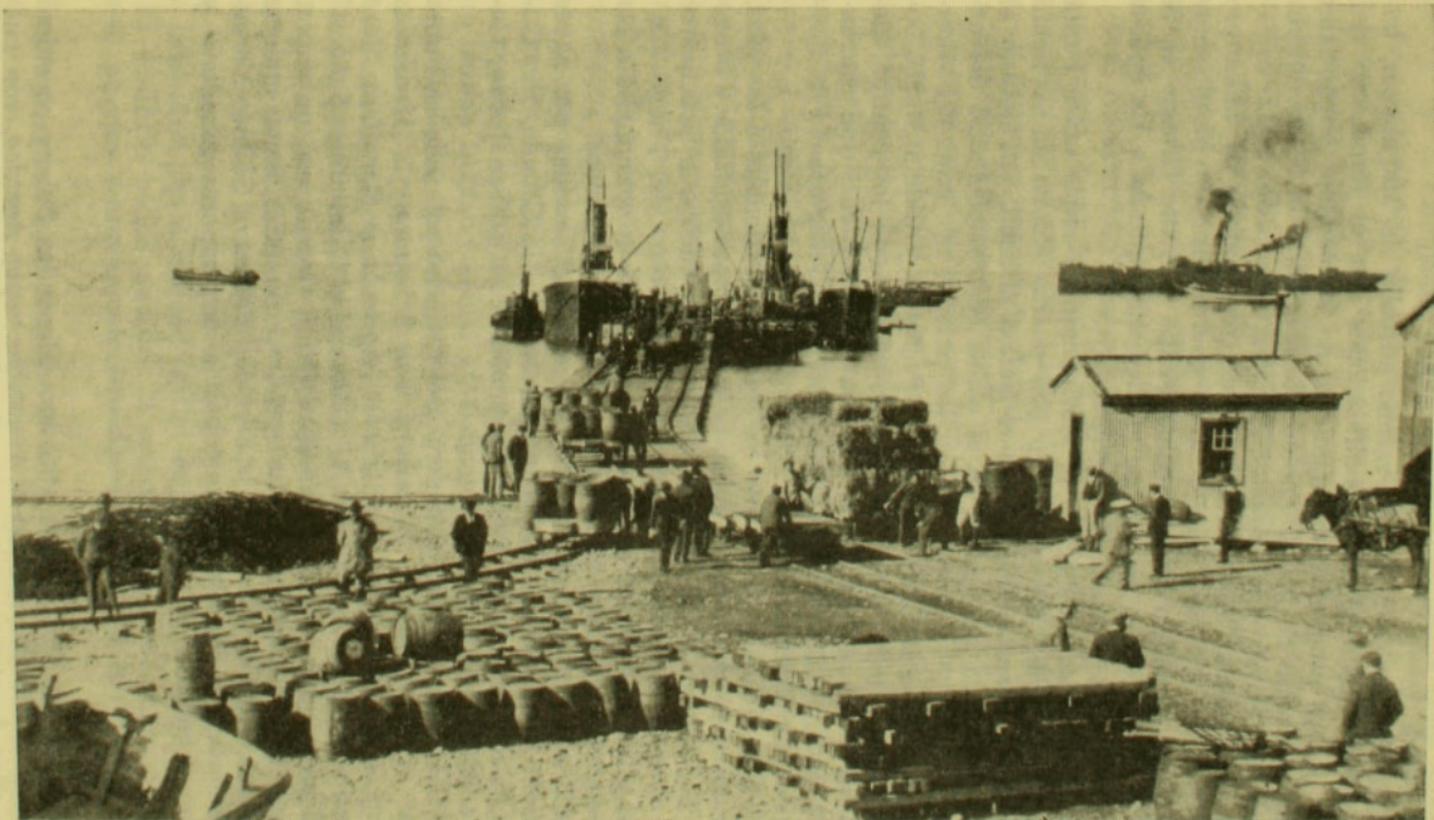


Figura 14.— *Aspecto del muelle "Loreto", de la Sociedad Menéndez Behety, en Punta Arenas, hacia 1930. (Cortesía Archivo Fotográfico Histórico, Instituto de la Patagonia, Punta Arenas).*

la década, hasta 1938, último año normal, anterior a la Segunda Guerra Mundial.

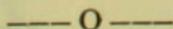
La navegación en aguas del mismo estrecho de Magallanes, había experimentado algunas modificaciones con el transcurso del tiempo. Así el progresivo mejoramiento de los caminos territoriales y la introducción de los automotores le fue restando a los vapores el transporte de algunas cargas de las zonas rurales del litoral oriental del gran canal. Quedaron únicamente como caletas de embarque y descarga: puerto Oazy, puerto Sara y puerto Munición en el sector patagónico, y puerto Espora, bahía Felipe y Gente Grande en la costa fueguina, y aun así con un movimiento limitado a las épocas de salida de las producciones agropecuarias.

En cambio, era muy activo el movimiento de cruce entre Punta Arenas y Porvenir, como también con puerto Nuevo en la bahía Inútil. Si bien era menos intenso el tráfico oriental, era notorio el incremento de la navegación en el sector centro-occidental del canal magallánico, en particular con los puertos del seno del Almirantazgo, Yartou, Arturo, Cóndor, La Paciencia y Caleta María, correspondientes todos a factorías madereras; y con los centros carboníferos de isla Riesco, Mina Josefina y Mina Elena, que evacuaban su producción y eran servidos por la ruta Skyring-canal Fitz Roy-Otway-canal Jerónimo-estrecho de Magallanes y viceversa.

Hay que incluir naturalmente los servicios ocasionales a las islas, la actividad de pesquería en aguas de las secciones centrales y orientales del Estrecho; el tráfico turístico que comenzó a practicarse en el área de los fiordos septentrionales de Tierra del Fuego occidental y, finalmente, las navegaciones periódicas u ocasionales a las Islas Australes, Ultima Esperanza y canales patagónicos.

Las líneas regulares de cabotaje internacional servidas por naves de Punta Arenas alcanzaban a los puertos de Río Grande, Río Gallegos, Santa Cruz y con menor frecuencia a los de San Julián, Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado.

En 1933 las compañías armadoras del Estrecho con sede en Punta Arenas eran la *Braun & Blanchard*, con 8 vapores; la *Menéndez Behety*, con 3 unidades; la *Sociedad Agrícola y Ganadera "José Montes"*, con otros 3 vapores; la *Comunidad "Almirante Señoret"* con 2 naves, y la *Sociedad Ganadera Gente Grande* con un vapor. Existían además siete armadores menores con otras tantas goletas dedicadas al tráfico caletero, y la *Sociedad Ballenera Chilena-Noruega*, entonces en liquidación, que poseía dos vapores cazadores y un buque factoría.



En marzo de 1932 la casa armadora Menéndez Behety consideró oportuno retirar del servicio al venerable vapor *Amadeo*, con cuarenta años de ajetreo en aguas regionales y casi medio siglo desde

que fuera botado al mar en Liverpool. En romántica decisión el directorio de la Compañía acordó no enviar a desguace al meritorio buqué, disponiendo su varamiento en la playa de San Gregorio, frente a las casas de la que fuera la primera estancia ganadera del gran pionero asturiano.

Así el 22 de marzo de 1932, el noble *Amadeo*, incapaz casi de moverse por sus máquinas, realizaba su postrera navegación por el Estrecho remolcado por el *Herminita* hasta su destino en la playa de San Gregorio, donde fue a quedar como testimonio del empuje empresarial propio de una época admirable de la historia patagónica austral.

Hoy, transcurridos cuarenta y tres años, el venerable barco aún se conserva, aunque semidestruido y carcomido en el costado de babor que da al mar. Su admirable supervivencia y su significado en la tradición marítima austral le merecieron la declaración de "monumento histórico nacional" en 1973¹⁷².

Al comenzar en setiembre de 1939 la Segunda Guerra Mundial, la navegación mercante por aguas de Magallanes registraba un ritmo satisfactorio pero que no guardaba semejanza con el de los años dorados. Entre fines de 1936 y los inicios de 1937 se pudo advertir una situación que afectó al servicio marítimo de cabotaje entre Punta Arenas y los puertos centrales chilenos, como consecuencia de problemas de orden laboral entre las compañías armadoras y los trabajadores marítimos. Aunque momentáneamente superada la crisis durante el transcurso de 1937, vino a agudizarse en 1938 cuando las empresas navieras consideraron que la operación de sus vapores había pasado a hacerse antieconómica por los elevados costos de mantenimiento. Entonces se gestó y produjo la enajenación al Estado de los vapores que integraban la línea. Se originó un servicio de navegación fiscal, *Servicio Marítimo de los Ferrocarriles del Estado*, que comenzó a operar en sustitución de las compañías particulares que habían iniciado treinta años antes y con un excelente plan de funcionamiento el movimiento regular de pasajeros y carga entre el Estrecho y los puertos del norte del país.

A partir de 1938 como consecuencia inmediata de lo anterior, comenzó a producirse la declinación del servicio de cabotaje nacional desde Magallanes hacia el resto de Chile. Nunca más se lograría recuperar la eficiencia conocida antes de 1938, situación que vino a hacer crisis en la medida que se avanzaba hacia la mitad del siglo por la obsolescencia progresiva de los buques y la permanente falencia financiera de la entidad estatal encargada de la operación.

El conflicto bélico significó la cesación del tráfico transoceánico desde puertos europeos, afectando y restringiendo también a raíz

¹⁷² En el Instituto de la Patagonia, de Punta Arenas, se exhiben la rueda del timón y otros artefactos que pertenecieron al *Amadeo*, por especial donación de doña Herminia Menéndez de Gómez.

del encarecimiento de los fletes marítimos, el movimiento naviero con puertos americanos del Atlántico occidental.

La navegación propiamente regional, en cambio, se mantuvo activa durante todos los años de la guerra, pero ya a partir de 1945 y 1946 comenzó a percibirse cierta decadencia que hubo de conducirla en un lustro a su virtual liquidación. Diversos fueron los factores que terminaron con una actividad económica que había sido uno de los pilares del progreso territorial durante el vital período de desarrollo entre 1885 y 1915.

En primer lugar, cabe consignar la antigüedad de las naves, en su mayoría con cuarenta años de duro servicio. En seguida, debe tenerse presente que durante la década de los años treinta y hasta 1945 se había venido produciendo un constante mejoramiento de los caminos troncales del territorio magallánico, con la consiguiente y progresiva generalización del transporte automotor; de tal suerte éste pasó a quitar al marítimo importantes zonas de producción rural, por ser el terrestre más rápido, expedito y aun más económico según avanzaban los años. Así la región de Última Esperanza fue la primera en vincularse mediante caminos con Punta Arenas, para el tráfico de cargas y pasajeros; luego ocurrió otro tanto con la costa patagónica del Estrecho al norte de la metrópoli austral y con la correspondiente fueguina. La región de las Islas Australes, carente de importancia económica desde décadas, era atendida ocasionalmente por un transporte de la Armada de Chile, y por fin las líneas de navegación a la costa argentina se habían ido reduciendo en la misma medida en que el gobierno del Plata fue dictaminando normas para favorecer el tráfico de naves de su bandera.

Así, entonces, la flota del Estrecho acabó por disponer de mayor número de naves que el necesario para cubrir el movimiento mercante, resolviendo algunas firmas armadoras realizar viajes ocasionales hacia puertos del norte del país, que tampoco resultaron convenientes. La reducida flota regional quedó entonces sirviendo las líneas a Porvenir, bahía Inútil y seno del Almirantazgo, y a la zona carbonífera de isla Riesco¹⁷³.

Pero pronto, durante los años finales de la década del cuarenta y los primeros de la siguiente, otras circunstancias terminaron por confirmar la decadencia, ya manifiesta, de la navegación mercantil. Ellas fueron fundamentalmente las crisis de las actividades maderera y carbonífera como consecuencia de la caída violenta de las exportaciones por el cierre de los mercados argentinos tradicionales. Como las explotaciones operaban basadas en el negocio exportador, su liquidación acarreó inexorablemente la de los centros productivos.

¹⁷³ En 1944 la matrícula de Punta Arenas registraba a los vapores *Río Verde*, *Austral*, *Lovart*, *Patagonia*, *Río Santa Cruz*, *Porvenir* y *Minerva*; además 41 goletas y cúteres, la mayoría de ellos a motor, empleados en faenas de carga y en la pesca, y 9 remolcadores para el servicio del puerto.

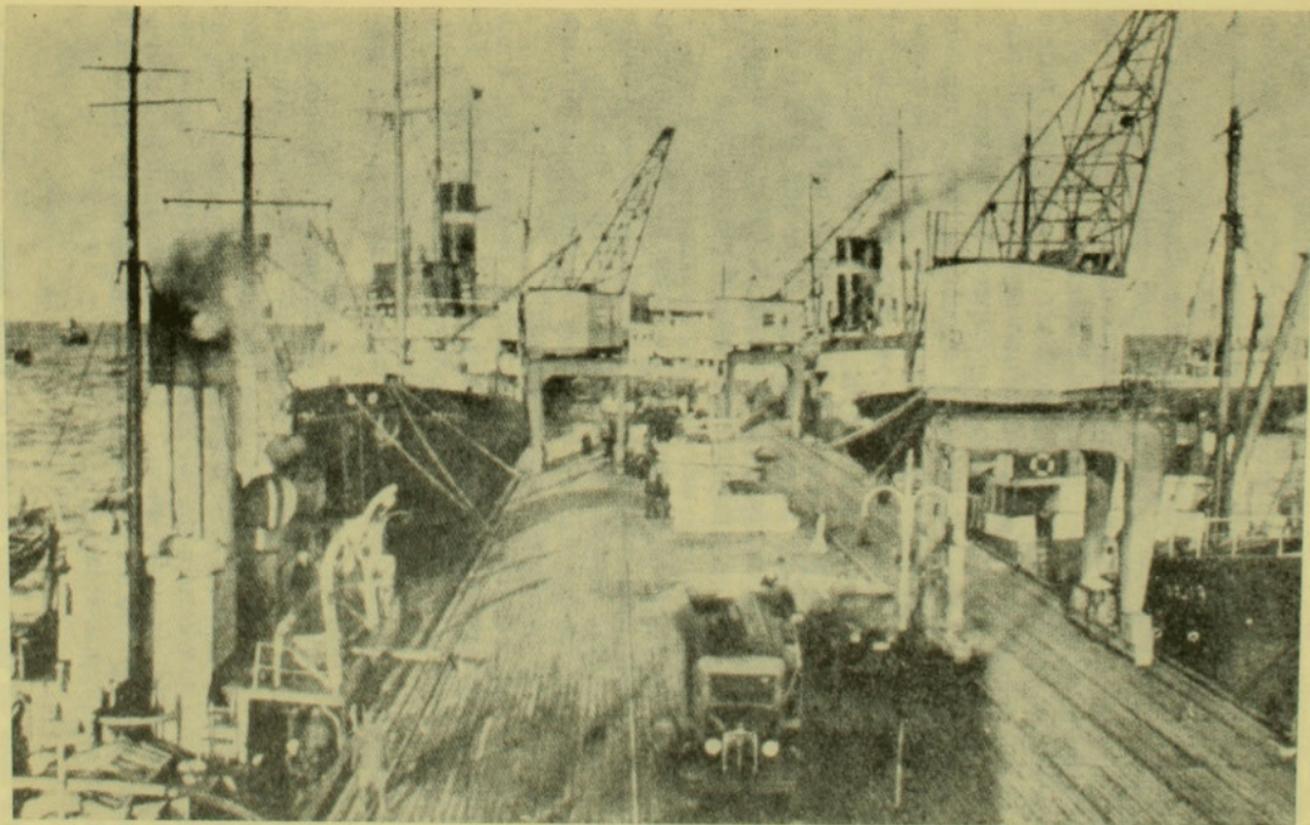


Figura 15.— Vista del muelle "Arturo Prat", Punta Arenas, hacia 1940-42.

res. En muy pocos años fueron cerrándose los aserraderos del Almirantazgo y las minas del Skyring, llevando a la paralización definitiva a la flota de vapores y otras embarcaciones menores de transporte. Y todo ello en un contexto general de deterioro sin precedentes de la economía magallánica, consecuencia directa de la excesiva dependencia de sus rubros de producción fundamentales, respecto de los mercados foráneos¹⁷⁴.

Por último, la aeronavegación comercial entre Punta Arenas, Porvenir y otras localidades de la Tierra del Fuego, establecida a contar de 1945, acabó por sustituir ventajosamente al servicio marítimo, dándole el golpe de gracia a los vapores del Estrecho.

La decadencia marítima entonces vino a ser un apropiado reflejo de la situación económica depresiva en que se encontraba, al promediar el siglo, el otrora floreciente y próspero Magallanes.

Así se produjo la crisis definitiva del negocio naviero. Paralizada la flota de vapores, algunos fueron enviados a desguace y la mayoría vendidos para servicios de cabotaje en otros puntos del litoral chileno. Con ello sobrevino el cierre de los astilleros y de varios establecimientos metalúrgicos asociados con el rubro marítimo.

La liquidación de la flota a vapor significó, a sesenta años de su comienzo, el término de una época histórica de la Patagonia austral, durante el cual le cupo a la marina mercante un papel dinámico de prosperidad y progreso.

¡Cuánto mérito pudieron acumular sobre sí los nobles vaporcitos de hierro o madera que integraron la flota del Estrecho! ¡Cuánto servicio, en ocasiones inapreciable, pudieron prestar y cuánta necesidad lograron atender en sus incesantes navegaciones durante una vida marinera increíblemente prolongada!

Recordemos algunos nombres de estos barcos porque ellos, como sus armadores, son parte de la historia del mar de Magallanes: *Lovart, Tamar, Austral, Torino, Sur, Patagonia, Keel Row, Río Verde, Río Santa Cruz, Fortuna, Armando, Breeze, Minerva, Porvenir...* y el más noble quizá, en la centenaria vejez de sus fierros, el fundador *Amadeo*.

Traigamos a la memoria también a los forjadores de la economía marítimo-mercantil de Magallanes, como José Nogueira, Mauricio Braun, José Menéndez, Máximo Gilli y Rodolfo Stubenrauch; a los bravos capitanes y pilotos que llegaron a consubstanciarse con sus barcos, como León Fernández por citar a uno de tantos, quien navegó por más de cincuenta años... Unos y otros amaron intensamente el mar, haciendo de él la razón de sus empresas, de su fortuna y aun de sus propias vidas.

¹⁷⁴ La caída del movimiento comercial de Punta Arenas, expresión para el caso del correspondiente a la región entera, se señala por el hecho de que en 1951, por ejemplo, sólo entraron 10 naves procedentes de puertos de ultramar y 83 naves chilenas afectadas al cabotaje de altura.

*La navegación del Estrecho en la segunda mitad del siglo XX.
La era de los supertanques*

Los años posteriores a 1952 comenzaron a reflejar una lenta recuperación en la economía de Magallanes. Nuevas circunstancias, asociadas con el desarrollo agropecuario, industrial y petrolero, motivaron una activación comercial y un cambio promisor.

La nueva realidad económica hizo sentir pronto el influjo sobre el movimiento marítimo del Estrecho, que pareció resurgir renovado en cuanto al cabotaje regional, nacional y de ultramar. El cabotaje regional ha venido dando forma a una actividad estable basada en la atención de las necesidades derivadas de la industria petrolífera, de la pesquería industrial y artesanal, del tráfico de vehículos y pasajeros entre Patagonia y Tierra del Fuego y, finalmente, de la conexión con centros como puerto Harris y Cutter Cove que han resurgido a la vuelta de medio siglo y cuyo acceso es fundamentalmente marítimo. Además de los puertos tradicionales de Punta Arenas y Porvenir, han surgido como puntos terminales de embarque de hidrocarburos y de sus derivados, puerto Percy, caleta Clarencia, San Gregorio y Cabo Negro. La actividad pesquera tiene por centros a bahía Catalina, bahía Chilota y Rinconada Bulnes.

El tráfico actual de cabotaje (ver cuadro N° 5) señala en cuanto a entradas de embarcaciones, niveles comparables con los de la época de oro de la navegación a vapor, aunque el efecto de tal movimiento es de mucho menor significación que el de antiguos tiempos.

CUADRO N° 5

*Movimiento marítimo mercante (entradas del Puerto
de Punta Arenas) **

<i>Año</i>	<i>Cabotaje regional</i>	<i>Cabotaje nacional</i>	<i>Exterior</i>	<i>Total</i>
1969	29**	110	94	233**
1970	22**	88	67	177**
1971	21**	88	74	180**
1972	126**	84	73	283**
1973	930	90	71	1.091
1974	1.013	95	77	1.185
1975	1.027	75	47	1.149

* Fuente: Gobernación Marítima de Magallanes. No existen datos anteriores al año 1969.

** Dato incompleto.

En cuanto al cabotaje nacional y al procedente del extranjero puede afirmarse que durante la década de 1960 recuperaron los mejores niveles de antes, a raíz del auge económico experimentado por la región magallánica durante el período, decayendo un tanto, aunque estabilizándose a contar de 1970.

Lo que en el fondo tipifica el resurgimiento del movimiento marítimo fretano en la segunda mitad del siglo XX, particularmente al iniciar su tercio final, es el tráfico interoceánico. Ha venido a otorgarle una creciente importancia al Estrecho como vía de navegación, tal como la tuvo a partir de 1860 (ver cuadro N° 6).

CUADRO N° 6

*Relación de naves mercantes que cruzaron el Estrecho de Magallanes **

<i>Año</i>	<i>En dirección al Pacífico</i>	<i>En dirección al Atlántico</i>	<i>Total</i>
1970			294**
1971			313**
1972	191 naves ***	130***	321
1973	212 " (14 chilenas 198 extranjeras)	158 naves (9 chilenas 149 extranjeras)	370
1974	194 " (12 chilenas 182 extranjeras)	152 " (12 chilenas 140 extranjeras)	346
1975	233 " (21 chilenas 212 extranjeras)	158 " (19 chilenas 139 extranjeras)	391

* Fuente: Gobernación Marítima de Magallanes. Corresponde a libre navegación controlada en los faros Dungeness y Evangelistas.

** Diario "La Prensa Austral", Punta Arenas, 11-IX-1972, con declaraciones del Gobernador Marítimo sobre el tráfico del Estrecho. El dato comprende solamente naves extranjeras.

*** Antecedentes correspondientes sólo a barcos de bandera extranjera; no hay datos sobre naves chilenas.

Esta etapa auspiciosa ha venido a mostrarse en forma notoria desde 1970, año en que comenzó a registrarse el paso por el Estrecho, ocasional en un principio y periódico después, de los modernos buques graneleros, metaleros y petroleros, éstos, verdaderos gigantes de los mares. De entre los primeros buques-tanques que surcaron estas aguas consignamos al *Cabo Tamar*, de bandera chilena y 80.000 toneladas de registro; al *Allegre*, liberiano de 70.000 toneladas y 285 metros de eslora; al *Yalta*, de 75.000 toneladas; al *Furness Bridge* y al *Clementine Churchill*, ambos de bandera británica

y con 91.000 y 95.000 toneladas de peso muerto. De los mayores que han cruzado el Estrecho hasta el cierre de nuestro estudio señalamos a los enormes *Mytilus*, de 325 metros de eslora; *Mangelia*, de 356 metros de eslora y *Marinula*, 333 metros de eslora, los dos primeros británicos y el tercero holandés, todos de más de 200.000 toneladas de peso muerto¹⁷⁵.

Una importante proporción de los buques que realizan la navegación interoceánica pasan de largo sin recalar en Punta Arenas, tal como sucediera hace poco más de cien años en los inicios de la antigua colonia.

De cualquier modo no hay duda que el Estrecho registra hoy una intensidad de tráfico superior a la que nunca tuviera antes, pero inferior a la que se calcula que pueda tener a partir de los próximos 25 años de nuestro siglo.

El creciente tonelaje y porte de los navíos obliga a elegir rutas interoceánicas con vías de cruce navegables sin restricción, como es el caso del estrecho de Magallanes y no el canal de Panamá, seriamente limitado en su capacidad de operación; ni tampoco la ruta cabo de Hornos cuya braveza afectaría seriamente por fatiga a las grandes estructuras flotantes^{175a}.

Esta misma razón ha movido a la Armada de Chile a programar la modernización y extensión de los sistemas de señalización para convertir al Estrecho en una vía cada vez más expedita y segura al servicio del comercio internacional, como lo imaginara el gran visionario que fuera O'Higgins en sus memorables cavilaciones de Montalván^{176 176a}.

Nafragios, accidentes, tragedias y aventuras de guerra

Los cuatro y medio siglos de navegaciones a lo largo del gran canal magallánico encierran cantidad de circunstancias ingratas, obra bien de los fenómenos naturales, bien de acciones humanas.

¹⁷⁵ Desde marzo de 1970 hasta septiembre de 1975, cruzaron el Estrecho en uno u otro sentido, piloteados con prácticos chilenos, 34 buques entre 40.000 y 50.000 TRG; 23 buques entre 50.000 y 70.000 TRG; 19 buques entre 70.000 y 90.000 TRG, y 16 buques sobre 90.000 TRG.

^{175a} El 3 de noviembre de 1976 ingresó al Estrecho, arrastrada por un remolcador, la plataforma *Diamond*, para perforación petrolera, la más grande del mundo al momento, con 254 pies de eslora y 5.000 toneladas de desplazamiento. La gigantesca estructura flotante cruzó sin novedad el gran canal, saliendo al Pacífico por el cabo Pilar.

¹⁷⁶ Estas medidas comprenden, entre otras, la electrificación de los faros, tarea iniciada en 1974, la instalación de otros nuevos en las áreas de la Primera Angostura y Paso Tortuoso, y el estudio de los fondos marinos.

^{176a} Cabría agregar aún que eventuales circunstancias derivadas de la creciente confrontación de intereses entre las superpotencias en África del sur y en sus mares adyacentes, podrían hacer derivar parte del tráfico marítimo hacia aguas más distantes y seguras del sur de América y, por ende, al estrecho de Magallanes.

En la historia marítima del Estrecho se cuentan también otros sucesos, algunos ominosos y otros pintorescos y anecdóticos.

Los más señalados por su continuidad en el tiempo, en particular en épocas pretéritas, fueron los siniestros marítimos. La fragilidad de los veleros hizo que muchas veces resultaran incapaces de soportar la furia de los vientos patagónicos, que los desmantelaban, hundían o lanzaban contra la costa, destruyéndolos.

Corriendo el tiempo y ya impuesta la navegación a vapor, cambiaron las características de los accidentes. Los buques de acero podían soportar mejor los vientos pero, en cambio, surgieron nuevos peligros en forma de rocas ocultas o traicioneros bajos que hacían encallar o averiaban seriamente las naves de mayor calado.

Los accidentes ocurrían a lo largo de todo el Estrecho, con mayor frecuencia, puede decirse, en el sector oriental próximo a las angosturas, y en el sector occidental, sobre las abruptas costas de la isla Desolación y tierras litorales del Paso Largo. Singularmente en el puerto de Punta Arenas se registran siempre numerosos naufragios debido a violentos temporales del sur y del suroeste.

Los siniestros marítimos en el Estrecho, con pérdida total de naves, fueron comunes hasta el siglo XX. A partir de esta centuria la señalización marítima contribuye a prevenir accidentes, y cuando se han producido, por lo general, no han causado el hundimiento de las naves.

Es imposible conocer a ciencia cierta cuántas naves —y cuántas vidas— se perdieron en los accidentes registrados en aguas y costas fretanas. El hidrógrafo e historiador del litoral chileno, comandante Francisco Vidal Gormáz, hizo un recuento desde la época de los descubrimientos geográficos hasta 1901, pero la nómina dista de ser exhaustiva y aunque la hemos complementado hasta nuestros días, no debe considerarse como definitiva (ver Apéndice III).

Inaugura este recuento la carabela *Sancti Spiritus* que en 1526 fue arrojada sobre la costa occidental de Dungeness, siguiéndole la nao capitana de la flota del obispo de Plasencia, en 1540. Accidente que hizo época fue el del vapor de ruedas *Santiago* de la P.S.N.C., que se hundió en puerto Misericordia, isla Desolación, en 1860, salvándose providencialmente la mayor parte del pasaje y tripulación, siendo ésta la nave de mayor tonelaje siniestrada hasta entonces. Otro accidente que produjo gran conmoción entre la población de Punta Arenas fue el que afectó a la cañonera británica *Dotterel*, en 1881, debido a una explosión ocurrida en la santabárbara; pereció la mayoría de la tripulación. También causaron resonancia los accidentes de los vapores *Atlantique*, francés, de 1.917 toneladas, ocurrido en 1894 en las cercanías de la isla Magdalena; el del *Copernicus*, de bandera británica y 2.052 toneladas, en el cabo Pilar en 1895; y el del vapor norteamericano *Corocoro* que encalló en punta Baja, en 1897, perdiéndose totalmente, y que con sus 4.500 toneladas pasó a ser la nave de mayor tonelaje perdida en aguas del Estrecho. Igual-

mente sensible fue el accidente producido, en 1919, en las cercanías del puerto San Miguel, al chocar los vapores regionales *Alfonso* y *Fortuna*, yéndose aquél a pique y ocasionando la pérdida de 29 vidas entre pasajeros y tripulantes.

Con los años, y gracias a la progresiva señalización marítima y al perfeccionamiento de las cartas náuticas, la ruta se fue haciendo cada vez más segura. Los accidentes se fueron espaciando, hubo muy pocos y en general de escasa importancia.

Sin embargo, en nuestros días el encallamiento del gigantesco petrolero *Metula*, de bandera holandesa, en el bajo Satélite a la entrada occidental de la Primera Angostura, y que ocurrió el 9 de agosto de 1974, produjo resonancia mundial. Se trataba de una nave de 325 metros de eslora y 210.000 toneladas, y además de un buque de tipo VLCC¹⁷⁷, que en sus estanques llevaba casi doscientas mil toneladas de petróleo. Ochenta millones de litros de crudo se derramaron en el mar, yendo a depositarse, a lo menos la mitad, sobre la costa a lo largo de una importante extensión de litoral fueguino desde la Primera Angostura hasta bahía Felipe. Este grave accidente generó gran preocupación en los ambientes científicos por las funestas consecuencias ecológicas sobre la vida marina y la del litoral.

Aunque en el Estrecho las tragedias marítimas nunca alcanzaron los caracteres dramáticos de las que tuvieron lugar en los mares del Cabo de Hornos, las crónicas registran ciertos sucesos dolorosos ocurridos en las aguas o litorales fretanos.

Varios relatos señalan las penalidades que debieron soportar los salvados de algún naufragio, luchando por sobrevivir en condiciones extremadamente duras por causa del clima, las privaciones, las heridas o por el ataque de los indígenas canoeros. Una vez fundados Fuerte Bulnes y Punta Arenas, ambos establecimientos pudieron contribuir a socorrer a las víctimas de los naufragios.

Pero las tragedias no siempre tuvieron por origen accidentes marítimos. A veces lo fueron la imprudencia, como sucedió en 1846 en la costa de la isla Carlos III, cuando navegaba a la cuadra el queche nacional *Magallanes*. Ocurrió que avistados algunos aborígenes, el comandante ordenó al teniente Barragán, dirigirse a tierra para capturar a un alakalufe. Intentó hacerlo acompañado por algunos marineros pero se produjo un gran alboroto y los indígenas acometieron ferozmente, resultando herido de tal gravedad el oficial, que falleció a los pocos días, siendo sepultado en el cementerio de Fuerte Bulnes.

Un hecho similar sucedió años más tarde, en 1871, en puerto Gallant. En esta oportunidad el capitán y tripulantes del bergantín británico *Propontis* entraron en amistoso trato, según se afirmaría después, con los alakalufes que merodeaban por el litoral, agasa-

¹⁷⁷ Very Large Crude Carrier = Transporte muy grande de crudo.

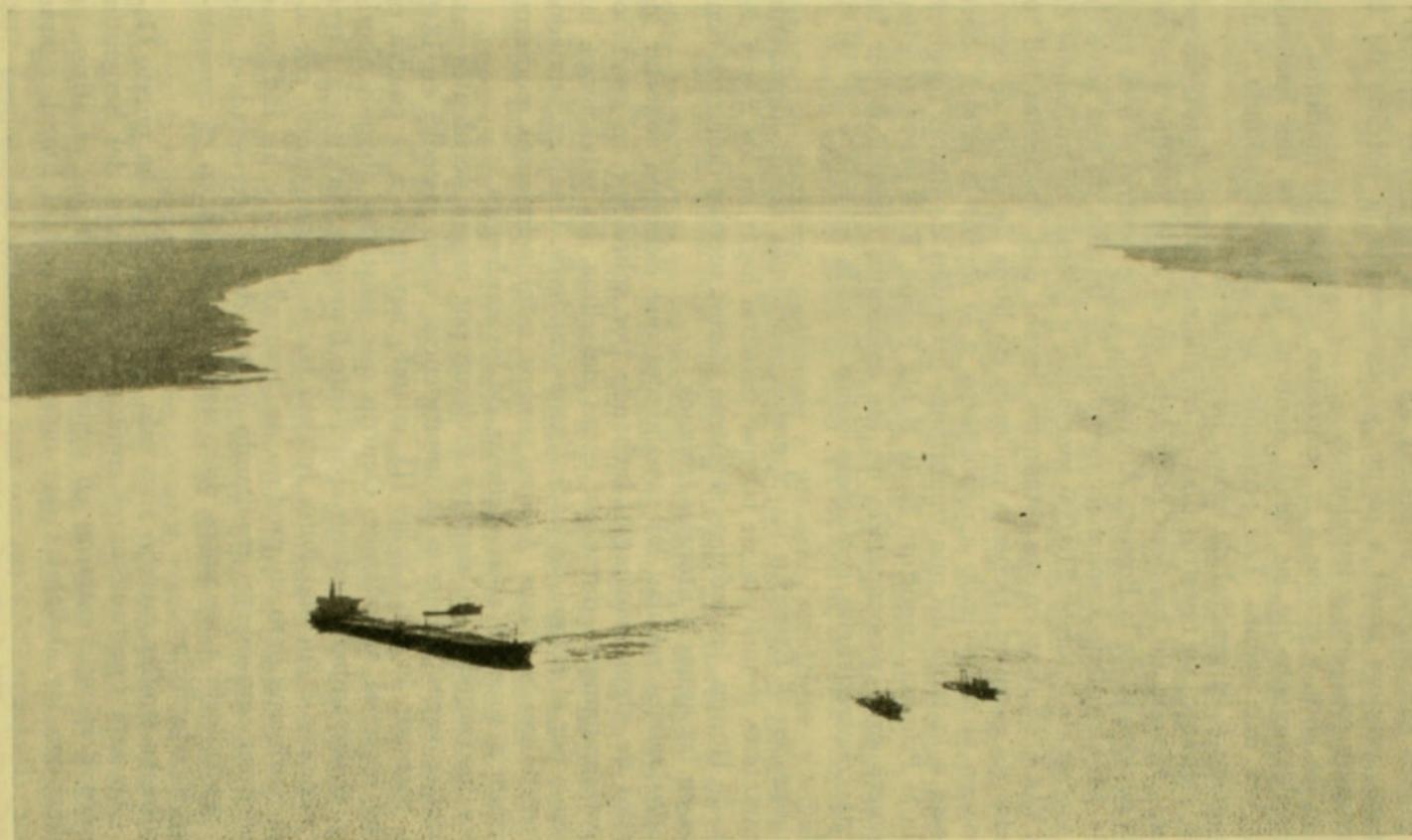


Figura 16.—Vista aérea de la Primera Angostura del Estrecho desde el SO al NE, con el superpetrolero Metula, en primer plano, en septiembre de 1974. (Cortesía Sr. Salvador Nazar S.)

jándolos cuando subieron al buque. Posteriormente, al bajar a tierra, el capitán y tres marineros fueron asesinados por los indígenas. Se pensó que esto se debió a la codicia de los aborígenes, aunque no debe descartarse la posibilidad de algún atentado de los marinos ingleses en contra de los naturales, ante el cual éstos habrían reaccionado en dicha forma.

En 1894 ocurriría el tercer suceso criminal de los anales del Estrecho, en puerto Hidden, isla Clarence. A dicho lugar arribó en marzo de ese año el cúter pesquero *Teresina B*, tripulado por tres eslavos y un portugués, quienes no tardaron en entrar en relación con los canoeros de la comarca. Estos indígenas, según declararían más tarde los sobrevivientes, atacaron a los tripulantes sin que mediara provocación alguna, dando muerte a dos de ellos y dejando malherido a un tercero, señalándose así una vez más la artera índole que les había ganado siniestra fama a varios de ellos. En efecto, por los años finales del siglo los alakalufes que merodeaban por la región occidental del Estrecho habían causado la referida y otras fechorías, en particular aquellas que se realizaron teniendo como protagonista al tristemente célebre cacique Kacho y que movieron a gran preocupación a las autoridades de Punta Arenas. Se dio la orden de capturar vivo o muerto al jefe indígena, correspondiéndole al afamado capitán Enrique Rothemburg acabar con el feroz cacique.

Señalemos en descargo de los indígenas que éstos no teniendo necesariamente una índole perversa, actuaron a menudo movidos por el resentimiento que les causaban los agravios y atropellos de los loberos, únicos seres civilizados con los que tenían relación los salvajes, no distinguiendo en sus actos de venganza entre los ofensores y las víctimas que a veces, inocentemente, pudieron pagar las consecuencias.

Naufragios y tragedias como los señalados no agotan la cuenta de los hechos ingratos acontecidos en el estrecho de Magallanes. Vale para el caso recordar los ajusticiamientos a que diera lugar la severidad de los navegantes españoles y holandeses de los primeros siglos, o los acontecimientos terribles de los motines que en 1851 y 1877 sacudieron a la colonia de Punta Arenas y que por ser muy conocidos aquí sólo mencionamos. Menos conocidos —y por lo mismo las consignamos— son las incidencias que fueron secuela de tales hechos y que tuvieron por escena el mar magallánico y sectores de su litoral.

El cabecilla de los luctuosos acontecimientos de noviembre y diciembre de 1851, teniente Miguel José Cambiazo, se había apoderado, con engaño, de los bergantines *Florida*, norteamericano, y *Elisa Cornish*, británico, éste con un rico botín de oro y plata en barras. Consumado su crimen que redujo a la más completa ruina al establecimiento chileno, Cambiazo discurrió abandonar el lugar por temor a la llegada de alguna nave de guerra, ordenando el embarque de toda la población —que subía de 400 almas— en los dos bu-

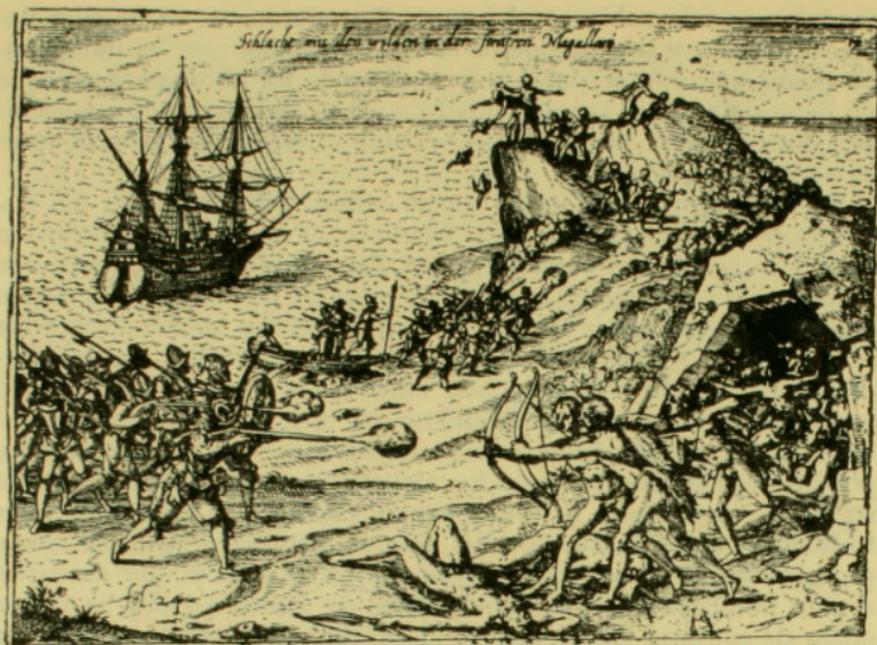


Figura 17.—Ataque de los holandeses a los indígenas selknam en el cabo Nassau, costa fueguina de la Primera Angostura del Estrecho. Grabado del siglo XVII.

ques, los que zarparon rumbo al Pacífico el 2 de enero de 1852. Luego de recalar en Fuerte Bulnes y bahía San Nicolás las naves fondearon en bahía Wood o Solano. En este sitio Cambiazo hizo bajar a tierra, obrando pérfidamente, a 58 personas que viajaban a bordo del *Florida*, abandonándolas sobre la costa y prosiguiendo de inmediato hacia el sector oriental del Estrecho. La nave que así zarparaba de bahía Solano con destino a las costas del Brasil tenía todas las trazas de una embarcación pirata; hasta la singular bandera que enarbolaba semejaba a las que habían utilizado los filibusteros de antaño. El propósito de Cambiazo no alcanzó a cumplirse pues en aguas del Atlántico un audaz golpe puso al *Florida* en manos de hombres honrados.

Entretanto, el Intendente de Chiloé y el propio Gobierno se hallaban impuestos de lo ocurrido en la colonia del Estrecho gracias a informes de algunos fugitivos recogidos por la barca nacional *Tres Amigos* y por el vapor inglés *Lima* que había tocado en Punta Arenas cuando la escuadrilla de Cambiazo se encontraba en bahía Solano. Fue así como se dispuso una rápida expedición punitiva cuya jefatura se confió al capitán de la Armada de Chile, Santiago Jorge Bynon y que se embarcó en el vapor de guerra británico *Virago* puesto a disposición de Chile para la emergencia. Separada-

mente debían dirigirse al Estrecho los bergantines *Meteoro* e *Infatigable* con el fin de prestar apoyo a la comisión del *Virago*.

El buque inglés entró al estrecho de Magallanes el 17 de enero dando comienzo a la exploración del litoral con el fin de ubicar el *Florida* y el *Elisa Cornish*. La búsqueda resultó afortunada al descubrirse en las cercanías del puerto de Playa Parda al *Elisa Cornish*, que fue capturado sin combate, liberándose a los inocentes habitantes de Punta Arenas que se encontraban a su bordo, en tanto se reducía a prisión a los secuaces de Cambiazo. Enterado Bynon de la fuga del cabecilla, producida hacía ya casi dos semanas, dispuso proseguir adelante, ordenándose al bergantín aguardar fondeado en el mencionado puerto.

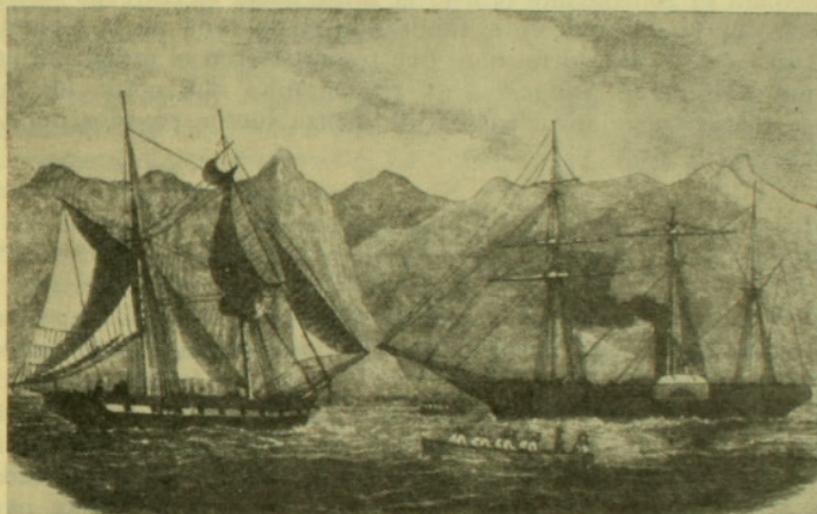
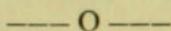


Figura 18.—H.M.S. *Virago* capturando al bergantín *Elisa Cornish* en *Playa Parda*, 1852.

La *Virago* navegó tocando en puerto Solano, en Fuerte Bulnes y en Punta Arenas, lugar éste donde pudo rescatar a la mayoría de los infelices que habían sido abandonados por Cambiazo en el primero de los sitios mencionados y que habían recorrido, en penosa marcha, el trecho de más de 100 kilómetros que los separaba de la Colonia. Una parte de los abandonados había huido en dirección a las pampas del norte llevándose la caballada y algún ganado mayor. El buque inglés continuó al oriente en su búsqueda y también tras el *Florida* donde viajaba Cambiazo y sus colaboradores, alcanzando hasta la misma boca oriental, sin éxito. Retornó entonces el *Virago* a Playa Parda y zarpó luego hacia San Carlos de Ancud llevando al bergantín *Elisa Cornish*, con lo que vino a cerrarse el fatídico suceso iniciado en la noche del 21 de noviembre de 1851.

Corrieron los años y en 1877 ocurrió, nuevamente en una infausta noche de noviembre, el segundo y último de los motines históricos que afectaron a Punta Arenas en sus primeras décadas. Y también en esta oportunidad las aguas del Estrecho conocieron el surcar presuroso de una navegación punitiva que condujo a las fuerzas que restablecieron la normalidad. Faltó poco para que el mar magallánico fuera escenario de un acto de piratería por parte de los amotinados al fracasar el intento de captura del vapor mercante alemán *Memphis*.

El gobernador de Magallanes Diego Dublé Almeida, que había salvando con vida la noche del alzamiento, pudo escapar de la Colonia, pese a encontrarse malherido, y llegar hasta el seno Skyring donde se hallaba la corbeta *Magallanes* en misión hidrográfica. De inmediato su comandante ordenó el zarpe hacia el Estrecho al que penetró el 14 de noviembre, fondeando en la rada de la Colonia. Allí se iniciaron las operaciones que restablecieron el orden público y que permitieron capturar a los responsables del motín, los que luego de ser sometidos a consejo de guerra fueron pasados por las armas.



El fantasma de la guerra también anduvo agitando sus alas sobre las aguas fretanas, pero por fortuna todo no pasó más allá de ominosas circunstancias.

El primer suceso de esta naturaleza ocurrió en 1866 cuando Chile y Perú se trabaron en absurda guerra con España. No es del caso mencionar las causas y hechos del lamentable conflicto, cuyos acontecimientos tuvieron por teatro principal a las aguas chilenas, pero vale la pena traer a la memoria algunos sucesos que transcurrieron en aguas de Magallanes y que estuvieron relacionados con la guerra. En diciembre de 1865 el gobierno de Chile dispuso que la recién capturada corbeta española a vapor, *Virgen de Covadonga*, al mando del capitán Manuel Thomson se dirigiera al Estrecho para apresarse al vapor enemigo *San Quintín*, que venía del Atlántico para reunirse con la flota española que operaba en el Pacífico. Arribada la *Covadonga*, el 7 de enero de 1866, y efectuadas sin éxito las operaciones de búsqueda por las aguas del Estrecho durante tres semanas, retornó a Chiloé donde debía concentrarse la escuadra chileno-peruana.

Poco después, en abril, llegaron al Estrecho las corbetas peruanas *América* y *Unión* con el objeto de recibir a los blindados *Huáscar* e *Independencia*. Las cuatro naves peruanas fueron abastecidas en Punta Arenas con el carbón que en calidad de combustible de guerra había enviado el gobierno chileno a Magallanes. Luego de esta breve permanencia en Punta Arenas, a la espera también de algún buque

enemigo, los buques peruanos se dirigieron hacia el norte, con lo que terminó para la colonia de Magallanes todo suceso vinculado con el conflicto bélico.

Pasó algo más de una década y nuevamente los nubarrones siniestros que presagiaban la guerra se cernieron sobre los Andes. Ahora la razón de tal circunstancia era el peligro de una ruptura con Argentina a raíz de la larga disputa sobre el dominio de la Patagonia, el estrecho de Magallanes y la Tierra del Fuego.

A partir de 1876 la disputa limítrofe con Argentina, mantenida hasta el momento en el plano diplomático, pareció encaminarse hacia las vías de hecho, ya que Chile en uso de sus derechos soberanos se dispuso a actuar con energía frente a los actos violatorios del statu quo pactado sobre la costa patagónica atlántica. Fue entonces cuando la corbeta *Magallanes* capturó a la barca francesa *Jeanne Amélie*, que se hallaba cargando guano de aves marinas en forma clandestina en el islote de Monte León, al sur del río Santa Cruz. Repetida la acción violatoria en 1878, por la barca norteamericana *Devonshire*, le cupo a la misma corbeta chilena proceder también a su captura. Estos acontecimientos agitaron los ánimos bélicos en Santiago y Buenos Aires.

Así las cosas, el gobernador de Magallanes Carlos Wood adoptaba, a fines de 1878, distintas medidas para prevenir un eventual ataque. Se establecieron guardias y vigías a lo largo de la costa patagónica del Estrecho; se construyeron galpones para albergar tropas y depósitos de aprovisionamiento; se abasteció, en fin, lo mejor posible a las corbetas *Chacabuco* y *Magallanes*, que esperaban la llegada de la escuadra chilena que estaba en Lota cargando carbón, pero la sangre no llegó al Estrecho. . .

Si el enfrentamiento con los argentinos no alcanzó a producirse, sí en cambio se suscitó entre Chile, Bolivia y Perú, el conflicto conocido como Guerra del Pacífico.

En estas circunstancias se produjo un incidente en aguas del estrecho de Magallanes y en la rada de Punta Arenas, en agosto de 1879.

Al promediar aquel año el monitor peruano *Huáscar* capturó al transporte chileno *Rímac*. Además del apreciable botín, el comandante peruano Miguel Grau se apoderó de valiosa información que le hizo saber la próxima llegada —vía estrecho de Magallanes— de dos cargamentos de armas destinados al ejército chileno. El almirante peruano dispuso entonces que la corbeta *Unión* se dirigiera al Estrecho para interceptar a los vapores que traían dicha carga. Fue así como el 16 de agosto el buque peruano navegando a la cuadra de Agua Fresca, se cruzó con el mercante alemán *Sakkara*, del que procuró obtener información acerca de las naves esperadas, pero sin ningún resultado favorable. Al parecer —aquí conjeturamos—, el *Sakkara* habría sido una de tales naves, y en consecuencia se le habría escapado al comandante peruano.

La *Unión* arribó a Punta Arenas a las dos de la tarde del mismo día 16, enarbolando bandera francesa. “Aunque no se hubiera visto por la mañana la bandera cuando llamó al vapor alemán —escribió un testigo presencial— no habría cabido duda ninguna que era un buque enemigo por su aspecto sospechoso. La corbeta estaba pintada de plomo claro; sus cañones todos en batería i los palos mayores i mesana mochos. Sólo el trinquete conservaba sus masteleros i las cofas todas cubiertas. Un buque de nación amiga como es la francesa, cuya bandera enarboló, no podía presentarse en son de combate. ¿Qué se proponía con tanto misterio?”.

En cuanto fondeó, un bote se dirigió hacia el pontón fiscal *Kate Kellog*, que almacenaba carbón, al que abordó capturando a su único tripulante, que montaba guardia. Mientras tanto la *Unión* arrió la bandera francesa, sin enarbolar ninguna otra en su lugar; al mismo tiempo el bote mencionado abordaba otras dos embarcaciones, la goleta *Rescue* y el cúter *Rayo*, pertenecientes a armadores de la localidad, capturando, en cada caso, un marinero.

Estos movimientos fueron observados con alarma por las autoridades y la población de la Colonia que comenzaban a darse cuenta de que era una nave enemiga la que así operaba al amparo de la impunidad.

Como no podían conocerse las intenciones del jefe peruano, se formó una comisión con prestigiosos vecinos como Henry Reynard, cónsul británico y Augusto Wahlen, quienes se dirigieron a la *Unión*. Apenas subieron a bordo pudieron observar que se enarbolaba la bandera del Perú.

Mientras tanto, el gobernador de la Colonia, Carlos Wood, dedujo acertadamente la razón de la presencia peruana en aguas del Estrecho. Ordenó que la exigua guarnición se estacionara en la playa para repeler cualquier intento de desembarco¹⁷⁸ y llamó a tres hombres de confianza: Juan Hurtado, Julio Izarnótegui y Celestino Bousquet, para comunicarles que se esperaba la inminente llegada de un vapor procedente de Europa, con un cargamento de armas. Les pidió dirigirse por tierra hacia la Primera Angostura del Estrecho, para esperar el paso de la nave y avisarle a su capitán de la delicada situación. Provistos de banderas y libros de señales, y luego de diecisiete horas de duro cabalgar llegaron al punto indicado, donde esperaron el paso del mercante, que se produjo al día siguiente alrededor del mediodía. Los enviados del gobernador se pusieron en contacto inmediato con el capitán a través de señales y le advirtieron del peligro que le aguardaba si continuaba viaje hacia Punta Arenas. La nave entonces fondeó y el cargamento de armas para el ejército chileno pudo ser salvado.

¹⁷⁸ De acuerdo con la memoria gubernativa del año 1879, despachada por oficio 78, del 8 de abril de 1880, la guarnición de la Colonia estaba formada por un piquete de 20 artilleros de marina al mando de un sargento.

Mientras el cónsul Reynard parlamentaba a bordo de la *Unión* con su comandante Aurelio García y García, se levantó un fuerte ventarrón que retuvo a bordo a los emisarios por varias horas, con la consiguiente preocupación de los habitantes de la Colonia. El viento no impidió, por otra parte, que se iniciara el embarque de carbón desde el pontón, operación que se prosiguió durante la noche y todo el día siguiente.

Al amainar el temporal en la noche del 16, pudieron regresar a tierra Reynard y Wahlen, quienes de inmediato se presentaron al gobernador Wood para transmitirle las conversaciones con el comandante peruano. Este, en resumen, había garantizado bajo palabra de honor que no molestaría a la Colonia y respetaría las embarcaciones surtas en su rada, siempre que se le proporcionaran víveres frescos. Pero, ante una negativa en tal sentido, enviaría gente a tierra para que por la fuerza se procurara el abastecimiento, y en caso de ser atacados, los marineros peruanos procederían a cañonear la Colonia *hasta reducirla a cenizas*. Es obvio que los emisarios fueron interrogados sobre el paso de las naves que se aguardaba, sin obtener información alguna, ya que ni Reynard ni Wahlen tenían noticia del cargamento de armas.

Carlos Wood le hizo saber a García y García, a través del cónsul británico, que careciendo de medios para defender las embarcaciones hiciera con ellas lo que quisiera, pero que *no le permitiría poner pie en tierra* a marinero alguno. La réplica del oficial peruano fue escueta y preñada de amenazas: que estaba bien, que él sabría lo que haría.

La noche del 16 al 17 de agosto de 1879 fue angustiosa para los habitantes de la pequeña Punta Arenas. La perspectiva de un bombardeo que haría arder las casitas de madera, trajo recuerdos de los sucesos acaecidos año y medio atrás durante el fatídico motín de los artilleros de marina. La experiencia había sido terriblemente dura y nadie deseaba que se repitiera.

Por su parte, Reynard y Wahlen, con otros vecinos importantes, entre los cuales debemos suponer que estaban José Nogueira, José Menéndez, Guillermo Bloom y Francisco Meidell, determinaron entrevistarse con el jefe de la *Unión* para buscar una solución. De tal modo, en la mañana del domingo 17, Henry Reynard volvió una vez más a bordo y pidió al comandante un trato humanitario para la población a nombre de los comerciantes extranjeros establecidos. La respuesta de García y García fue breve y precisa: que daba dos horas de plazo para cumplir con lo que había pedido el día anterior y recordó que si se disparaba un solo tiro en su contra bombardearía el pueblo.

Regresó Reynard a tierra y expuso a Wood el ultimátum del peruano, diciéndole que el buque tenía, según había podido observar, catorce cañones de 70 libras, con diecisiete tiros cada uno, además de cuatro cañones de menor calibre dispuestos en cubierta. Fue en-

tonces cuando el cónsul británico planteó al gobernador la conveniencia de aprovisionar al buque. Este dio la autorización "*a fin de salvar a todo un pueblo de las desgracias y miserias a que quedaría reducido de cumplirse la amenaza*".

La noticia del ultimátum cundió velozmente entre los habitantes, quienes abandonaron sus casas, apenas con lo puesto, internándose en los montes cercanos sin importarles el frío y la nieve. En poco tiempo las casas y el comercio quedaron cerrados y por las calles sólo se veían hombres con caras de preocupación, mientras los contados soldados aguardaban con el arma al brazo.

Para Wood la decisión no era fácil; su misión como militar era defender la población por una parte, pero también procurar que en lo posible el enemigo no se aprovisionase. Valía la pena pensar si era justo transigir en un aspecto menor, como conceder el aprovisionamiento requerido, para salvar a una población inocente. Su cálculo profesional le debió hacer pensar que de su decisión dependía que la Colonia recibiera no menos de doscientos cañonazos, disparados con tranquilidad desde la nave peruana.

Luego de mucha insistencia por parte de los vecinos más influyentes, el gobernador dio autorización exigiéndole bajo palabra de honor al jefe peruano que respetara el pontón y las embarcaciones del puerto, a lo que García y García se comprometió de buen grado. El comercio entregó las provisiones requeridas y la mayoría de las familias comenzaron a regresar al pueblo. No lo hicieron todas, pues algunos desconfiados temieron que los peruanos rompieran su compromiso y destruyeran la Colonia. Pagaron así su angustiada duda alojando aquella noche en medio del bosque nevado.

Conjurado finalmente el peligro, el marino peruano dio orden de zarpar al norte, devolviendo antes a los tres marineros apresados el primer día. La *Unión* se alejó así el 18 de agosto con gran alivio de la población puntarenense.

No faltaron quienes censuraron al gobernador Wood por su decisión de aceptar el aprovisionamiento. Pero la inmensa mayoría de la población aplaudió su prudente actitud adoptada en consideración al bien común. Meses más tarde sería llamado al ejército en campaña, distinguiéndose en muchas acciones y alcanzando el grado de coronel. Carlos Wood había cumplido la difícil tarea de restablecer el orden y la confianza de los habitantes de Punta Arenas después del motín de 1877. Con habilidad pudo lograr ambos objetivos, restituyendo el ánimo a la población, permitiendo así el retorno de la Colonia hacia una senda progresista, salvándola quizá de la amenaza de total liquidación que, en ciertos momentos, llegó a cernirse sobre ella.

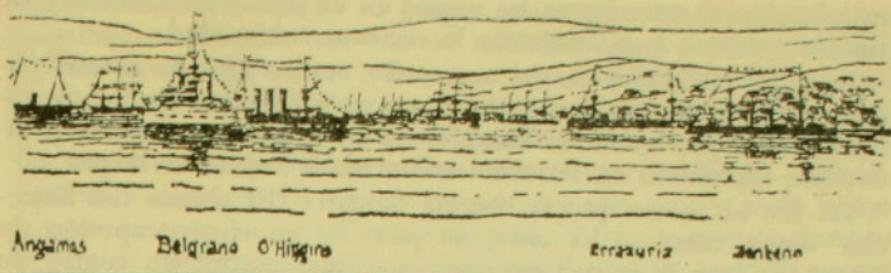


Figura 19.— *Naves de guerra chilenas y argentinas en el puerto de Punta Arenas en febrero de 1899, con ocasión del encuentro de los Presidentes Federico Errázuriz y Julio A. Roca. Dibujo del guardiamarina argentino Teodoro Cailet-Bois.*

Veinte años después el asunto de límites entre Chile y Argentina volvió a presagiar un conflicto armado entre ambos vecinos. Aunque el Estrecho había dejado de ser una de las causas de la disputa, era evidente que en el caso de un enfrentamiento sería teatro seguro de operaciones navales. Hacia 1898 los dos países se comenzaron a preparar para la guerra, que se veía venir a pasos de gigante. Mas la inspiración feliz del mandatario argentino, Presidente Julio A. Roca, que manifestó su disposición para reunirse con su colega chileno Federico Errázuriz, y la inmediata aceptación de éste, trajo un momentáneo alivio a los inflamados espíritus. Se fijó como lugar del encuentro el estrecho de Magallanes, precisamente Punta Arenas. Y hacia el distante territorio meridional pusieron proa las naves de guerra de ambas repúblicas en preventiva misión de paz.

La escuadrilla chilena fue encabezada por el acorazado *O'Higgins*, a cuyo bordo viajaban el Presidente Errázuriz, el vicealmirante Jorge Montt, Director General de la Armada y ex primer mandatario de la República, y varios ministros y parlamentarios. Integraban esta flota los cruceros livianos *Ministro Zenteno* y *Errázuriz* y los transportes *Casma* y *Angamos*. La escuadrilla del país del Plata estaba integrada por el acorazado *Belgrano*, por el crucero liviano *Patria* y por la fragata *Sarmiento*. En la nave insignia venía el Presidente Roca, su ministro de Relaciones Exteriores y una comitiva que incluía a personajes de relevancia política.

Los buques chilenos arribaron a Punta Arenas el 12 de febrero de 1899 y tres días después lo hicieron las naves argentinas, procediendo desde el sur por la vía de los canales fueguinos, con lo que más de algún suspicaz calculó con inquietud que los eventuales enemigos poseían un cierto conocimiento de las navegaciones por el laberinto archipiélagico austral.

Realizado el ceremonial de rigor, el Presidente Roca se trasladó al *O'Higgins*, donde fue recibido por el Presidente de Chile. Ambos

mandatarios se estrecharon las manos en un ambiente solemne y de sincera amistad, que desmentía la reciente animosidad.

Reunidos en la cámara del acorazado, ambos jefes de Estado pudieron plantearse con franqueza los puntos de vista de ambos gobiernos. Posteriormente en banquetes y actos públicos los dos mandatarios expresaron su ferviente voluntad de mantener la paz.

Tal fue el suceso que la historia llamaría "El abrazo del Estrecho" —que, como se ha visto, no pasó de un efusivo apretón de manos— y que hizo del escenario marítimo austral un centro de atención para los pueblos chileno y argentino, y para los gobernantes de otras naciones que observaban con preocupación el curso de los acontecimientos.

La paz había sido salvada, pero sólo de momento pues apenas había transcurrido poco más de un año desde el encuentro del Estrecho, cuando ya retornaron las suspicacias y los incidentes. El asunto asumió un mal cariz por lo irreconciliable de las respectivas posiciones en la cuestión limítrofe, particularmente en el territorio patagónico andino. Chile postulaba, por un lado, que el límite debía correr siguiendo la divisoria continental de aguas. Argentina, a su turno, propugnaba que el deslinde debía seguir por las más altas cumbres andinas. Los dos hechos geográficos eran coincidentes desde el paso de San Francisco, en el extremo norte, hasta el cerro Tronador, en el grado 41 sur, con la única excepción de la hoya del lago Lácar, uno de los puntos en disputa. Al sur del Tronador las líneas se hacían divergentes, marchando la *divisoria de aguas* hacia el sudoriente, y la línea de las *altas cumbres* hacia el sudoccidente, quedando entre las dos una importante porción territorial de fértiles valles andinos, en su mayor parte en proceso de colonización por ambas naciones.

Se había hecho, por lo tanto, imposible toda conciliación que permitiera convenir un trazado y se continuaba con los actos de ocupación y de jurisdicción, algunos estimados como violatorios del *modus vivendi* pactado, mientras el árbitro designado, S. M. Británica, resolvía sobre el asunto entregado a su competencia. Así, durante el otoño de 1900, las cosas fueron de mal en peor y para el invierno el espectro de la guerra se abatía sobre las dos naciones.

Los dos países volvieron una vez más a prepararse para la guerra y las miradas de los estrategas se posaron, entre otros puntos claves, en el estrecho de Magallanes, posición para Chile de carácter vital y para Argentina un acariciado anhelo de conquista y dominio. Argentina trazó sus planes militares a fin de que una vez abiertas las hostilidades el gran canal interoceánico quedara de inmediato en sus manos. Para ello estacionó tropas en puertos patagónicos y envió pertrechos hacia las cercanías del futuro teatro de operaciones ¹⁷⁹.

¹⁷⁹ Cfr. Gustavo Ferrari, *Conflicto y Paz con Chile, 1898-1903*. EUDEBA, Buenos Aires, 1969.

Chile, entretanto, adoptó su propia estrategia respecto al territorio magallánico. Dispuso, entre otras medidas, que se efectuaran maniobras navales periódicas y llamó a servicio a los hombres en edad militar. Ordenó además la construcción y el mejoramiento de servicios de comunicaciones y el establecimiento de un importante depósito naval en bahía Pecket, rebautizada *puerto Zenteno*.

Afortunadamente la cordura primó una vez más y pudo conjurarse la amenaza del conflicto. Luego de laboriosas negociaciones se llegó a un tratado que, en lo esencial, estableció un acuerdo general de arbitraje obligatorio para dirimir las cuestiones que se presentaren entre las dos naciones. Además se obtuvo una política de equivalencia y limitación de armamentos. Un año más tarde podía conocerse públicamente el Laudo Arbitral, pronunciado en noviembre de 1902, en virtud de cuyas disposiciones se adjudicaron a uno y otro país los territorios en disputa.

La tranquilidad volvió a las tierras del Estrecho y sus habitantes se entregaron con renovada energía a fomentar el progreso social y económico.

Muchos años después, en 1914, lejos de allí, el distante conflicto de la Primera Guerra Mundial entre las potencias europeas, tendría ecos trágicos en los mares meridionales del globo y anecdóticos en aguas del estrecho de Magallanes.

Al iniciarse las hostilidades entre dos de los países beligerantes, los poderosos imperios germano y británico, habían quedado en distintos mares varios barcos de la flota alemana. Inglaterra, que dominaba en los océanos, ordenó el hundimiento o captura de las naves enemigas.

Con tal propósito entraron al estrecho de Magallanes a fines de septiembre de 1914 los potentes cruceros ingleses *Good Hope*, *Glasgow* y *Monmouth*, de 12.000, 9.800 y 4.800 toneladas, respectivamente, y el transporte armado *Otranto*. Esta escuadrilla, al mando del contralmirante Christopher Craddock llegó a Punta Arenas el día 28, en ostensible visita de cortesía a la autoridad naval chilena del Territorio, contralmirante Arturo Cuevas. Por cierto que tras la cortesía formal se encubría el propósito de informarse en la colonia británica residente del paso o situación de buques germanos. De ese modo comenzó en Punta Arenas una encubierta y pintoresca guerra diplomática en que los conciudadanos de los principales estados beligerantes procuraron durante los primeros años de la guerra informar a sus respectivos gobiernos o a unidades navales. Papel fundamental cupo en estos sucesos a los cónsules y prestigiosos vecinos Rodolfo Stubenrauch, del Imperio Alemán, y Charles Milward, de Gran Bretaña.

Los navíos ingleses navegaban tras la pista de una escuadra alemana integrada por los cruceros *Scharnhorst*, *Gneisenau*, *Nürnberg*, *Leipzig* y *Dresden*, que al mando del almirante Graf von Spee debía hallarse en aguas del Pacífico sudoriental.

Dos semanas después del zarpe de los británicos hacia el occidente, llegaba a Punta Arenas el mercante alemán *Navarra*, cargado con cinco mil toneladas de carbón, saliendo casi de inmediato con rumbo a Iquique. Era evidente que el combustible estaba destinado a los cruceros alemanes. Días después era el *North Wales*, británico, el que tocaba en el puerto del Estrecho también con carbón, presumiblemente para las naves de Craddock, como lo haría más tarde el *Saint Leonard*.

A todo esto los barcos alemanes no se dejaban ver y los buques ingleses se afanaban en su búsqueda cruzando el Estrecho de un océano a otro, movimientos que eran seguidos por los vigías de los faros magallánicos y, naturalmente, conocidos a través de la prensa por los habitantes de Punta Arenas.

Por fin se encontraron las escuadras enemigas el 2 de noviembre en la batalla naval de Santa María. Aquí los alemanes dejaron seriamente averiados a los navíos británicos, en especial al poderoso *Good Hope*. Los derrotados buques ingleses tomaron rumbo al sur, cruzando el Estrecho los días 5 y 6 de noviembre, en demanda de su base en puerto Stanley, islas Malvinas.

Chile, preocupado por una situación que de hecho había significado la violación de su neutralidad, ya que el combate de Santa María se libró en sus aguas territoriales, envió a Magallanes al cazatorpedero *Lynch* y luego al *Condell*, para resguardar la neutralidad de las aguas del Estrecho.

Entretanto, los cruceros alemanes habían continuado en busca de los buques ingleses, los que se preparaban para un encuentro en que procurarían el desquite. El enfrentamiento esperado tuvo lugar en aguas oceánicas de las Malvinas, el 8 de diciembre de 1914, con resultados desastrosos para el almirante von Spee, que perdió cuatro de sus unidades, salvándose únicamente el crucero *Dresden*.

Cuatro días después entraba a Punta Arenas el navío alemán, cuya breve estadía de horas aprovechó para hacer provisión de carbón y víveres, siendo además homenajeados los tripulantes por sus connacionales allí residentes. Se iniciaba con esta recalada una aventura de ribetes legendarios, que pasaría a formar parte de la tradición del Estrecho: el escondite y aprovisionamiento de la nave germana y su encarnizada e infructuosa búsqueda por parte de los buques británicos.

Los ingleses no quisieron dejar que se les escapara la presa y desplegaron el máximo esfuerzo para dar con ella, empleando en la búsqueda navíos de línea y barcos mercantes de su bandera. Los cruceros *Bristol* y *Glasgow* llegaron a Punta Arenas el 14 de diciembre y el 18 lo hacía el *Oronsa*, zarpando de inmediato rumbo al Pacífico, mientras en aguas del litoral sudoriental de la Tierra del Fuego quedaba vigilando el crucero *Inflexible*. El día 22 pasó, muy apegado a la costa fueguina, un crucero inglés, presumiblemente el *Canopus* o el *Kent*, rumbo al Pacífico; en tanto que el 23 el crucero *Carna-*

von llegaba a Punta Arenas desde aquel océano; el 29 de diciembre y el 2 de enero de 1915 hacían lo mismo el *Bristol* y de nuevo el *Carnavon*. Los británicos no se daban pues descanso en la búsqueda del *Dresden*, que no aparecía por parte alguna para desasosiego de los residentes británicos de Punta Arenas y satisfacción de los vecinos de origen germánico.

En cuanto al *Dresden*, luego de zarpar de Punta Arenas, se había dirigido al sector occidental del estrecho de Magallanes y frente al canal Bárbara había penetrado para ocultarse en la bahía Hewett, que se abre en el extremo sur de dicho canal. En el mismo lugar se encontraba fondeado el mercante *Amasis* de la Kosmos Linie, en calidad de buque auxiliar del crucero. El 10 de diciembre llegó al lugar el cúter *Elfriede*, cuyo patrón-propietario era el vecino de Punta Arenas, Albert Pagels, de origen alemán, quien venía con el encargo de comunicar al capitán del mercante la orden de zarpar a Punta Arenas para abastecerse del carbón que traía el vapor norteamericano *Minnesottan*. Así el capitán Pagels pasó a convertirse en uno de los actores del suceso que con los años asumiría caracteres casi de leyenda. Puede advertirse asimismo cómo el cónsul Stubenrauch se movía ágilmente en favor de la causa de su nación.

A todo esto había entrado al Estrecho en la tarde del 24 de diciembre el mercante alemán *Sierra Córdoba*, como buque auxiliar de la marina de guerra del imperio. Logró burlar la vigilancia de tres navíos ingleses al acecho en el sector oriental, al pasar apegado a la costa de Tierra del Fuego. Advertido el capitán del mercante, por Stubenrauch, en el sentido de no tocar en Punta Arenas pues se planeaba su internación, siguió hasta bahía Snug. Pero los británicos habían sospechado algo y pronto el *Carnavon* siguió las aguas del *Sierra Córdoba*.

Imaginando lo peor, el cónsul alemán obtuvo que el contralmirante Cuevas ordenara el zarpe del cazatorpedero *Condell*, para evitar una acción de guerra violatoria de la neutralidad de las aguas nacionales. Al llegar el buque chileno a bahía Snug su comandante pudo apreciar que el mercante alemán estaba intacto, aunque había sido revisado por tripulantes del *Carnavon*, sin que se encontrara nada sospechoso. En efecto, sus oficiales habían destruido oportunamente las órdenes secretas de que era portador el *Sierra Córdoba*¹⁸⁰.

El crucero inglés reanudó su navegación seguido por el *Condell*, cuyo capitán deseaba cerciorarse del alejamiento del navío. Cuando el cazatorpedero retornó a bahía Snug, su comandante le expresó su impresión al capitán del *Sierra Córdoba* de que en una ocasión próxima el navío inglés lo hundiría. Se encontraba a bordo del mercante

¹⁸⁰ Este y otros antecedentes que se proporcionan han sido tomados de una relación preparada por el ex cónsul alemán en Punta Arenas, Ernesto Schaeffer, sobre la base de datos extraídos del archivo del consulado y del bitácora del *Dresden*.

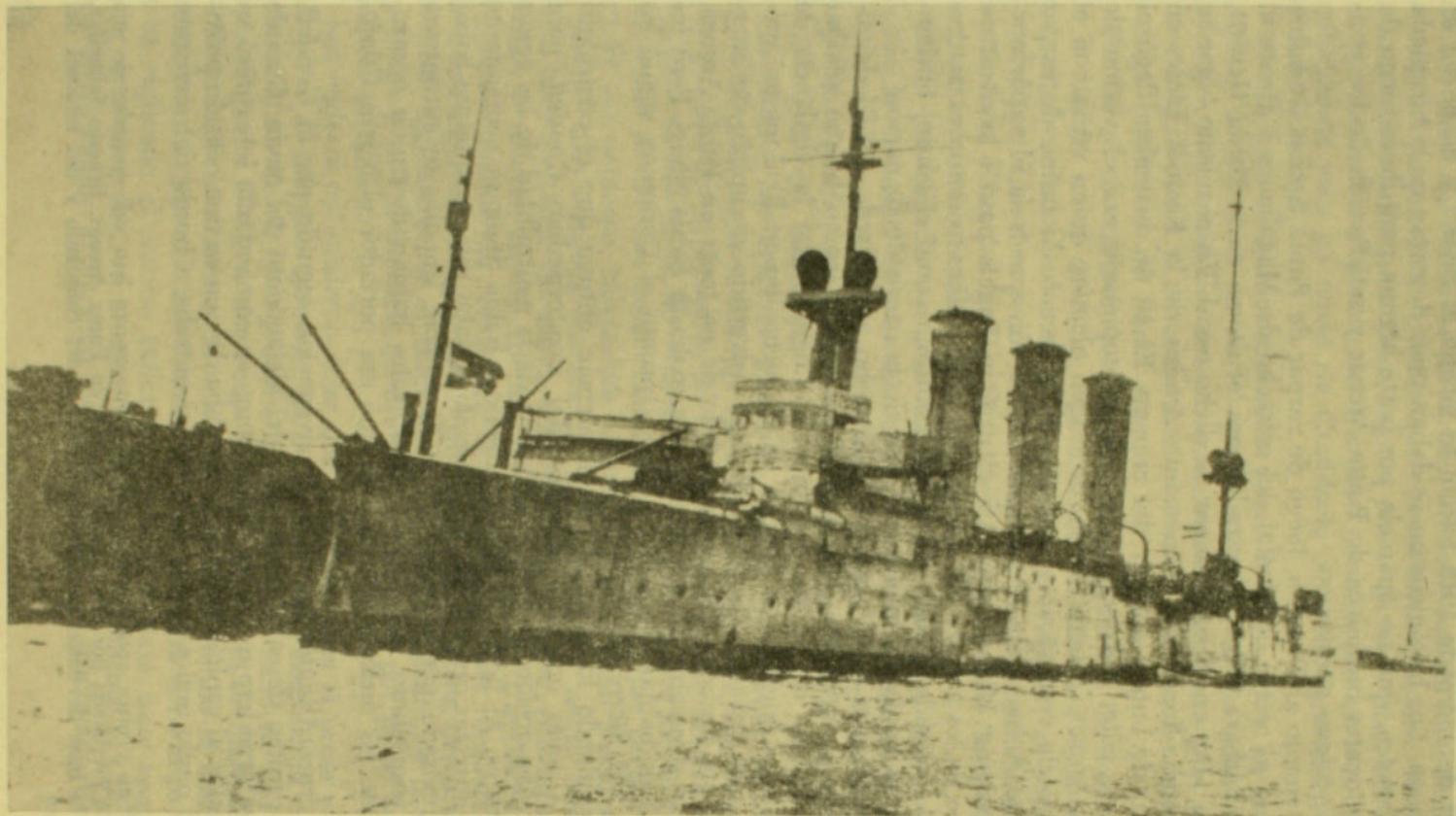


Figura 20.— El crucero alemán Dresden abasteciéndose de carbón del vapor mercante Turpin, en el puerto de Punta Arenas los días 12 y 13 de diciembre de 1914. (Cortesía del Club Alemán de Punta Arenas).

el experto marino magallánico, capitán Enrique Rothemburg, alemán de origen pero nacionalizado chileno. Había sido enviado por Stubenrauch para pilotear al vapor auxiliar hasta el seno Keats, en el sector central-sur del Estrecho, cerca del cual rondaban dos cruceros ingleses. El movimiento del *Sierra Córdoba* se realizó con todo éxito en la noche del 26 de diciembre, burlando la vigilancia enemiga.

El capitán Pagels, a su vez, alcanzaba el día de Año Nuevo con su pequeño cutter hasta el costado del *Dresden*, ahora fondeado en bahía Christmas, notificando al comandante de lo ocurrido al *Sierra Córdoba*, como de la presencia muy próxima de los ingleses. Desde este fondeadero Pagels, convertido en correo naval imperial, se dirigió hasta el seno Keats para informar al capitán del *Sierra Córdoba* acerca de la nueva situación del crucero, transmitiéndole la orden de dirigirse a bahía Christmas. Cumplido el encargo, Pagels regresó al fondeadero del crucero, mientras que el 4 de enero de 1915 Rothemburg zarpaba hacia Punta Arenas en busca de los abastecimientos. Pagels, finalmente, partió desde bahía Christmas hacia Punta Arenas para colaborar en la operación de aprovisionamiento. Todas estas idas y venidas se efectuaban casi a la vista de los marinos ingleses que sin duda sospechaban que algo estaba ocurriendo, pero no podían ganárselas a estos lobos del mar magallánico.

En Punta Arenas, entretanto, Pagels, cuyos ajetreos se barruntaban, pasó a hacerse sospechoso, negándosele toda autorización de zarpe al cutter *Elfriede*. Esta medida significó una ventaja para los ingleses, pero pronto los alemanes obtuvieron gracias al infatigable cónsul Stubenrauch y la discreta prescindencia del contralmirante Cuevas, el uso de un código que permitía transmitir al *Dresden* mensajes sobre la "operación abastecimiento". Para el efecto, y dadas las prohibiciones que afectaban al cutter de Pagels, se consiguió que José Pasinovic, cónsul de Austria-Hungría, país aliado del imperio germano, facilitara su vaporcito *Explorador*, que cargado hasta la borda fue despachado en la última semana de enero hacia una explotación minera que Rothemburg poseía en el canal Smyth, llevando además a bordo a este hábil piloto.

Los británicos, entretanto, se movían de un extremo a otro del Estrecho procurando obtener algún indicio del *Dresden*, contando para ello con la colaboración de los connacionales residentes desde cuyas fincas y factorías que se extendían a lo largo del gran canal observaban el mar constantemente. Los diarios fueron consignando las entradas y salidas desde Punta Arenas de los navíos británicos: el 7 de enero de 1915, un crucero de nombre desconocido procedente desde el Atlántico; al día siguiente el *Glasgow*, con igual procedencia; el 13, este mismo crucero arribaba desde el Pacífico y el 19 hacía otro tanto el *Carnavon* que entraba desde el Atlántico, zarpando de inmediato al occidente. El 24 el *Carnavon* y el *Bristol* volvían del Pacífico y el 26 regresaban con ese mismo rumbo. Entre el 9 y

el 13 de febrero el *Glasgow* y el *Oronsa* se movieron en una y otra dirección tratando de recoger algún indicio sin conseguirlo, pues los alemanes parecían haber sido tragados por las aguas del mar magallánico.

Mientras tanto, el vaporcito *Explorador* se dirigía hacia su destino junto con una lancha a motor donde venía el incansable Pagels que había salido de Punta Arenas sin ser apercebido. Fondearon en bahía Bedford, y el 31 de enero, Pagels guió al *Explorador* hasta el costado del crucero *Dresden*.

Realizado el aprovisionamiento y mientras Pagels volvía una vez más a Punta Arenas, el comandante del *Dresden* temiendo ser descubierto determinó cambiar una vez más de fondeadero, ofreciéndose Rothemburg para señalar un escondite seguro. Aceptado el ofrecimiento y cambiada la tripulación chilena del vaporcito por una dotación germana y en compañía del oficial de navegación del *Dresden*, Rothemburg navegó el laberinto del sur de la isla Santa Inés hasta ubicar el fiordo Wakefield.

Así entonces y mientras Rothemburg se despedía de los marinos alemanes, el *Dresden* levaba anclas el 4 de febrero de 1915 con destino a su nuevo fondeadero. Todavía llegaría Pagels allí por última vez el día 14 trayendo un postrer mensaje de Stubenrauch para sus compatriotas. Aquel mismo día el *Dresden*, ya con fama de "buque fantasma", zarpaba hacia el Pacífico en su última navegación que habría de conducirlo hasta su tumba marítima en la bahía de Cumberland, archipiélago de Juan Fernández.

Con la despedida hondamente patriótica sin duda del capitán Pagels, tocaba a su término esta aventura de guerra, la última que conocerían el estrecho de Magallanes y sus aguas adyacentes. Su verdadero acontecer tardaría sin embargo medio siglo en conocerse, sin acabar de quitarle al fin el carácter legendario con que el tiempo adornaría las hazañas y la pericia náutica de los expertos y arriesgados capitanes magallánicos¹⁸¹.

Un recuerdo romántico: la flota inmóvil del Estrecho

Durante la época de oro de la navegación del Estrecho y hasta muchos años después integraron el paisaje portuario de Punta Arenas

¹⁸¹ Enrique Rothemburg fue patrón de goletas y después capitán de la marina mercante chilena, cuya experiencia y aventuras náuticas le ganaron justificada fama. Modesto y reservado, falleció en medio del general aprecio en 1931, en Punta Arenas, ciudad donde fundó su hogar y en la que residiera por más de medio siglo.

Alberto Pagels, a quien la práctica había hecho un buen piloto, pudo, a raíz de su participación en la aventura del *Dresden*, disfrutar del agradecimiento de su patria al ser honrado en 1920 por el gobierno alemán con la Cruz de Hierro. Vivió hasta sus últimos días en Punta Arenas, junto a sus hijos y nietos, cultivando la fama que sus arriesgadas singladuras le habían ganado. Falleció en 1966.

algunos antiguos veleros, la mayoría inservibles para navegar. Estas naves habían sido fondeadas por sus propietarios, compañías armadoras, agencias marítimas o la Armada de Chile, para el almacenaje del carbón destinado a los vapores de la carrera de ultramar o del servicio de cabotaje regional. También se usaban como pontones-depósitos de carga, generalmente lanas y cueros provenientes de los más diversos rincones de la Patagonia austral y de la Tierra del Fuego.

El primero de estos pontones fue la *Kate Kellog*, una fragata mercante inglesa que había encallado, al parecer, a mediados de 1878 en la vecindad del cabo de Hornos. Conocido el siniestro, el gobernador Wood despachó a la corbeta *Magallanes* para rescatar a los tripulantes, la que trajo de regreso —a remolque— a la averiada fragata. Abandonada por sus armadores fue adquirida por el gobierno chileno que la transformó en pontón carbonero para sus naves de guerra. Se rebautizó como *Yungay*, y se mantuvo en servicio por más de veinticinco años.

En 1882 el armador José Nogueira adquirió en Noruega la barca de tres palos y 361 toneladas, *Mjolner*, que destinó a bodega flotante. Años más tarde, a medida que la fuerza del vapor desplazaba al viento, se fueron agregando como pontones los siguientes veleros: *Ambassador*, *British Commodore*, *Magestic*, *County of Peebles*, *Rubens*, *Serena*, *Marta*, *Oneida* y *Le Vauclin*, algunos de real jerarquía marinera, veteranos meritorios que habían singlado en sereno o con borrasca por los siete mares del mundo y que habían venido a encontrar en el puerto del Estrecho un útil descanso.

Algo entrado el siglo XX vinieron a incorporarse otros veleros a esta "flota inmóvil", entre ellos algunos respetables *cabohorneros*¹⁸² que en uno de sus tantos viajes no pudieron vencer las furias del Cabo. Uno de estos fue la *Wavertree*, antigua barca británica de tres palos y 2.170 toneladas que, sorprendida por una tormenta, fue duramente vapuleada y desmantelada al sur del cabo de Hornos. Puesto a salvo en las islas Malvinas, el navío fue rematado por la casa naviera Braun & Blanchard y traído a Punta Arenas en 1910, donde permaneció como pontón-depósito por casi 40 años. Otros veleros destacados fueron la barca francesa *La Vandée*; la barca noruega *Lady Penryhn*, rebautizada *América*, e incendiada en el Atlántico sur; y la fragata británica *Andrina*, hermoso buque de cuatro palos y 2.699 toneladas de registro, que en 1899 varó en caleta Policarpo, sobre la costa sudoriental de Tierra del Fuego. Habiendo permanecido por años abandonada, la sociedad naviera Menéndez Behety la adquirió en 1918. Fue rescatada en una habilísima tarea y remolcada a Punta Arenas, donde luego de ser reparada fue bautizada

¹⁸² Término derivado del francés *caphornier*, adjetivo con que se distingue a los veleros, capitanes, pilotos y tripulantes que traficaron por la ruta del cabo de Hornos.

como *Alejandrina*. Pudo así la airosa fragata realizar en 1919 un viaje con lana a Nueva York, causando sensación su llegada. Desde allí zarpó con trigo hasta Londres, retornando a Punta Arenas donde fue parcialmente desmantelada y destinada a pontón.

El último en incorporarse a la "flota inmóvil del Estrecho" fue el hermoso buque de cuatro palos y bandera francesa *Ville de Mulhouse*. Esta estupenda barca había pertenecido a la carrera del níquel de Nueva Caledonia, y fue adquirida en 1928 por la Compañía Menéndez Behety también para pontón-depósito, rebautizada *Andalucía*.

Hacia 1930 integraban la flota de pontones del puerto de Punta Arenas, además de la *Alejandrina* y la *Andalucía*, la *Wavertree*, el *Oneida*, el *Lonsdale*, el *McKinley*, el *Rubens*, el *Kentmere*, el *Serena*, el *Thorndale*, el *Falstaff* y el *Adelaida*, en cuyas amplísimas bodegas se almacenaban mercaderías, carbón y materiales inflamables. Ya entonces el viejo *Hipparchus* se hallaba en desarme y la otrora magnífica fragata *County of Peebles*, después *Pontón Fiscal N° 3*, había sido remolcada por una nave de la Armada de Chile, su propietaria, hasta puerto Muñoz Gamero, permaneciendo allí como pontón carbonero.

El transcurso del tiempo y la acción del mar acabaron paulatinamente con estos viejos cascos con más de medio siglo a flote: hacia 1940 sólo quedaban los más resistentes: *Wavertree*, *Alejandrina*, *Lonsdale* y *Andalucía*.

Estos buques —permitasenos un recuerdo personal— los contemplamos una y otra vez en nuestros años de infancia desde el cerro de la Cruz que corona nuestra natal Punta Arenas, sin entender entonces cuanta sugerente historia encerraban esos oxidados cascos, que en la imaginación se nos antojaban antiguos veleros de piratas.

Durante la Segunda Guerra Mundial, la gran escasez de flete marítimo hizo que la sociedad Menéndez Behety pensara en utilizar algunos de sus pontones para el traslado de cargas. Fue así como volvieron a ser arboladas y aparejadas para la navegación velera las antiguas barcas *Andalucía* y *Alejandrina*, que realizaron memorables viajes desde el Estrecho hasta Buenos Aires; la primera en 1942, llevando carga de lanas, y la segunda, en 1945, con sus bodegas repletas de carbón para las usinas bonaerenses.

Hacia 1948 los viejos veleros-pontones estuvieron juntos por última vez. Aquel año la sociedad Braun & Blanchard, ya en liquidación, varó para su desguace al *Lonsdale* y vendió a una firma argentina a la *Wavertree*¹⁸³. La Cía. Chilena de Navegación Interoceánica

¹⁸³ Este velero fue utilizado como pontón arenero en el río de la Plata por otros cuatro lustros, hasta que en 1968 fue "descubierto" por agentes de *South Street Museum*, de Nueva York. Adquirido por esa institución, fue remolcado hasta su destino final en Staten Island, procediéndose a su cuidadosa restauración que le ha devuelto su admirable estampa de pasados tiempos.

que había adquirido a la firma Menéndez Behety, la *Alejandrina*, la enajenó, a su turno, a la Armada de Chile, que la hizo remolcar hacia puertos del norte; pero la vetusta embarcación no pudo soportar un nuevo viaje y se hundió en los canales patagónicos.

Vino al fin a quedar solitaria la *Andalucía*, como mudo testigo de un pasado marítimo que se resistía a morir. Otro cuarto de siglo permaneció así en aguas de Punta Arenas amenazando hundirse en cualquier momento por su precario estado. Y cuando estaba decidido declararla monumento histórico nacional y convertirla en buque-museo, un imprevisto vendaval de invierno, en agosto de 1973, hizo garrear sus anclas arrastrándola Estrecho adentro.

Los ojos de muchos sorprendidos habitantes de Punta Arenas vieron entonces navegar por el mar de Magallanes al antiguo velero que en verdad parecía un buque fantasma: era como el revivir de un tiempo lejano y romántico, que ahora sí se marchaba para siempre ¹⁸⁴.

Marchada en aquella singladura sin retorno la *Andalucía*, en la playa del puerto de Punta Arenas sólo quedan ahora los cascos desmantelados del *Lonsdale*, del *Hipparchus*, del *Falstaff* y de la *County of Peebles*, sirviendo los tres últimos de rompeolas al varadero de ASMAR. La *Peebles*, construida en 1875 en los astilleros del Clyde, Escocia, fue en su tiempo un modelo magnífico de artesanía naval: el primer velero de su tipo que se botara al mar. Por más de veinte años, hasta 1898, hizo la carrera entre Gran Bretaña y las colonias del océano Indico y Lejano Oriente. Carcomida y todo, con sus palos enhiestos, la venerable fragata aún otorga un singular aire de romanticismo al puerto de Punta Arenas.

Así, el estrecho de Magallanes ha hecho de sus playas el refugio postrero de estos restos, cargados de tiempo y añoranza, que un día integraron su "flota inmóvil".

¹⁸⁴ La *Andalucía*, arrastrada por el temporal del SO fue a varar a una playa pedregosa de la costa fueguina, entre las bahías de Porvenir y Gente Grande. Casi irónicamente la declaratoria de "monumento histórico nacional" la sorprendió varada y averiada, siendo en extremo difícil toda operación de rescate.

Se ha visto, en la parte correspondiente de nuestro estudio, cómo Pedro de Valdivia apenas se consideró suficientemente asentado en el territorio que le fuera adjudicado, solicitó reiteradamente al Rey de España la extensión de su jurisdicción desde el grado 41 sur hasta el estrecho de Magallanes, dando así unidad y continuidad geográfica a las regiones sobre las que poseía título. Su empeño ante el monarca obtuvo fruto al suscribir Carlos V, el 29 de septiembre de 1554, la real cédula por la que concedía la extensión solicitada por el ilustre conquistador. Fallecido Valdivia en el intertanto y conocida en España tal circunstancia, su enviado personal, el capitán Jerónimo de Alderete, obtuvo para sí del Regente don Felipe la gobernación de Chile, ampliada en los términos concedidos a Valdivia según lo hizo saber éste al Consejo de Indias, el 17 de octubre de 1554, y ratificada por real cédula expedida en Valladolid el 29 de mayo del año siguiente.

Cuando murió Alderete en viaje a Chile, la gobernación le fue otorgada a García Hurtado de Mendoza, por real cédula dada en Lima el 9 de enero de 1557, conformándose los términos de su jurisdicción geográfica con los que había obtenido Valdivia.

Conocido es, asimismo, cómo Hurtado de Mendoza envió al capitán Juan Fernández Ladrillero a explorar las tierras meridionales, en particular el estrecho de Magallanes, con encargo de tomar posesión del mismo y de sus tierras adyacentes en nombre de Su Majestad y el suyo propio.

El acto de posesión lo cumplió Ladrillero el 9 de agosto de 1558, sobre el cabo Posesión, en la margen norte del gran canal, hecho trascendente así consignado por el escribano de la Armada: "*Yo, Luis Mora, Escribano de esta Armada Real del Estrecho de Magallanes doy fe y verdadero testimonio a todos los Señores que la pre-*

sente vieren como en nueve días del mes de Agosto de mil e quinientos e cincuenta y ocho años, el Capitán Juan Ladrillero Jeneral de la dicha Armada, estando surtos en esta punta de la Posesión el dicho Jeneral saltó en tierra y echó mano a su espada e cortó unas ramas, e dijo que tomaba posesión en aquella tierra a vista del Mar del Norte, en nombre de Su Majestad y de Su Excelencia e de su muy caro e muy amado hijo don García Hurtado de Mendoza Gobernador y Capitán Jeneral por su Majestad en las Provincias de Chile, sin contradicción alguna y este dicho día, el dicho Jeneral juntamente con su piloto Hernán Gallego tomaron la altura en cincuenta y dos grados y medio larguillos, y el dicho Jeneral tomó juramento al dicho piloto el cual declaró haber tomado la altura como dicho es, a todo lo cual fueron presentes, Francisco de Brihueza y Melchor Cortez y Pedro Cantero e de pedimento de dicho Jeneral y por que conste la verdad doy la presente que es fecha en esta punta de la Posesión a nueve días del mes de Agosto de mil e quinientos e cincuenta y ocho años y por ende fize a que este mío signo seguro que es a tal en testimonio de verdad. Luis Mora. Escribano de la Armada de Su Majestad.”¹⁸⁵.

Con este hecho de carácter oficial el estrecho de Magallanes y los territorios patagónico y fueguino por él bañados, quedaron irrevocablemente unidos por título de concesión y por posesión a la nación chilena entonces en plena gestación.

Los sucesores de Hurtado de Mendoza en el gobierno de Chile recibieron la misma amplísima jurisdicción geográfica que éste había regido y más de un siglo después, en 1680, el Rey Carlos II, al crear la Audiencia de Chile, le dio por términos “... todo el dicho Reyno... con las ciudades, villas, lugares y tierras que se incluyen en el gobierno de aquellas provincias, así lo que ahora esté pacífico y poblado, como lo que se redujere, poblare y pacificare dentro y fuera del estrecho de Magallanes y la tierra adentro hasta la provincia de Cuyo inclusive”¹⁸⁶.

También se explicó antes cómo los gobernantes de Chile concedores del dominio del Reino sobre el Estrecho y sus tierras adyacentes habían procurado ejercer su jurisdicción una y otra vez, dentro de la precariedad de sus medios. Tales disposiciones si bien no fructificaron tanto como pudo esperarse, en nada invalidaron o disminuyeron el sentido de la soberanía que las inspiró.

Soberanía de la República de Chile

Cuando Chile logró su independencia y apenas se dictaron, en 1822, las primeras leyes fundamentales de la nueva república, los

¹⁸⁵ Archivo Gay-Morla Vicuña, Volumen 83, folio 317, Archivo Nacional.

¹⁸⁶ Citado por el autor en, *Presencia de Chile en la Patagonia Austral, 1843-1879*, pág. 23.

legisladores se encargaron de consignar la inclusión del estrecho de Magallanes entre los dominios territoriales nacionales.

Se ha visto igualmente cómo el país, iniciada ya su marcha por los cauces de la tranquilidad, el orden, el derecho y el desarrollo económico, decidió incorporar efectivamente al patrimonio nacional el paso magallánico y sus territorios; suceso significativo, ocurrido el 21 de septiembre de 1843, que vino a poner término al abandono en que se encontraba esa meridional región de la República.

Disputa con Argentina y solución. El tratado de 1881

Pero este acto legítimo fue cuestionado años más tarde por la Confederación Argentina que entró a discutir a Chile su soberanía, esgrimiendo pretensiones sobre el Estrecho y sus tierras aledañas. Se inició así una cuestión de dominio que comprendió la Patagonia y la Tierra del Fuego y que incluyó al propio Estrecho cuya importancia como vía interoceánica se comenzaba a comprender.

La ardua discusión entre los dos países desembocó, en 1881, en un acuerdo general que puso fin a la disputa, al menos respecto del estrecho de Magallanes y áreas geográficas vecinas.

En el intertanto se habían venido barajando, en afán conciliatorio, diversas proposiciones que vale la pena recordar para comprender el desarrollo de la discusión sobre el dominio del Estrecho. Es importante destacar que la ocupación del litoral del gran canal, como las fundaciones de Fuerte Bulnes en 1843 y de Punta Arenas en 1848, otorgaban a Chile una indudable ventaja que Argentina procuró inútilmente neutralizar mediante sus peculiares intentos de fundación, debiendo de cualquier modo limitar su pretensión de soberanía a sólo el tercio oriental del gran canal.

La primera proposición provino de José Victorino Lastarria, designado en 1865 agente diplomático ante los gobiernos del río de la Plata para lograr su adhesión a la causa americanista que defendía Chile a propósito de la actitud ofensiva de España en el Pacífico. Lastarria, entonces, sin estar autorizado, ofreció al gobierno argentino, a manera de solución transaccional, dividir el territorio en disputa por una línea paralela al meridiano 70 que, partiendo desde la bahía de San Gregorio hacia el norte alcanzaba hasta la intersección con el paralelo 50° sur, para proseguir luego por éste hasta la cordillera de los Andes. Con esta peregrina proposición —verdadero obsequio— se entregaba a la República Argentina el litoral patagónico fretano comprendido entre San Gregorio y punta Dungeness, y el resto del vastísimo territorio situado al norte.

“Nuestro límite en el Estrecho hasta la bahía San Gregorio nos deja en él una extensión necesaria y aún mayor que la que necesitamos para nuestra seguridad y para la ocupación de nuestro terri-

torio austral"¹⁸⁷, escribiría después Lastarria al gobierno, defendiendo su proposición.

Pero tan inconsulto ofrecimiento mereció un doble rechazo. El de Chile, por cuanto la República estaba convencida de la bondad de sus títulos sobre la totalidad del territorio en disputa. Y el de Argentina, porque esta nación pretendía obtener para sí no sólo la Patagonia oriental y la Tierra del Fuego, sino además la mayor extensión posible del estrecho de Magallanes.

La segunda proposición de arreglo sobre la región provino esta vez del lado argentino, a través de Félix Frías, ministro de la Confederación en Santiago. El 1º de octubre de 1872 le entregó al ministro de Relaciones Exteriores chileno, Adolfo Ibáñez, una propuesta en virtud de la cual la línea divisoria de los territorios en disputa correría desde el fondo de la bahía Pecket hacia el oeste, hasta la cordillera de los Andes. De esta manera Argentina pasaría a ejercer jurisdicción sobre un tercio del litoral continental del Estrecho, en mayor extensión aun que la prevista años antes por Lastarria, y Chile "...tendría la propiedad de toda la península de Brunswick en que está situada la colonia de Punta Arenas y en la que hallaría todos los elementos necesarios para su desenvolvimiento.

"Fijando V.E. —continuaba Frías en su nota a Ibáñez— la vista en la carta del Estrecho, observará que Chile posee ya más de la mitad del territorio que lo forma y avanzando hacia el istmo de la península, se extendería aún más hacia el oriente, quiero decir hacia la boca del Atlántico. Quedaría esta república así en posesión de las dos terceras partes del territorio disputado.

"Mi gobierno entiende, señor ministro, que esta división del Estrecho, en que cabría a Chile la ventaja, está conforme con los derechos e intereses de ambos pueblos y se felicitaría en sumo grado de que ella mereciera la aceptación del ilustrado gobierno chileno"¹⁸⁸.

Es de notar que Frías, como antes Lastarria, no mencionaba para nada la Tierra del Fuego, cuyo litoral fretano se debía entender implícitamente como chileno.

Pero Chile naturalmente rechazó de plano semejante oferta y contrapropuso la división del territorio disputado por el curso del río Deseado, en la Patagonia oriental central, hasta llegar a los Andes, proposición que entonces tampoco fue aceptada.

Después de otros vanos intentos para establecer un arbitraje, el gobierno del Plata a través de su canciller Bernardo de Irigoyen propuso, en 1876, al agente de Chile en Buenos Aires, Diego Barros Arana, una nueva fórmula. Esta contemplaba la división del área en litigio arrancando por el oriente desde el monte Dinero, unos

¹⁸⁷ Citado por José M. Irrarázaval L. en *La Patagonia, errores geográficos y diplomáticos*. Editorial "Andrés Bello", Santiago, 1966, p. 106.

¹⁸⁸ Citado por Mariano A. Pelliza en, *La cuestión del Estrecho de Magallanes*. EUDEBA, Buenos Aires, 1969, p. 290.

15 kilómetros adentro de la boca oriental del Estrecho, para seguir por las elevaciones de colinas costeras hasta el monte Aymond en 52° 10' y de allí rectamente a la Cordillera. En la Tierra del Fuego la proposición indicaba la división de la gran isla por una línea recta, paralela al meridiano, desde el cabo Espíritu Santo, en el Atlántico, hasta el canal Beagle.

Puede apreciarse que en esta propuesta Argentina, en lo que al Estrecho se refería, apenas si se dejaba un trozo de litoral continental inmediato a su boca oriental. Tampoco aceptó Chile esta vez el proyecto de transacción señalado.

Así las cosas, el asunto se fue complicando sin vislumbrarse por el momento otra solución que un *modus vivendi* en cuya virtud Chile pasaba a ejercer jurisdicción sobre el Estrecho y Argentina sobre la costa atlántica, en tanto se lograba el arbitraje.

Es importante señalar que si bien Chile estaba dispuesto a ceder en sus derechos sobre parte del territorio patagónico y del fueguino en un malentendido afán conciliatorio, en ningún momento estuvo dispuesto a ceder un ápice respecto al dominio sobre el estrecho de Magallanes. Es que en el pensamiento de sus gobernantes, políticos, diplomáticos e historiadores la posesión del canal interoceánico había llegado a constituir una cuestión de honor nacional.

Interpretando el sentir de sus conciudadanos el diplomático e historiador Carlos Morla Vicuña escribió por aquellos días: "... *la exclusiva posesión del Estrecho de Magallanes es una condición de seguridad para la autonomía de Chile y será así mientras Europa y los pueblos del Atlántico a más de ser principales mercados para sus productos, son también los arsenales donde proveerá los armamentos para el ejército y las naves de su escuadra. El menos penetrante divisa cuán embarazada se hallaría la acción de Chile con la presencia de un estado vecino en la entrada de esa vía. En caso de guerra entre ambas Naciones quedaríamos a merced del portero, y nuestro comercio marítimo, renunciando a las rápidas comunicaciones del vapor se vería forzado a pagar de nuevo las largas estadias y los gruesos seguros del Cabo de Hornos, a señas de retroceder dos siglos y de ir a buscar nuestras mercaderías al Istmo de Panamá como en los tiempos de la flota de Cartagena y de las ferias de Portobelo.*

Y concluía más adelante su pensamiento este ilustrado patriota, recalcando: "*Chile en nombre de intereses más sagrados mil veces que los del mantenimiento de lejanas posesiones, en nombre de su seguridad y autonomía, está en el deber imperioso, no de aplicar el principio de la fuerza injustificada sino de hacer valer sus títulos de legítima soberanía sobre el Estrecho de Magallanes*"¹⁸⁰.

¹⁸⁰ *Notas acerca del conflicto chileno-argentino sobre sus derechos a Magallanes, Patagonia y Tierra del Fuego.* En Archivo Gay-Morla Vicuña, volumen 83, folio 16. Archivo Nacional.

Transcurrió el tiempo y en el territorio disputado se produjeron hechos que no hicieron sino agravar la tensión entre las dos repúblicas, la que vino a disminuir en diciembre de 1878 al pactarse un acuerdo de arbitraje.

Pasó más de un año sin que se avanzara mayormente en este aspecto, hasta que en 1879 el canciller argentino Montes de Oca propuso al ministro de Chile en Buenos Aires, José Manuel Balmaceda, un arreglo directo sobre la siguiente base de transacción respecto al Estrecho: en su borde norte el deslinde entre ambos países arrancarían desde puerto Oazy, siguiendo una línea oblicua hasta la intersección del meridiano $72^{\circ} 41'$ oeste con el paralelo 52, de modo tal que al occidente de dicho puerto y al sur de la línea oblicua, dominaría Chile. En tanto, al norte de ella y al oriente de bahía Oazy, regiría la soberanía argentina.

En el borde sur la proposición implicaba una alteración, pues otorgaba a la república del Plata toda la isla de Tierra del Fuego hasta el fondo del seno del Almirantazgo, corriendo desde allí hasta el canal Beagle una línea que dejaba para Chile sólo la parte occidental o península Brecknock e isla Dawson, con lo que entre ésta y puerto Oazy el límite pasaría por el estrecho de Magallanes.

Esta proposición era la más atrevida que había hecho Argentina, pues si en el litoral patagónico aparecía cediendo un trecho respecto de la línea propuesta por Félix Frías, se adjudicaba, en cambio, todo el litoral central y oriental fueguino del Estrecho, el que quedaría así en virtual condominio.

Esta línea transaccional, tan absurda, fue rechazada terminantemente por Chile.

La proposición de Montes de Oca reflejaba las aspiraciones de todos los hombres de relevancia de Argentina, en especial de aquellos que por su conocimiento geográfico comprendían la importancia de la región más extrema de la Patagonia.

Así, a modo de ejemplo, transcribimos lo que escribiera el destacado explorador y científico Francisco Moreno en 1877: "*De todo lo que antecede (consideraciones sobre la geología meridional) resulta que el límite andino y único natural entre la República Argentina y Chile concluye en Cabo Providencia, en las inmediaciones de Bahía Beaufort, situada a 60 millas más o menos antes de llegar a la desembocadura occidental del Estrecho de Magallanes, en su margen norte, y si la opinión de Darwin es aceptada, esa línea continuaría en la cordillera de las islas hasta el monte Darwin y de allí hasta el Cabo de Hornos.*

"Chile, pues, no tiene derecho al dominio del Estrecho en la región que hoy ocupa.

"La República Argentina, única dueña de esas regiones, en las que se comprenden la península de Brunswick donde está situada Punta Arenas, tiene el derecho incuestionable de pedir el desalojo de ella, pero consultando la equidad, creo que podría ceder a Chile

la Tierra del rey Guillermo (actual isla Riesco) donde termina la Cordillera, territorio que me parece separado del resto del continente por un canal que quizás comunica la zonda de la Obstrucción, en las inmediaciones del Cabo Up and Down con Skyring Water por el abra de Rhys, entre el monte de Dinevor Castle y las colinas de Pinto que creo son el extremo oeste de las colinas que con el nombre de San Gregorio principian en el Estrecho. Ese canal aún no ha sido recorrido por personas competentes, pero he oído decir que existe y si esto no fuera así, aquella gran tierra quedaría convertida en isla. La península de Brunswick también quedaría chilena. La línea divisoria pasaría entonces desde el extremo del abra de la Última Esperanza, que baña el pie de los Andes, por el canal probable ya citado, por el canal Fitz Roy, por Otway Water y por la parte más angosta del istmo, situado entre ésta y el Estrecho, en una línea de este a oeste desde el sur de Shoal Haven en Cabo Negro, por el arroyo que corre allí, paraje donde los depósitos glaciales y el levantamiento han cerrado la comunicación marítima que otro tiempo convertía la península en isla. Las islas al este de Punta Arenas, en el Estrecho, quedarían argentinas. Este límite natural se continuaría al sur dejando chilena la isla Dawson, por el fondo de la zonda del Almirantazgo desde donde se extiende hacia el SSE una planicie glacial formada por los ventisqueros del monte Darwin que han llenado el canal que comunicaba dicha zonda con el canal Beagle frente a la zonda de Ponsomby, y de allí la línea seguiría al sur hasta el Cabo de Hornos; así ambos países dividirían amigablemente, casi por partes iguales, el Estrecho y la Tierra del Fuego, quedando en poder de los chilenos una extensión mayor de tierras magallánicas que a los argentinos”.

“Estos son los límites —concluía el que habría de ser futuro perito en la materia— que la naturaleza ha trazado entre los dos países. Las pretensiones chilenas no deben ir más allá de ellos y nosotros los argentinos no debemos tampoco consentirlo”^{190 191}.

Ramón Lista, otro gran explorador de la Patagonia austral, escribió estos conceptos sobre el territorio meridional: “... y en llegando al Estrecho, nos encontramos con una pequeña llanura que baña en parte el río de las Minas, cuyo lecho está formado por cascajo estratificado aurífero.

“En esa llanura pacen los animales que alimentan a la colonia de Punta Arenas..., que dado el caso de un arreglo equitativo podemos ceder a Chile, manteniendo nosotros jurisdicción hasta Punta Perno, en la bahía Pecket.

¹⁹⁰ *Viajes a la Patagonia Austral*. Ediciones Solar-Hachette, Buenos Aires, 1969, pp. 387-388.

¹⁹¹ Moreno visitó Punta Arenas en marzo de 1877, al poner fin a una de sus memorables travesías patagónicas, retirándose convencido “que la región vecina al Estrecho en vez de ser árida, como se cree, es quizás la tierra más fértil de la parte austral de la República” (Id. pp. 406-407).

“Esto es lo que conviene a nuestros intereses, pues renunciar al dominio de las costas del Estrecho es comprometer el porvenir marítimo de la República”¹⁹².

Así las opiniones de hombres conocedores y patriotas contribuyeron a inspirar la política de su nación en la búsqueda del arreglo.

Empeñado Chile en el conflicto con Perú y Bolivia, la cuestión limítrofe con Argentina no pudo avanzar, aunque de hecho quedó consumada la lamentable decisión chilena de abandonar la mayor parte de la Patagonia oriental; en tanto, se afirmaba con carácter de *desiderátum* la voluntad de no hacer abandono total o parcial del estrecho de Magallanes.

Arribado 1881, año en que era inminente la victoria de Chile en la Guerra del Pacífico, personeros argentinos decidieron intentar nuevas proposiciones para resolver el asunto limítrofe, antes que Chile, aguerrido como se encontraba, buscara imponer por la fuerza una solución. Estas proposiciones, en lo general, indicaban a la cordillera de los Andes como línea de frontera en la Patagonia y contemplaban la jurisdicción argentina en la costa atlántica fueguina, pero el *quid* de la cuestión estaba en el Estrecho, dado el firme punto de vista chileno sobre el particular. De allí que ellas se basaron en el reconocimiento del dominio por parte de Chile sobre todo el estrecho de Magallanes, entrando sólo a discutirse el margen de territorio que debía asignarse al norte del gran canal.

Las partes se pusieron de acuerdo en aceptar como límite en la Patagonia oriental austral al paralelo 52° desde la divisoria continental de aguas hasta la intersección con el meridiano 70° en el oriente; siguiendo desde allí en línea recta hasta el monte Aymond y desde este punto las cumbres de las colinas litorales hasta la punta Dungeness. Quedaban así en poder de Argentina los territorios situados al norte de tal línea y en poder de Chile los del sur, incluido el estrecho de Magallanes.

Por el arreglo amistoso que se pactaba, Argentina pasó a reconocer que dicho paso de mar era de absoluto dominio de Chile. Es conveniente insistir aquí en este aspecto pues al fijarse la punta Dungeness como punto de partida para la frontera continental en el sector de la boca oriental del Estrecho y no el cabo Vírgenes, se precisó que aquel accidente era el que marcaba notoriamente el inicio geográfico del Estrecho por la parte patagónica. De no haberse comprendido así y en la noción de que la totalidad del Estrecho pasaba a ser propiedad chilena, se hubiese considerado al cabo Vírgenes como comienzo del mismo y en consecuencia como punto de partida para la demarcación fronteriza. Pero la apreciación geográfica fue correcta y con tal criterio se estableció el acuerdo en esta parte.

¹⁹² Citado por Oscar Espinosa Moraga en, *El precio de la paz chileno-argentina* (1810-1969). Editorial Nascimento, Santiago de Chile, 1969, p. 129.

Resulta pues inconsistente la opinión formulada ocasionalmente por autores argentinos, de que el Estrecho tiene su origen, por la parte patagónica, en el cabo Vírgenes y de que al comenzar la frontera en la punta Dungeness el trozo de costa comprendido entre el extremo de ésta y aquel cabo sería litoral fretano y al quedar bajo jurisdicción argentina, vendría a existir respecto al Estrecho un *condominio* chileno-argentino. Esta es una apreciación que carece de base geográfica e histórica, entendida ésta en cuanto a los antecedentes fidedignos y al espíritu que inspiró el arreglo fundamental de la cuestión patagónica.

La división de la Tierra del Fuego se acordó desde el cabo Espíritu Santo, en el Atlántico, hasta el canal Beagle, siguiendo el meridiano 68° 34' oeste de Greenwich. Nótese que aquella circunstancia le vino a otorgar a Chile un sector de costa atlántica entre dicho cabo y punta Catalina —comienzo geográfico del Estrecho por el sur—, con el consiguiente dominio oceánico adyacente según veremos más adelante.

Establecidas las bases esenciales del arreglo, que contemplaron además la neutralidad perpetua del Estrecho y su libertad de navegación, se consagraron formalmente en el tratado de límites suscritos en Buenos Aires el 23 de julio de 1881.

La delimitación en la frontera continental aledaña al Estrecho

Al comentar el artículo 2º del tratado, que señala la franja territorial concedida a Chile sobre la costa patagónica del Estrecho, entre punta Dungeness y monte Aymond, es preciso señalar que ella resultó tan exigua en ciertos sectores, al trazarse el límite en el terreno, que pareció no corresponder al propósito de las partes ni menos al derecho de Chile de contar con un área costera que sirviera de razonable salvaguardia territorial a su dominio marítimo¹⁹³. Mucho más lógico hubiera sido determinar el deslinde por medio de un accidente geográfico como el divorcio local de aguas, lo que habría permitido distanciar prudentemente la frontera del litoral fretano. Mejor, incluso, hubiera sido prolongar la divisoria según el paralelo 52º hasta su intersección con el meridiano 69, para continuarla entonces, oblicuamente, desde dicho punto hasta el cabo Vírgenes¹⁹⁴. Tales alternativas que no habrían implicado mayor sacrificio territorial a la Argentina, bien podrían haber significado una división de jurisdicciones en la parte sudoriental de la Patago-

¹⁹³ Al oriente de monte Dinero, por ejemplo, entre la frontera y la línea de playa apenas hay uno y medio kilómetros de ancho, en tanto que en otros puntos es común un ancho de tres kilómetros. Sin embargo, en tan menguada faja territorial, como en el subsuelo marino adyacente, se encuentran los más importantes yacimientos de hidrocarburos que posee Chile.

¹⁹⁴ Una proposición muy parecida hizo llegar el gobierno chileno al argentino en mayo de 1881. Cfr. Espinosa, op. cit.

nia en forma más equitativa que la consagrada en el artículo segundo del Tratado de 1881. Si Chile había sido tan generoso en su desprendimiento, como verdaderamente lo fue, pudo también haber contado con gobernantes y negociadores de tanta visión y tenacidad —como los tuvo Argentina— que hubiesen exigido y obtenido una franja territorial razonablemente más amplia.

La delimitación en la zona del Estrecho desde punta Dungeness hasta la intersección del meridiano 70° con el paralelo 52° y continuando por éste hasta el chorrillo de los Alambres, se realizó en 1896. El punto inicial del trazado fue la baliza erigida en el vértice de la punta Dungeness por marinos de la corbeta chilena *Chacabuco* en 1875, cuya ubicación la sitúa aproximadamente a 250 metros del punto central del vértice, determinado por una costa pareja y rectilínea, y a igual distancia mínima de la costa del cabo que da al Estrecho; en tanto que dista sólo alrededor de 140 metros de la línea de la alta marea en la costa atlántica. Esta misma circunstancia determinada por ingenieros chilenos y argentinos de la subcomisión de límites correspondiente, expresa su decisión de coincidir, en el terreno, con el espíritu que animó a ambas repúblicas en el Tratado de 1881, en el sentido de dejar bajo neto dominio chileno el curso del Estrecho a partir de su inicio geográfico en la costa norte.

A partir de la indicada baliza se trazó una línea oblicua de 1.550 metros en rumbo aproximado NE, hasta la intersección con una línea paralela al meridiano que divide en dos porciones más o menos equivalentes la punta Dungeness¹⁹⁵. En la intersección se situó el hito número I del continente, ubicándose el II en la base de la punta Dungeness sobre una elevación de la meseta litoral. El hito siguiente fue fijado sobre una colina vecina hacia el occidente; el IV sobre monte Dinero; y los siguientes en las mayores elevaciones locales hasta llegar a monte Aymond, uniéndose entre sí todos los hitos por líneas rectas.

Situación del Estrecho respecto de su defensa y navegación

El artículo quinto del Tratado de 1881 dispone que *“El Estrecho de Magallanes queda neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación para las banderas de todas las naciones. En el interés de asegurar esa libertad y neutralidad, no se construirán en*

¹⁹⁵ Esta línea oblicua fue, al parecer, apoyada con la construcción de un alambrado y que la acción del tiempo y la incuria a lo largo de ochenta años acabaron por destruir, haciendo perder la noción del rumbo inicial del trazado fronterizo. En tal circunstancia la Empresa Nacional de Petróleo perforó allí en 1962 el pozo “Dungeness 5”, que debió ser cerrado en 1975 ante un reclamo de la República Argentina por encontrarse situado a unos 25/30 metros más al SE de la indicada línea fronteriza.

*las costas fortificaciones ni defensas militares que puedan contrariar ese propósito*¹⁹⁶

En verdad tal disposición resulta innecesaria pues Chile, legítimo detentatario del paso de mar, desde el primer momento en que se hizo presente en el territorio y aún antes, expresó por voz de sus gobernantes y por las actuaciones de sus autoridades su permanente voluntad de asegurar la libertad de tráfico más completa. Así, en octubre de 1873, Adolfo Ibáñez, ministro de Relaciones Exteriores del Presidente Federico Errázuriz Zañartu, había hecho saber mediante carta circular al cuerpo diplomático que la República declaraba la libre navegación y la neutralidad del estrecho de Magallanes, en caso de que el arbitraje que por entonces afanosamente se buscaba, fuese favorable a Chile. Tal decisión mereció comentarios elogiosos por parte de representantes de algunas potencias marítimas.

La consagración, entonces, en un tratado, de dichos principios en modo alguno constituye limitación a la jurisdicción plena y excluyente que Chile ejerce sobre el paso magallánico en toda su extensión, sino que conforma la expresión de su voluntad generosa y pacífica en beneficio de todas las naciones¹⁹⁷.

Territorio marítimo en la boca oriental del Estrecho

Si la soberanía del país se ejerce sobre el paso de mar en toda su extensión, de boca a boca, resulta importante precisar cuál es el territorio marítimo chileno en la entrada oriental del estrecho de Magallanes.

El Tratado de 1881 fijó con precisión los deslindes entre Chile y Argentina en el área que nos interesa por las disposiciones contenidas en los artículos segundo, para el continente, y tercero para la Tierra del Fuego, y al hacerlo dejó bajo el dominio soberano de Chile sectores de costa atlántica, mínimo en la punta Dungeness y más apreciable en la parte fueguina, como que entre punta Catalina y el cabo Espíritu Santo existen unos 17 kilómetros de litoral. Ahora

¹⁹⁶ Conrado Ríos Gallardo, *Chile y Argentina, consolidación de sus fronteras*. Editorial del Pacífico, Santiago de Chile, 1960, pp. 114.

¹⁹⁷ Buena prueba de lo afirmado es la decisión de la máxima autoridad naval chilena, de la que dio cuenta "El Mercurio" de Santiago, en su edición del día 23 de agosto de 1975, de condicionar el paso de los grandes petroleros del tipo VLCC a determinadas exigencias por razón de seguridad de la navegación. Las restricciones incluyen limitación de calado según los casos, navegación diurna en áreas tales como la Primera Angostura y el paso Tortuoso, y el empleo de prácticos.

Años antes, en 1914 y con ocasión de la Gran Guerra Europea, Chile, por Decreto 1.896 del 15 de octubre, declaró la neutralidad del estrecho de Magallanes, entendiéndolo junto con otras aguas interiores, como de absoluta soberanía.

bien, abriéndose la boca del Estrecho entre las puntas Dungeness y Catalina, las aguas que quedan al occidente de la línea imaginaria que une los correspondientes vértices son interiores y de exclusiva soberanía chilena.

Hay que tener presente que el Tratado de 1881 al delimitar las jurisdicciones de los dos países lo hizo respecto de las tierras emergentes en suelo patagónico-fueguino, sin señalar explícita ni implícitamente la forma en que los puntos iniciales de las respectivas líneas de frontera podían unirse entre sí imaginaria o prácticamente, atribuyéndose a Chile, fuerza es reiterarlo, el dominio pleno del Estrecho y subentendiéndose que éste le pertenecía íntegramente desde su puerta oriental hasta la occidental. Ahora bien, no puede entenderse razonablemente el dominio sobre una puerta o entrada si no se ejerce también sobre el zaguán que a ella da acceso. En el caso de la boca oriental "el zaguán" es el mar territorial y patrimonial de Chile.

En el silencio del tratado ha habido quienes han pretendido unir mediante una línea imaginaria la baliza inicial de la demarcación fronteriza patagónica en punta Dungeness, con el hito I de la Tierra del Fuego, otorgando a tal trazado arbitrario el carácter de frontera marítima que jamás *tratado, convención o protocolo alguno le han otorgado*, con lo que al fin no se hace más que renunciar a una porción de territorio marítimo y a su correspondiente plataforma submarina que son de dominio soberano e inalienable de la República de Chile.

En el silencio de los tratados corresponde aplicar las normas del Derecho Internacional aceptadas por todos los Estados en cuanto a que las costas con soberanía determinada y reconocida engendran, para igual jurisdicción, sus correspondientes aguas territoriales y, en el caso de Chile y Argentina, además las aguas patrimoniales hasta el límite general de las 200 millas.

Tenemos entonces que las correspondientes porciones litorales atlánticas de Chile engendran sus propias aguas territoriales y a continuación las correspondientes aguas patrimoniales.

Veamos de qué modo quedan delimitadas tales aguas, que en su conjunto conforman el territorio marítimo de Chile en la boca oriental del estrecho de Magallanes.

En la costa fueguina, en el punto preciso en que el cabo Espíritu Santo señala el comienzo de la frontera chileno-argentina (letra C en el mapa), descendiendo desde el hito a la playa, siguiendo la perpendicular a ésta, se traza una línea que penetra el mar hasta intersectarse aguas adentro, en el océano Atlántico, con la línea que arranca desde la costa de la punta Dungeness. No puede aceptarse otra línea que la perpendicular a la playa, esto es la que forma un ángulo recto con ella, pues si fuese un ángulo superior a 90° tomaría aguas territoriales argentinas y si fuera inferior, otorgaría a la nación vecina aguas territoriales chilenas.

Así, entonces, el mar territorial en su medida actual o futura debe contarse en la costa fueguina desde la línea de la más baja marea, y como allí existe un gran banco litoral resulta que la línea se extiende hacia el interior del mar por las tres millas actuales (o doce en el futuro), más el ancho comprendido entre la costa permanentemente emergente y la línea real de la baja marea, esto es unos 8 kilómetros¹⁹⁸ (letra F en el mapa).

En la costa patagónica la línea delimitatoria de jurisdicciones marítimas parte directamente desde la baliza ya mencionada buscando la playa atlántica en la distancia más corta entre ambos puntos, para seguir por la perpendicular a dicha playa, sobre la que se mide la distancia actual de tres millas desde la correspondiente línea de baja marea (letra E en el mapa).

De este modo, el mar territorial chileno en la boca atlántica del estrecho de Magallanes está conformado por un espacio que se extiende desde la línea que señala el comienzo geográfico del canal interoceánico (A-B en el mapa) hasta la línea que une los puntos indicados, aguas atlánticas adentro, sobre las correspondientes perpendiculares a las costas (E-F en el mapa), con una superficie aproximada de 347,1 kilómetros cuadrados.

El mar *patrimonial* correspondiente a Chile debe medirse entre esta última línea y la intersección que se produce por la prolongación de las referidas perpendiculares que nacen de las costas, adoptando la forma de un triángulo con un área que puede estimarse en 127,6 kilómetros cuadrados (puntos E - F - G del mapa).

Cuando en un futuro próximo se oficialice entre las naciones la extensión del mar territorial hasta las 12 millas, la porción de mar patrimonial chileno hoy existente en la boca oriental del Estrecho pasará a convertirse en zona de aguas territoriales, por el hecho de quedar comprendida la intersección de las líneas que las encierran, dentro de la indicada distancia límite¹⁹⁹.

He aquí entonces el territorio marítimo de Chile en el Atlántico, constituido por aguas ricas en recursos biológicos y su correspondiente plataforma continental, con gran riqueza de hidrocarburos. Sobre este valioso territorio Chile debe ejercer, sin limitación alguna, su jurisdicción plena y excluyente en la porción de aguas territoriales y su jurisdicción y control en la zona de aguas patrimoniales.

El derecho de nuestro país sobre la plataforma continental en la costa atlántica adyacente a la boca oriental del Estrecho, fluye por cuanto aquélla es la prolongación subyacente del territorio emer-

¹⁹⁸ Cálculo efectuado sobre la carta 1.126 "Punta Arenas a Punta Dungeness", del Instituto Hidrográfico de la Marina de Chile, edición corregida al año 1969.

¹⁹⁹ De hecho, el Comité Jurídico Interamericano de 1973 en su Informe sobre el Derecho del Mar, avanzó en la materia al distinguir una zona de mar adyacente a la costa, que no denominó, que se extiende hasta las 12 millas desde la línea de baja marea, sobre las que las naves de cualquier pabellón tienen derecho al paso inocente, con lo que implícitamente se le reconoce a tal zona la condición de mar territorial.

AGUAS TERRITORIALES Y PATRIMONIALES DE CHILE EN LA BOCA ORIENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

MAPA BASE : CARTA 1126 "PUNTA ARENAS - PUNTA DUNGENESS" ESCALA 1:20.000
INSTITUTO HIDROGRAFICO DE LA ARMADA DE CHILE



-52°
-15°
-20°
-25°
-30°
-35°
-40°
-45°

REFERENCIAS:
A-B INICIO GEOGRAFICO DEL ESTRECHO
A-D-E-F-C-B AGUAS TERRITORIALES CHILENAS
E-G-F AGUAS PATRIMONIALES CHILENAS

NOTA - EL TRAZADO DE LIMITES NO ES OFICIAL

ORIGEN: MAPA NAUTICO "SERVICIO
COASTAL" INSTITUTO HIDROGRAFICO DE LA ARMADA DE CHILE - 1975

TI E R R A D E L F U E G O

-MAPA 2-

gente. Por tal razón, concordamos con lo expresado por el tratadista Edmundo Vargas C., en cuanto que Chile "goza ipso facto y ab initio de derechos exclusivos sobre los recursos naturales existentes en su plataforma, sin necesidad de formular una reivindicación o declaración especial"²⁰⁰.

Tal accesión natural ha sido reconocida en 1958 por la Convención de Ginebra sobre Plataforma Continental; por la Declaración de Montevideo, surgida de la reunión correspondiente realizada en mayo de 1970 y en la que participaron la mayoría de las naciones latinoamericanas con jurisdicción marítima, entre ellas Chile y Argentina, ratificada por la Reunión de Lima (agosto de 1970) donde se aprobó la "Declaración de Estados Latinoamericanos sobre el Derecho del Mar", documento que en lo atinente al asunto consagra los siguientes principios comunes:

"1. El derecho inherente del Estado ribereño a explorar, conservar y explotar los recursos naturales del mar adyacentes a sus costas, y del suelo y subsuelo del mismo mar, así como de la plataforma continental y su subsuelo, para promover el máximo desarrollo de sus economías y elevar los niveles de vida de sus pueblos;

"2. El derecho del Estado ribereño a establecer los límites de su soberanía o jurisdicción marítimas de acuerdo con criterios razonables, atendiendo a sus características geográficas, geológicas y biológicas, y a las necesidades del racional aprovechamiento de sus recursos;

"3. El derecho del Estado ribereño a adoptar medidas de reglamentación para los fines precitados, aplicables en las zonas de su soberanía o jurisdicción marítimas, sin perjuicio de la libertad de navegación o sobrevuelo de las naves y aeronaves de cualquier pabellón"²⁰¹.

Como corolario de lo expuesto, el tráfico en y sobre las aguas territoriales está amparado por las normas del Derecho Internacional y el empleo de la plataforma continental subyacente para fines de apoyo de líneas submarinas, tales como oleoductos, gasoductos, cables de transmisión eléctrica, etc., constituye una servidumbre de paso que debe ser requerida del estado soberano, que es Chile²⁰².

De este modo queda bien establecido que Chile además de dueño del Estrecho es poseedor, a título natural, de aguas, suelo y subsuelo marinos de propia soberanía en el acceso atlántico del gran canal magallánico y que conforman con él un todo inseparable.

²⁰⁰ Edmundo Vargas C., *América Latina y los problemas contemporáneos del Derecho del Mar*. Editorial "Andrés Bello", Santiago, 1973, p. 83. El autor comenta una resolución de la Corte Internacional de Justicia a propósito de un caso referido a la plataforma continental del Mar del Norte.

²⁰¹ Vargas, op. cit. p. 138.

²⁰² En este caso se encuentra la instalación del gasoducto de propiedad argentina que se espera tender próximamente por el lecho submarino entre los cabos Espíritu Santo y Virgenes, y cuyo trayecto habrá de correr en la mayor parte *bajo* aguas territoriales y *sobre* suelo submarino de Chile.

LOS HOMBRES
DEL ESTRECHO

LOS HOMBRES DEL ESTRECHO

Hemos llegado al término de esta obra que resume siglos de historia fretana. Pero la historia no es sino la suma de hechos y vivencias de los hombres que son sus actores. Y en el caso del estrecho de Magallanes muchos capítulos de su acontecer se consubstancian con períodos de la vida de algunos hombres para los que el gran canal fue, en inmensa medida, su razón de ser.

Son por antonomasia, los hombres del Estrecho.

Así Hernando de Magallanes, el buscador tenaz que encontró al fin con obsesiva constancia el paso entre dos mundos.

Pedro Sarmiento, el heroico infortunado, poblador fracasado del litoral.

Los maestros cartógrafos que recogieron el fruto de los esforzados exploradores y que trabajaron por décadas divulgando la efigie geográfica del paso de mar. Parker King, Stokes y demás laboriosos hidrógrafos británicos que en faena ímproba de años aportaron un conocimiento acabado del Estrecho en beneficio de su navegación.

O'Higgins, el patriota que nunca surcó las aguas del canal de Magallanes, pero que, visionario, proclamó su destino en el tráfico mercantil y en el porvenir marítimo de Chile.

José Nogueira, el capitán pionero, y Mauricio Braun, el armador por excelencia de las flotas mercantes regionales, que fueron semilla de progreso y desarrollo para el territorio meridional americano.

Lo son también los capitanes y pilotos cuya vida transcurrió virtualmente sobre el interminable vaivén del mar de Magallanes.

Con ellos, principalmente, el Estrecho, inerte en su eterno movimiento —valga la contradicción— cobró vida y fue sujeto de la Historia.

CARTOGRAFIA PARTICULAR DEL ESTRECHO
DE MAGALLANES 1540-1866*

1. *Carta del estrecho de Magallanes*, Santa Cruz, circa 1540.
2. *Carta de la parte oriental del estrecho de Magallanes*, atribuida a Pedro Sarmiento de Gamboa, 1581.
3. *Mapas del estrecho de Magallanes*, atribuidos a Thomas Cavendish. Insertos en las cartas de la costa atlántica de América, y de la costa del Pacífico de América. Circa 1588.
4. *Carta del estrecho de Magallanes*, Sebastián López, 1590 **
5. *Chica sive Patagonum Regio et australis Terra*, Cornelius Wytfliet, 1600.
6. *Delineatio Freti Magellanici*, Hulsius, comienzos siglos XVI.
7. *Nueva completa descripción del peligroso estrecho de Magallanes, en la cual de milla a milla, de bahía a bahía, para la utilidad de los navegantes y pilotos fueron cuidadosamente reproducidas las experiencias y descritas las travesías*, por Jan Outghersz, Amsterdam, probablemente 1600.
8. *Fretum Magellanicum*, Jan Oughersz, 1601.
9. *Exquisita & magno aliquot mentium periculo lustrata et iam re-tecta Freti Magellanici Facies*, Iodocus Hondius, 1606.
10. *Fretum Magellani*, Iodocus Hundius, Amsterdam, 1607.
11. *Mapa del estrecho de Magallanes (croquis)*, Landesbibliothek, Karlsruhe.
12. *Tijpus Freti Magellanici quod Georgius Spilbergius cum classe lustravit*, Leiden 1614 a 1619.
13. *Croquis del estrecho de Magallanes*, autor holandés desconocido, Circa 1617-20.

* Selección que comprende las cartas propias del Estrecho en su totalidad o de partes del mismo, con exclusión de los planos de puertos.

** Incluye sectores adyacentes al Estrecho.

14. *Carta del estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego*, anónimo holandés, Circa 1620. ° °
15. *Freti Magellanici ac Freti vulgo Le Maire exactissima delineatio* Iodocus Hondius, Amsterdam 1630 a 1635. Hay una edición inglesa. ° °
16. *Provinciae sitae ad Fretum Magallanis itemque Fretum Le Maire*, J. de Laet, 1633. ° °
17. *Fretum Magellani*, G. Mercator, Amsterdam, 1635.
18. *Tabvla Magellanica, qua Terrae del Fuego, cum celeberrimis fretis descriptio exhibetur*, Guillermo Blaeu, Amsterdam, 1635. Este mapa fue editado varias veces por su autor. Existen ediciones en blanco y negro y en colores, con ligeras variantes entre sí. ° °
19. *Representación del estrecho de Magallanes tal como por él pasó y volvió el maestro Barent Jansz. Potgieter van Munster cuando con su capitán Sebald de Weerd, lo ha explorado con gran ahínco y peligro de vida*. Circa 1630-40.
20. *Tabvla Magellanica qua Terrae del Fuego cum celeberrimis fretis a F. Magellano et I. Le Maire detectis Novissima et accurantissima descriptio exhibetur*, Joannes Janssonius, Amsterdam, 1649. Esta carta tiene varias ediciones. ° °
21. *Carta particolare dello Stretto di Magellano e di Maire*, Robert Dudley, Florencia, 1661. ° °
22. *Pascaerte van Straet van Magalaen synde't suydlyckste gedeelte van America*, Joannes & Gieles van Loon. Amsterdam, 1665. ° °
23. *Tabvla Magellanica qua Terrae del Fuego cum celeberrimis fretis, etc.*, Mercator, 1671. ° °
24. Id. id. id., por John Ogilby, Londres 1671. ° °
25. *De Straat van Magellaen*, Pieter van der Aa. Posterior a 1670. ° °
26. *The draught of Magellan Straits drawn by Captain Iohn Narborough: Anno 1670.*
27. *Magellan Straight discovered by Captn. John Narborough*, John Thorton, Londres 1671.
28. *A new map of Magallen's Straights discovered by Captn. John Narborough*, John Thorton, John Seller, William Fisher, James Atkinson, John Colson, 1670.
29. *Detroit de Magellan*, en Froger "Relation d'un voyage fait en 1695 au Detroit de Magellan". Hay una edición inglesa de 1698.
30. *Detroit de Magellan*, derivado probablemente del viaje de Beauchesne-Gouin, comienzos del siglo XVIII.
31. *Carte Particulière du Détroit de Magellan* (Recuadro en *Carte du Paraguay, du Chili, Détroit de Magellan & Terre de Feu*), Guillermo de L'Isle, Amsterdam, 1700.
32. *Le Détroit de Magellan*, Nicolás Fer, París, 1705.

° ° Incluye sectores adyacentes al Estrecho.

33. *Carte du Détroit de Magellan*, I. F. Bernard, Amsterdam, 1722.
34. *A map of yé Straits of Magellan*, H. Moll, Londres, 1733.
35. *Carte du Détroit de Magellan, dressée sur les Mémoires de Mr. de la Morlière Doct. de Sorbonne, dediée a Monseigneur L' Eveque de Viviers, Circa 1746.*
36. *Carte reduite du Détroit de Magellan dressée sur les journaux des navigateurs*, por el señor Bellin, ingeniero de la Marina, 1753.
37. *Plano del estrecho de Magallanes nuevamente levantado por la fragata L'Aigle el año de 1765.*
38. *Carte d'une partie du détroit de Magellan, et de L'Ee Malouine dressée d'après les remarques du S. Thisbe de Bellecourt, 1765. ° °*
39. *Plano del estrecho de Magallanes enmendado desde el Cabo de las Vírgenes hasta el de Forwan*, probablemente español, año 1765.
40. *Carte du Détroit de Magellan, dressée et corrigée sur les vayas des Vaisseaux L'Aigle en 1765, L'Etoile et L'Aigle en 1766, La Boudeuse et L'Etoile en 1767 et 1768.*
41. *Plano del estrecho de Magallanes, enmendado en el año 1765 desde el cabo de las Vírgenes hasta el cabo Forchudo.* Mapa español basado en los viajes de Bouganville.
42. *Mapa Marítimo del estrecho de Magallanes*, Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, Madrid, 1769.
43. *The Straights of Magellan corrected from Cape Virgin to Cape Froward*, Londres 1773. Basado en los viajes de Bouganville.
44. *Carte du Détroit de Magellan avec les routes de la Boudeuse et de l'Etoile, París, 1771.* Hay una edición inglesa, Londres, 1772.
45. *A Chart of the Straights of Magellan in which are inserted the observations and discoveries of Captn. Byron, Captn. Wallis and Captn. Carteret, 1773.* Hay una edición francesa en 1774.
46. *A Chart of the Straits of Magellan, by Don Juan de la Cruz Cano y Olmedilla of the Royal Academy of San Fernando and Improved from the observations and surveys of Captns. Byron, Wallis and Carteret compared with those of Monsr. De Bouganville.* R. Sayer y J. Bennett, Londres, 1775. Hay una edición austríaca de 1787.
47. *Détroit de Magellan avec les Plans des principaux Ports, Bayes & de ce détroit.* M. Bonne, París, 1780.
48. *Carta reducida que comprende desde Cabo Blanco de las Vírgenes hasta Cabo Pilares y Victoria.* Madrid, 1786.
49. *Carta reducida del estrecho de Magallanes formado por las Islas del Fuego y el extremo de la América Meridional.* Madrid, 1786.
50. *Carta reducida del estrecho de Magallanes, construida por el*

°° Incluye sectores adyacentes al Estrecho.

- Comandante, Oficiales y Pilotos de la Fragata de S. M. Sta. María de la Caveza. Año de 1788.
51. *Plano del estrecho de Magallanes. Situado en el Emisferio del Sur, según las Observaciones Astronómicas que se hicieron hasta el Cavo Lunes en el viage de la Fragata Sta. María de la Caveza en el Ao. de 1786.* Córdoba, 1789.
 52. *Carta de parte del estrecho de Magallanes, 1789.* Atribuida a Elizalde o a algún otro oficial de la corbeta San Pío, pero se refiere a los últimos trabajos de Córdoba.
 53. *Carta reducida del estrecho de Magallanes desde Pto. de San Miguel hasta su desembocadura en el Océano Pacífico. Construida sobre las observaciones echas en los viages de 1786 y 1789.* Año 1793.
 54. *The Strait of Magalhaens commonly called Magellan. Surveyed in His Majesty's Ships Adventure and Beagle. By Captain P. P. King, 1826-1830.* Londres 1832.
 55. *The Strait of Magellan, commonly called Magellan, surveyed on His Majesty's ships Adventure and Beagle, by captain Phillip Parker King, R.N.F.R.S., etc., and captain Robert Fitz Roy R.N. 1826-30, 1832-34.* Londres, 1836.
 56. *Carte Du Détroit de Magellan, Levée de 1826 a 1834 par les Capitaines Phillip Parker King et Robert Fitz Roy, commandants les Navires L'Adventure et le Beagle.* Dépôt-général de la Marine, Paris, 1838.
 57. *Carta del estrecho de Magallanes, Levantada en 1826 a 1834 por los Capitanes Parker King y Fitz Roy.* Dirección de Hidrografía, Madrid, 1861.
 58. *Carta de la parte oriental del estrecho de Magallanes, según los trabajos del Capitán Fitz Roy de la Marina Real Inglesa en 1834, y adiciones hasta 1863.* Dirección de Hidrografía, Madrid, 1865.
 59. *Carta de la parte occidental del estrecho de Magallanes, según los trabajos de Córdoba en 1785 a 1789 y de King y Fitz Roy en 1826 a 1834.* Los planos y las vistas corresponden a la colección de Córdoba. Dirección de Hidrografía, Madrid, 1866.

INDIVIDUALIZACION DE BUQUES FONDEADOS
EN FUERTE BULNES (1843-1848) Y
PUNTA ARENAS (1848-1867) *

Año	Nombre	Clase	Bandera
1843	<i>Ancud</i>	Goleta de guerra	Chile
	<i>Phaeton</i>	Fragata de guerra	Francia
	<i>Sapewing</i>	Bergantín mercante	Estados Unidos
	<i>Fleuris</i>	Ballenero	Francia
	<i>Venture</i>	Barca	Inglaterra
1844	<i>Diana</i>	Goleta mercante	Estados Unidos
	<i>Betsy</i>	Goleta mercante	Estados Unidos
	<i>Voladora</i>	Goleta mercante	Chile
	<i>Magallanes</i>	Queche de guerra	Chile
1845	<i>Volante</i>	Bergantín mercante	Chile
	<i>Daniel Webbs</i>	Fragata mercante	Estados Unidos
	<i>Anonime</i>	Bergantín mercante	Francia
	<i>Joven Corina</i>	Bergantín mercante	Francia
	<i>Ems</i>	Barca	Francia
	<i>Magallanes</i>	Queche de guerra	Chile
	<i>Ceres</i>	Barca mercante	Inglaterra
	<i>Comodore</i>	Barca mercante	Inglaterra
	<i>Ballena</i>	Barca mercante	Chile
	<i>Ancud</i>	Goleta de guerra	Chile
	<i>Rosalind</i>	Bergantín de guerra	Inglaterra
	<i>Ganges</i>	Barca	Inglaterra
	<i>Infatigable</i>	Barca mercante	Chile
	1846	<i>Salamander</i>	Vapor de guerra
<i>Canning</i>		Bergantín mercante	Inglaterra
1847	<i>Voladora</i>	Goleta mercante	Chile
	<i>Magallanes</i>	Queche de guerra	Chile
1848	<i>Cóndor</i>	Bergantín mercante	Chile
	<i>Cóndor</i>	Bergantín mercante	Chile
1849	<i>Hopewell</i>	Goleta mercante	Estados Unidos
	<i>Fortuna</i>	Fragata mercante	Chile

* La lista comprende únicamente las embarcaciones que han podido ser identificadas. El recuento alcanza hasta el comienzo de la navegación regular mercante por el estrecho de Magallanes.

Año	Nombre	Clase	Bandera
1850	<i>Cóndor</i>	Bergantín mercante	Chile
	<i>Trident</i>	Barca mercante	Inglaterra
	<i>General Freire</i>	Fragata mercante	Chile
	<i>Meteoro</i>	Bergantín mercante	Chile
1851	<i>Mary Phoebe</i>	Goleta mercante	Estados Unidos
	<i>Tres Amigos</i>	Barca mercante	Chile
	<i>Florida</i>	Goleta mercante	Estados Unidos
	<i>Elisa Cornish</i>	Bergantín mercante	Inglaterra
1852	<i>Virago</i>	Vapor de guerra	Inglaterra
	<i>Gorgon</i>	Vapor mercante	Inglaterra
	<i>Infatigable</i>	Barca mercante	Chile
	<i>Eugenia</i>	Fragata de guerra	Suecia
1853	<i>Paquebot de Panamá</i>	Barca mercante	Francia
	<i>Lima</i>	Vapor mercante	Inglaterra
	<i>Virago</i>	Vapor de guerra	Inglaterra
	<i>Uyacali</i>	Vapor de guerra	Perú
1854	<i>Infatigable</i>	Barca mercante	Chile
	<i>Sierra Nevada</i>	Vapor mercante	Se ignora
	<i>Decatur</i>	Corbeta de guerra	Estados Unidos
	<i>Surprise</i>	Vapor mercante	Estados Unidos
1855	<i>Equity</i>	Goleta mercante	Estados Unidos
	<i>Isabella Ebbitt</i>	Goleta mercante	Estados Unidos
	<i>Infatigable</i>	Bergantín mercante	Chile
	<i>Brisk</i>	Vapor de guerra	Inglaterra
1856	<i>Usk</i>	Bergantín de guerra	Inglaterra
	<i>Hydra</i>	Goleta mercante	Estados Unidos
	<i>Meteoro</i>	Bergantín mercante	Chile
	<i>North Carolina</i>	Goleta mercante	Estados Unidos
1857	<i>Penquista</i>	Barca (bergantín)	Chile
	<i>Virago</i>	Vapor de guerra	Inglaterra
	<i>Penquista</i>	Bergantín mercante	Chile
	<i>Pedro V</i>	Bergantín mercante	Chile
	<i>Bainbridge</i>	Bergantín mercante	Estados Unidos
	<i>Western Bride</i>	Fragata mercante	Inglaterra
	<i>Carlos Enrique</i>	Fragata mercante	Perú
	<i>Mary Catherine</i>	Barca mercante	Inglaterra
	<i>Trony</i>	Vapor de guerra	Francia
	<i>San Jorge</i>	Barca mercante	Piamonte
	<i>Lewis Perry</i>	Goleta mercante	Estados Unidos
	<i>Panamá</i>	Vapor mercante	Inglaterra (PSNC)
1858	<i>Esmeralda</i>	Corbeta a vapor (G)	Chile
	<i>Meteoro</i>	Bergantín mercante	Chile
	<i>Maule</i>	Vapor mercante	Chile
	<i>María Isabel</i>	Vapor mercante	Chile
	<i>Plumper</i>	Vapor mercante	Inglaterra
	<i>San Jorge</i>	Barca mercante	Piamonte
	<i>Mariner</i>	Fragata	Inglaterra
	<i>Anita</i>	Goleta mercante	Hamburgo
1858	<i>Pizarro</i>	Bergantín mercante	Chile
	<i>Labouchere</i>	Vapor mercante	Inglaterra
	<i>Allen Gardiner</i>	Goleta mercante	Inglaterra
	<i>Savannah</i>	Vapor	Estados Unidos
	<i>Frances Ann</i>	Bergantín mercante	Chile
	<i>Matilda</i>	Goleta mercante	Estados Unidos
	<i>Pizarro</i>	Bergantín mercante	Chile

Año	Nombre	Clase	Bandera
1859	<i>Pizarro</i>	Bergantín mercante	Chile
	<i>Meteoro</i>	Bergantín mercante	Chile
	<i>Lima</i>	Vapor mercante	Inglaterra (PSNC)
	<i>Allen Gardiner</i>	Goleta mercante	Inglaterra
	<i>Washington</i>	Vapor	Estados Unidos
1860	<i>Ellen Elizabeth</i>	Bergantín mercante	Chile
	<i>Termagant</i>	Vapor de guerra	Inglaterra
	<i>Plastov</i>	Vapor de guerra	Rusia
	<i>Rinda</i>	Vapor de guerra	Rusia
	<i>Novik</i>	Vapor de guerra	Rusia
	<i>Duguay-Trouin</i>	Vapor de guerra	Francia
	<i>Satellite</i>	Vapor de guerra	Inglaterra
	<i>Wyoming</i>	Vapor de guerra	Estados Unidos
	<i>Grappler</i>	Vapor de guerra	Inglaterra
	<i>Forward</i>	Vapor de guerra	Inglaterra
	<i>San Carlos</i>	Vapor mercante	Inglaterra (PSNC)
	<i>Forward</i>	Vapor de guerra	Inglaterra
	<i>Finandra</i>	Bergantín mercante	Estados Unidos
	<i>Guayaquil</i>	Vapor	Inglaterra
	<i>Champion</i>	Vapor mercante	Estados Unidos
	<i>Tribune</i>	Vapor	Inglaterra
	<i>Adrianna</i>	Goleta mercante	Estados Unidos
	<i>Narrangasset</i>	Corbeta a vapor	Estados Unidos
	<i>Lautaro</i>	Barca mercante	Chile
	<i>Granada</i>	Vapor	Estados Unidos
	<i>Moses Taylor</i>	Vapor mercante	Estados Unidos
<i>Hecate</i>	Bergantín a vapor	Inglaterra	
<i>Latouche</i>	Bergantín a vapor	Francia	
<i>Ville</i>	Bergantín a vapor	Francia	
<i>Satellite</i>	Vapor de guerra	Inglaterra	
<i>Saint Louis</i>	Vapor	Estados Unidos	
1861	<i>Allen Gardiner</i>	Goleta mercante	Inglaterra
	<i>Lautaro</i>	Barca mercante	Chile
	<i>Pylades</i>	Vapor	Inglaterra
	<i>Alert</i>	Vapor de guerra	Inglaterra
	<i>Morro</i>	Vapor mercante	Inglaterra (PSNC)
	<i>Vixen</i>	Vapor	Inglaterra
	<i>La Magere</i>	Vapor	Francia
	<i>Ellen Elizabeth</i>	Bergantín mercante	Chile
	<i>Plumper</i>	Corbeta a vapor	Inglaterra
	<i>Morje</i>	Vapor de guerra	Rusia
	<i>General Flores</i>	Vapor	Estados Unidos
	<i>Paquete de Maule</i>	Vapor	Estados Unidos
	<i>Camaleón</i>	Corbeta a vapor	Inglaterra
1862	<i>Bayard</i>	Vapor de guerra	Francia
	<i>Calypso</i>	Vapor de guerra	Inglaterra
	<i>Tilton</i>	Goleta mercante	Se ignora
	<i>Ellen Elizabeth</i>	Bergantín mercante	Chile
	<i>Diamant</i>	Vapor de guerra	Francia
	<i>Svetlana</i>	Fragata a vapor (G)	Rusia
	<i>Ann Eliza</i>	Goleta mercante	Estados Unidos
	<i>Talca</i>	Vapor mercante	Inglaterra (PSNC)
	<i>Pallas</i>	Fragata a vapor	Francia
	<i>Egypt</i>	Barca mercante	Estados Unidos
	<i>Josephine</i>	Bergantín mercante	Estados Unidos

Año	Nombre	Clase	Bandera	
1863	<i>Resolución</i>	Vapor de guerra	España	
	<i>Nuestra Señora del Triunfo</i>	Vapor de guerra	España	
	<i>Virgen de Covadonga</i>	Vapor de guerra	España	
	<i>Espora</i>	Pailebote mercante	Argentina	
	<i>Faydy</i>	Goleta mercante	Estados Unidos	
	<i>Sheawater</i>	Corbeta a vapor	Estados Unidos	
	<i>Fujiyama</i>	Vapor	Estados Unidos	
	<i>Cate Sargent</i>	Goleta mercante	Is. Sandwich	
	<i>Paquete de Copiapó</i>	Bergantín mercante	Chile	
	<i>Faydy</i>	Goleta mercante	Estados Unidos	
	<i>Emeline</i>	Goleta mercante	Estados Unidos	
	<i>Golden City</i>	Vapor mercante	Estados Unidos	
	<i>Chile II</i>	Vapor mercante	Inglaterra (PSNC)	
	<i>Thomas Woodward</i>	Goleta mercante	Estados Unidos	
1864	<i>Vencedora</i>	Vapor de guerra	España	
	<i>Blanca</i>	Vapor de guerra	España	
	<i>Berenguela</i>	Vapor de guerra	España	
	<i>Villa Madrid</i>	Vapor de guerra	España	
	<i>Huanay</i>	Vapor mercante	Chile	
	<i>Sacramento</i>	Vapor	Estados Unidos	
	<i>Rynda</i>	Corbeta a vapor	Rusia	
	<i>Espora</i>	Pailebote mercante	Argentina	
	<i>Clío</i>	Corbeta de guerra	Inglaterra	
	<i>Rómulo</i>	Bergantín mercante	Chile	
	<i>Petrel</i>	Goleta mercante	Estados Unidos	
	1865	<i>Espora</i>	Pailebote mercante	Argentina
		<i>Suwanee</i>	Vapor de guerra	Estados Unidos
		<i>Nuitine</i>	Corbeta de guerra	Inglaterra
<i>Scout</i>		Corbeta de guerra	Inglaterra	
<i>Makongo</i>		Vapor de guerra	Estados Unidos	
<i>Talismán</i>		Vapor de guerra	Francia	
<i>Ana Catalina</i>		Barca mercante	Chile	
<i>Farallones</i>		Barca mercante	Estados Unidos	
1866	<i>Virgen de Covadonga</i>	Corbeta vapor (G)	Chile	
	<i>América</i>	Corbeta vapor de guerra	Perú	
	<i>Unión</i>	Corbeta vapor de guerra	Perú	
	<i>Huáscar</i>	Monitor acorazado	Perú	
	<i>Independencia</i>	Fragata blindada	Perú	
	<i>Carlos Alberto</i>	Barca mercante	Chile	
	<i>Thames</i>	Vapor de guerra	Inglaterra	
	<i>Penélope</i>	Barca mercante	Francia	
	<i>Nassau</i>	Corbeta a vapor (G)	Inglaterra	
	<i>Pensacola</i>	Vapor de guerra	Estados Unidos	
	<i>Spiteful</i>	Vapor de guerra	Inglaterra	
	<i>Perú II</i>	Vapor mercante	Inglaterra (PSNC)	
	<i>Espora</i>	Pailebote mercante	Argentina	
	<i>Carlitos</i>	Cúter	Argentina	
	<i>Tuscarora</i>	Vapor	Estados Unidos	
	<i>Malacca</i>	Vapor de guerra	Inglaterra	
	<i>Times</i>	Pailebote	Inglaterra	
	<i>Henriette</i>	Vapor	Estados Unidos	
<i>Isabella</i>	Vapor	Chile		
<i>Cyclone</i>	Vapor	Chile		

<i>Año</i>	<i>Nombre</i>	<i>Clase</i>	<i>Bandera</i>
	<i>Antonio Varas</i>	Vapor mercante	Chile
	<i>Lackawanna</i>	Vapor de guerra	Estados Unidos
	<i>Aurora</i>	Vapor	Estados Unidos
1867	<i>Nassau</i>	Vapor de guerra	Inglaterra
	<i>Magenta</i>	Fragata a vapor	Italia
	<i>Stonewall</i>	Vapor mercante	Japón
	<i>Mary C. Dyer</i>	Vapor mercante	Se ignora
	<i>Coetlugon</i>	Vapor de guerra	Francia
	<i>Lanthe Pequet</i>	Vapor de guerra	Francia
	<i>Portales</i>	Barca mercante	Chile

NAUFRAGIOS Y ACCIDENTES EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES

Año	Nombre	Tipo	Tonelaje	Bandera	Sitio
1526	<i>Sancti Spiritus</i>	Carabela	240	España	Costa occ. Dungeness
1540	¿ <i>Capitana</i> ?	Nao		España	Primera Angostura
1584	<i>Trinidad</i>	Nao		España	Costa occ. Dungeness
1587	?	Bergantín		España	Pta. Sta. Brígida
1600	?	Navío		Holanda	Sector oriental
1615	?	Navío		Holanda	Punta Dungeness
1619	?	?		?	?
1676	?	Bergantín		España	Evangelistas
1685	?	Navío		Pirata	?
1843	<i>Fleury</i>	Bergantín		Francia	Cabo Providencia
1843	?	?		?	Cabo Providencia
1844	<i>Express</i>	Barca		EE. UU.	Bahía Monday
1846	<i>23 de Mayo</i>	Bergantín		Francia	Bahía Misericordia
1846	<i>Canning</i>	Bergantín		Inglaterra	Bahía San Juan
1850	<i>Prince Albert</i>	Bergantín		Inglaterra	Bahía Sandy
1850	<i>Rodman</i>	Bergantín		EE. UU.	?
1850	<i>Manuela</i>	Barca		Inglaterra	?
1851	<i>Garonne</i>	Barca		Francia	Bahía Solano
1854	<i>North Carolina</i>	Fragata		EE. UU.	Rada David
1855	?	?		EE. UU. o Inglaterra	al este de Sn. Gregorio
1856	<i>Panamá</i>	Vapor	270	Inglaterra	Cabo Tamar
1856	<i>Western Bride</i>	Fragata		Inglaterra	Primera Angostura
1857	<i>María Isabel</i>	Vapor		Chile	Bahía Misericordia
1859	<i>Carlos Tupper</i>	Goleta		Inglaterra	Abra Sarmiento
1859	<i>Seine</i>	Fragata		Chile	?
1859	<i>Anne Baker</i>	Vapor		Inglaterra	¿B. Dirección?
1860	<i>Tornado</i>	Fragata		Inglaterra	?
1860	<i>Lautaro</i>	Barca		Chile	Posesión

* Antecedentes obtenidos y publicados por el capitán Francisco Vidal Gormaz, *Naufraios ocurridos en las costas de Chile*, Stgo. de Chile, 1901, y Manuel Zorrilla, *Magallanes en 1925*, Punta Arenas, 1925, con correcciones y adiciones compulsadas por el autor.

Año	Nombre	Tipo	Tonelaje	Bandera	Sitio
1862	<i>Pelican</i>	?		?	?
1867	<i>J.G. Portales</i>	Barca	167	El Salvador	Agua Fresca
1869	<i>Santiago</i>	Vapor	1.619	Inglaterra	Bahía Misericordia
1869	<i>Rippling Wave</i> ° °	Goleta	124	EE. UU.	Bahía Swallow
1869	<i>Sheffield</i>	Barca		Inglaterra	Bahía Misericordia
1872	<i>Voladora</i>	Balandra		Argentina	Isla Isabel
1874	<i>Landra</i>	Balandra		Chile	Costa fueguina central
1874	?	Lancha vapor		Chile	Bahía Punta Arenas
1875	<i>Senator</i>	Barca	404	Inglaterra	Cabo Valentín
1876	<i>Jeanne Amelie</i>	Barca	535	Francia	Punta Dungeness
1876	<i>Sea Shell</i>	Goleta	42	Chile	Posesión
1876	<i>Georgia</i>	Vapor	1.937	EE. UU.	Punta Rocky
1877	<i>Denderah</i>	Vapor	988	Alemania	Punta Baja
1877	<i>Anita</i> °°	Goleta		Chile	Posesión
1877	<i>Veloz</i> °°	Lancha vapor	37	Chile	Bahía Punta Arenas
1877	<i>Luisito</i>	Pailebote		Argentina	Punta Arenas
1877	<i>San Pedro</i> °°	Goleta	63	Uruguay	Bahía Punta Arenas
1877	<i>Indomable</i>	Bergantin		Inglaterra	A 35 millas P. Arenas
1878	<i>Jessie Brown</i>	Goleta		Inglaterra	Punta Rocky
1879	<i>Esther</i>	Balandra	35	Chile	Parte oriental
1879	<i>Sparrow Hawk</i>	Goleta		Chile	Agua Fresca
1880	<i>Arturo Prat</i>	Lancha vapor	37	Chile	Bahía Punta Arenas
1881	<i>Dotterel</i>	Cañonera	1.137	Inglaterra	Bahía Punta Arenas
1881	<i>Wanderer</i>	Velero		Se ignora	Hope Harbour
1884	<i>Cordillera</i>	Vapor	2.860	Inglaterra	Cabo San Isidro
1885	<i>Ernesto</i>	Goleta		Chile	Posesión
1890	<i>Ysca</i>	Barca		?	Posesión
1891	?	Vapor		?	Cabo Tamar
1891	<i>Fueguina</i>	Goleta		Chile	Río Seco
1892	<i>Cleopatra</i>	Vapor		Alemania	Punta Dungeness
1892	<i>Artesia</i>	Vapor	1.803	Alemania	Punta Baja
1892	<i>Perenoble</i>	Goleta	46	Malvinas	Bahía Monumento
1893	<i>Express</i>	Goleta	47	Chile	Bahía Inútil
1893	<i>Romero</i>	Vapor		Se ignora	Se ignora
1894	<i>Atlantique</i>	Vapor	1.917	Francia	Isla Magdalena
1894	<i>Hengist</i>	Barca	1.116	Inglaterra	Punta Dungeness
1895	<i>Canton</i>	Vapor	1.820	Inglaterra	Bahía Snug
1895	<i>Copernicus</i>	Vapor	2.052	Inglaterra	Cabo Pilar
1897	<i>María Kasinca</i>	Cúter	35	Chile	Punta Carrera
1897	<i>Corocoro</i>	Vapor	4.500	EE. UU.	Punta Baja
1898	<i>Matanza</i>	Barca		Inglaterra	Cabo Pilar
1898	<i>Mataura</i>	Vapor	3.600	Inglaterra	Cabo Pilar
1898	<i>Biene</i>	Vapor	167	Chile	Punta Baja
1899	<i>Kirkless</i>	Vapor	242	Chile	Punta Delgada
1899	<i>Huemul</i> °°	Vapor		Chile	Crooked Reach
1899	<i>King Fisher</i>	Goleta	12	Chile	Bahía Punta Arenas
1900	<i>Bellaisla</i>	Vapor	2.457	Inglaterra	Banco Dirección
1901	<i>Burslem</i>	Vapor		Chile	Isla Dawson
1901	<i>Cosmopolita</i>	Cúter		Chile	Bahía Punta Arenas
1902	<i>Lady Joicey</i> °°	Vapor	2.406	Inglaterra	Isla Isabel
1903	<i>Gleeneriff</i>	Barca	468	Inglaterra	Punta Baja
1903	<i>Two Brothers</i>	Cúter	10	Chile	Punta Baja
1903	<i>Vichuquén</i>	Vapor	27	Chile	Punta Delgada
1903	<i>Laurel Branch</i>	Vapor	2.140	Inglaterra	Bahía Stewart

°° Nave rescatada.

Año	Nombre	Tipo	Tonelaje	Bandera	Sitio
1904	Anita		10	Chile	Bahía Punta Arenas
1904	Unión	Cúter	8	Chile	Bahía Punta Arenas
1904	Martha Gale	Goleta	247	Chile	Punta Carrera
1904	Britanic **	Draga		Inglaterra	Punta York
1904	Tymeric **	Vapor	2.160	Inglaterra	Isla Carlos III
1904	Albuera	Vapor	2.260	Inglaterra	Bahía Tuesday
1904	Cumbal	Vapor	3.190	Inglaterra	Isla Sheal
1904	Abydos	Vapor	1.956	Alemania	Islotes Osorno
1905	Henriette	Goleta	25	Chile	Cuarenta Días
1905	F. M. Mursie **	Goleta		Inglaterra	Posesión
1906	Olympian	Vapor		EE. UU.	Cabo Posesión
1906	Belle of Island **	Vapor			Bahía Punta Arenas
1906	Albey Holm **	Vapor		Inglaterra	Isla Marta
1906	Hynford	Vapor		Inglaterra	Cabo Pilar
1907	Capera **	Vapor		Inglaterra	Primera Angostura
1907	Ortega **	Vapor	7.970	Inglaterra	Entre 1ª y 2ª Angostura
1908	Tercia	Barca	1.195	Noruega	Punta Dungeness
1908	Gudny **	Barca		Noruega	Primera Angostura
1909	Oak Branch	Vapor		Inglaterra	Is. Westminster
1909	Utgard	Vapor		Alemania	Punta Baja
1910	Delmira	Vapor	2.210	Inglaterra	Crooked Reach
1910	Augusto **	Vapor	1.716	Austria	Agua Fresca
1911	Bellagio **	Vapor		Inglaterra	Bajo Nuevo
1911	Riol **	Vapor		Alemania	Punta York
1911	Oreste **	Vapor	53	Chile	Cabo San Isidro
1912	Berengar **	Vapor		Alemania	Banco Punta Arenas
1912	C. Exchange **	Vapor		Inglaterra	Punta Baja
1912	Alexandria **	Vapor		Alemania	Banco Punta Arenas
1912	Sultan	Goleta		Noruega	Punta Delgada
1912	Foxley	Vapor		Inglaterra	Cabo Upright
1913	Wynerick	Vapor		Inglaterra	Cabo Pilar
1913	River Clyde **	Vapor		Inglaterra	Fortescue
1914	Andrea	Barca	1.114	Noruega	San Gregorio
1914	Chimu **	Vapor		Inglaterra	Segunda Angostura
1914	Epsom	Vapor		Inglaterra	Arrecifes Georgia
1916	P. Branch **	Vapor		Inglaterra	Frente Punta Arenas
1916	Tamar **	Vapor	102	Chile	Frente Punta Arenas
1918	Meteoro	Escampavía		Chile	Punta Dungeness
1919	Alfonso	Vapor		Chile	Pto. San Miguel
1922	Texas **	Vapor		Dinamarca	Arrecifes Georgia
1929	Marinao	Remolcador		Chile	Bahía Punta Arenas
1929	Renato	Cúter	50	Chile	Bahía Punta Arenas
1931	Nueva Estrella	Cúter		Chile	Cabo San Isidro
1931	Antonio Díaz **	Remolcador	10	Chile	Bahía Punta Arenas
1932	Antártico	Vapor	605	Chile	Bahía Punta Arenas
1932	Adelaida	Velero-pontón		Chile	Bahía Punta Arenas
1933	Northmoor **	Vapor		Inglaterra	Puerto Gallant
1939	Prudente de Moraes **	Vapor		Brasil	Arrecifes Georgia
1954	Don Emilio	Cúter		Chile	San Gregorio
1954	Porvenir	Vapor		Chile	Bahía Punta Arenas
1954	Ester	Cúter	12	Chile	Bahía Punta Arenas
1954	Emilia **	Cúter	10	Chile	Bahía Punta Arenas
1954	Sonia **	Cúter	16	Chile	Bahía Punta Arenas

** Nave rescatada.

<i>Año</i>	<i>Nombre</i>	<i>Tipo</i>	<i>Tonelaje</i>	<i>Bandera</i>	<i>Sitio</i>
1954	<i>Miguelito</i> °°	Cúter	10	Chile	Bahía Punta Arenas
1954	<i>Sarita</i> °°	Cúter	11	Chile	Bahía Punta Arenas
1954	<i>Caupolicán</i> °°	Cúter	20	Chile	Bahía Punta Arenas
1967	<i>Doña Francisquita</i> °°°	Buque-motor	40	Chile	Bahía Catalina
1968	<i>Gaviota</i> °°°	Goleta	60	Chile	Frente Gente Grande
1969	<i>San Gregorio</i>	Remolcador	63	Chile	Punta Delgada
1969	<i>Rubén Dávila</i>	Draga	839	Chile	Frente Punta Palo
1973	<i>Andalucía</i>	Velero-pontón		Chile	Costa Porvenir
1974	<i>Metula</i> °°	Superpetro- lero	210.000	Holanda	Bajo Satélite
1975	<i>Antártico</i> °°	Motonave	7.094	Chile	Bajo Satélite

- °° Nave rescatada.
 °°° Nave incendiada.

I. FUENTES INEDITAS

ARCHIVO GOBERNACION MARITIMA DE PUNTA ARENAS

Registro de entradas y salidas de naves (Alta mar) 1969-1975.

Registro de entradas y salidas de naves regionales, 1972-1975.

ARCHIVO INSTITUTO DE LA PATAGONIA

Registro de Instrumentos Públicos Colonia de Magallanes.

Años 1877 y 1878.

ARCHIVO INTENDENCIA DE MAGALLANES

Volumen Correspondencia Recibida Ministerio RR. EE. y Colonización, 1896-1897.

Volumen Gobernaciones Marítimas, 1888 a 1901.

Volumen Correspondencia Ministerio de Marina, 1887 a 1901.

ARCHIVO MAURICIO BRAUN HAMBURGER (Punta Arenas)

Copiador de cartas, volúmenes 1 a 14 (1885-1903).

Correspondencia Recibida, Legajos años 1892 a 1900.

ARCHIVO MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Correspondencia Colonización Gobernación de Magallanes.

Volúmenes años 1871-73; 1874-75; 1874-76; 1875-76; 1877; 1879; 1880; 1881;

1882; 1883; 1884; 1885; 1886; 1890 a 1891; 1893-94; 1896-97; 1898.

Oficios del Ministerio de Marina, 1902 a 1907.

ARCHIVO NACIONAL

Archivo Hidrográfico Vidal Gormaz, volúmenes 7 y 11.

Archivo Gay-Morla Vicuña, volúmenes 83, 84, 87, 89, 90, 91, 96, 99 y 114.

Correspondencia Ministerio del Interior:

Intendencia de Chiloé, 1841-1847;

Gobierno de Magallanes, volúmenes 1856-1859; 1855-64; 1859-1866; 1867-1868; 1869-1872.

Correspondencia Ministerio de RR. EE. y Colonización:

Gobernación de Magallanes, volúmenes 1873-1874; 1878-1889; 1892 y 1895.

ARCHIVO NOGUEIRA (Museo de la Patagonia, Punta Arenas)

Carpeta XXII, Actividades Marítimas, Caza de Lobos, Cabotaje.

SCHAEFFER, Ernesto: *Intervenciones del señor Alberto Pagels y del Capitán Harry Rothemburg en el asunto del crucero "Dresden", en los canales patagónicos, desde 9-12-1914 al 14-2-1915.* Manuscrito mecanografiado, sin firma y sin fecha.

II. FUENTES IMPRESAS

- AGOSTINI, Alberto M. De: *Trent'anni nella Terra del Fuoco*. Società Editrice Internazionale, Turín, 1955.
- ANRIQUE, Nicolás: *Diario de la goleta de guerra Ancud*. Imprenta, Encuadernación y Litografía Barcelona, Santiago de Chile, 1901.
- BONACIC Dorić, Lucas: *Resumen Histórico del Estrecho y de la Colonia de Magallanes*. Imprenta La Nacional, Punta Arenas, 1939.
- BRAUN Menéndez, Armando: *Fuerte Bulnes*. Emecé Editores, Buenos Aires, 1943.
- BRAUN Menéndez, A. *Las dos Presidencias de Julio A. Roca*. Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1965.
- BRAUN Menéndez, Armando: *Cambiazó, el último pirata del Estrecho*. Editorial "Francisco de Aguirre", Buenos Aires-Santiago de Chile, 1971.
- CALDENIUS, Carl C.: *Las glaciaciones cuaternarias en la Patagonia y Tierra del Fuego y sus relaciones con las glaciaciones del hemisferio boreal*. Buenos Aires, 1932.
- COLOMES, Antonio: *El Territorio de Magallanes*. Imprenta y Litografía "El Magallanes", Punta Arenas, 1929.
- CORDOBA Lazo de la Vega, Antonio de: *Relación del último viaje al estrecho de Magallanes de la fragata de S.M. Santa María de la Cabeza, en los años 1785 y 1786*, Madrid, 1787.
Apéndice con los viajes de los Paquebotes Santa Casilda y Santa Eulalia. Madrid, 1793.
- CHAIGNEAU, J. Federico: *Derrotero del Estrecho de Magallanes i de la Tierra del Fuego*. Oficina Hidrográfica de la Marina de Chile, Valparaíso, 1900.
- DEPARTAMENTO DE EXTENSION CULTURAL DE LA UNIVERSIDAD DE CHILE: *Política Económica para la Región Magallánica*. Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago, 1952.
- DUBLE Almeida, Diego: *El motín de los artilleros de Magallanes*. En Boletín de la Academia Chilena de la Historia N° 52, Santiago de Chile, 1955, pp. 27-61.
- DUMONT D'Urville, Jules César: *Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie sur les corvettes L'Astrolabe et La Zélée, exécuté par ordre du Roi pendant les années 1837-1838, 1839-1840, sous le commandement de M. . . . Publié par ordonnance de Sa Majesté. Histoire du voyage*. Tomo I. Paris, Gide Editeur, 1841.
- BOUGANVILLE, Luis A. de: *Viaje alrededor del mundo por la fragata del Rey "La Boudeuse" y la fusta "La Estrella", en 1767, 1768 y 1769*. Tomo I, Madrid, 1921.
- ENCINA, Francisco A.: *La Cuestión de Límites entre Chile y la Argentina desde la Independencia hasta el Tratado de 1881*. Editorial Nascimento, Santiago de Chile, 1959.
- ESPINOSA MORAGA, Oscar: *El precio de la paz chileno-argentina (1810-1969)*. 3 tomos. Editorial Nascimento, Santiago de Chile, 1969.
- ESTELLE M., Patricio: *Papeles británicos inéditos referidos a la ocupación del estrecho de Magallanes*. En *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen V, 1974, Punta Arenas, 1974, pp. 54-58.
- EYZAGUIRRE G., Jaime: *Chile durante el gobierno de Errázuriz Echaurren, 1896-1901*. Empresa Editora Zig-Zag S. A., Santiago de Chile, 1957.
- FERNANDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Tomo IV, *Expediciones al Maluco. Viajes de Magallanes y Elcano*. Editorial Guaranía, Buenos Aires, 1946.
- FERNANDEZ Larraín, Sergio: *O'Higgins*. Editorial Orbe, Santiago de Chile, 1974.

- FERRARI, Gustavo: *Conflicto y Paz con Chile, 1897-1903*. Editorial Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires, 1969.
- FURLONG, Guillermo: *Entre los tehuelches de la Patagonia*. Talleres Gráficos San Pablo, Buenos Aires, 1943.
- FURLONG, Guillermo: *Américo Vespucio y la Patagonia*. En *Actas del Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional*. Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1974. Tomo I, pp. 153-160.
- FURLONG, Guillermo: *La Patagonia en la cartografía antigua y moderna*. En *Actas del Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional*. Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1974. Tomo I, pp. 161-173.
- FITZ ROY, Robert: *Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S. M. "Adventure" y "Beagle" en los años 1826 a 1836*. Traducción del cap. de fragata T. Caillet-Bois. Buenos Aires, 1933.
- GANDIA, Enrique De: *El Estrecho de Magallanes en los mapas anteriores a su descubrimiento*. En *Actas del Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional*. Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1974. Tomo I, pp. 187-196.
- GUERRERO Vergara, Ramón: *Los descubridores del Estrecho de Magallanes i sus primeros exploradores*. Santiago de Chile, 1882.
- HERRMANN, Paul: *Audacia y Heroísmo de los descubrimientos modernos de Colón al siglo XX*. Editorial Labor. Barcelona, 1958.
- IRARRAZAVAL, José M.: *La Patagonia, errores geográficos y diplomáticos*. Editorial "Andrés Bello", Santiago de Chile, 1966.
- JAVET, Yves: *Los primeros holandeses en el Estrecho*. En *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* N° 26, Santiago de Chile, 1943, pp. 43-64.
- MARTINIC B., Mateo: *Presencia de Chile en la Patagonia Austral, 1843-1879*. Editorial "Andrés Bello", Santiago de Chile, 1963 y 1971.
- MARTINIC B., Mateo: *Magallanes, síntesis de tierra y gentes*. Editorial "Francisco de Aguirre", Buenos Aires-Santiago de Chile, 1971.
- MARTINIC B., Mateo: *José Nogueira, primer pionero y hombre de fortuna de la antigua colonia de Magallanes, a la luz de papeles inéditos*. En *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen II, 1971. Punta Arenas, pp. 42-75.
- MARTINIC B., Mateo: *Cartografía derivada de los descubrimientos y exploraciones holandesas en la Región Magallánica*. En *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen III, 1972. Punta Arenas, pp. 5-30.
- MARTINIC B., Mateo: *Crónica de las tierras del sur del canal Beagle*. Editorial "Francisco de Aguirre", Buenos Aires-Santiago de Chile, 1973.
- MARTINIC B., Mateo: *Panorama de la colonización en Tierra del Fuego entre 1881 y 1900*. En *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen IV, 1973. Punta Arenas, pp. 5-69.
- MARTINIC B., Mateo: *Origen y desarrollo de Punta Arenas entre 1848 y 1898*. Publicaciones del Instituto de la Patagonia, Serie Monografías N° 7, Punta Arenas, 1974.
- MARTINIC B., Mateo: *Las actividades económicas iniciales de José Menéndez, 1875-1885*. Publicaciones del Instituto de la Patagonia, Serie Monografías N° 8, Punta Arenas, 1975.
- MEDINA, José T.: *Algunas noticias de León Pancaldo y de su tentativa para ir desde Cádiz al Perú por el estrecho de Magallanes en los años 1537-1538. Estudio Histórico*. Imprenta Elzeviriana, Santiago de Chile, 1908.
- MERCER, John H.: *Variations of Some Patagonian Glaciers since the Late-Glacial: II*. En *American Journal of Science*, vol. 269, June 1970, pp. 1-25.
- MOLINA, Manuel J.: *Toponimia Indígena Fueguina*. En *Karukinká*, número 8, abril 1974. Buenos Aires.
- MORENO, Francisco P.: *Viaje a la Patagonia Austral*. Ediciones Solar-Hachette, Buenos Aires, 1969.
- MORISON, Samuel E.: *The European Discovery of America. The Southern voyages, 1492-1616*. Oxford University Press, Nueva York, 1974.
- NAVARRO Avaria, Lautaro: *Censo Jeneral del Territorio de Magallanes. 2 t*. Imprenta "El Magallanes", Punta Arenas, 1908.

- ORREGO Vicuña, Francisco: *Chile y el derecho del mar*. Editorial "Andrés Bello", Santiago de Chile, 1972.
- ORTIZ Troncoso, Omar R.: *Excavación arqueológica de la iglesia del poblado hispánico de Rey don Felipe (Patagonia Austral Chilena)*. En *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen I, 1970, pp. 5-14.
- ORTIZ Troncoso, Omar R.: *Arqueología de los poblados hispánicos de la Patagonia Austral. Segunda etapa de excavaciones en Rey Don Felipe y nuevos antecedentes sobre Nombre de Jesús*. En *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen II, 1971, pp. 3-19.
- PACHECO C., Baldomero: *Derrotero del Estrecho de Magallanes i Aguas Adyacentes*. Vol. I. En *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo 26, Valparaíso, 1907.
- PASTELLS, Pablo: *El descubrimiento del Estrecho de Magallanes*. Sucesores de Rivadeneira (S.A.), Artes Gráficas, Madrid, 1920.
- PELLIZA, Mariano A.: *La Cuestión del Estrecho de Magallanes*. EUDEBA, Buenos Aires, 1969.
- PIGAFFETA, Antonio: *Primer viaje en torno del globo*. Editorial "Francisco de Aguirre", Buenos Aires-Santiago de Chile, 1970.
- PEREZ, Angela y otros: *Magallanes en su primer centenario*. Instituto Comercial, Punta Arenas, 1944.
- RANDIER, Jean: *Hommes et navires au Cap Horn*. Hachette, Paris, 1974.
- RAONE, Mario: *Algo más sobre el Cacique Casimiro Biguá, Doroteo Mendoza y la Colonia Indígena "La Argentina", en puerto San Gregorio, sobre el Estrecho de Magallanes*. En *Actas del Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1974, pp. 249-260.
- RIOS Gallardo, Conrado: *Chile y Argentina, consolidación de sus fronteras*. Editorial del Pacifico, Santiago de Chile, 1960.
- RUIZ Guiñazú, Enrique: *Proas de España en el Mar Magallánico*. Ediciones Peuser, Buenos Aires, 1945.
- SANTA MARIA, Miguel José y otros: *Proyecto de una línea de vapores remolcadores por el Estrecho de Magallanes*. Imprenta El Mercurio, Valparaíso, 1858.
- S/AUTOR: *Lives and voyages of Drake, Cavendish and Dampier*. Harpers & Brothers, New York, 1842.
- SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro: *Viajes al Estrecho de Magallanes*. 2 t. Emecé Editores, Buenos Aires, 1950.
- SERRANO Montaner, Ramón: *Derrotero del Estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego i Canales de la Patagonia*. Imprenta de la Armada, Santiago de Chile, 1891.
- SWETT O., Ricardo: *Guía Marítima de Chile, 1923-1924*. Valparaíso, 1925.
- TRANSILVANUS, Maximiliano: *Relación de cómo y por quién y en qué tiempo fueron descubiertas y halladas las islas Molucas, donde es el propio nacimiento de la espcieria, las cuales caen en la conquista y marcación de la Corona Real de España*. En Fernández de Navarrete, op. cit. Ed. Guaranía, Buenos Aires, 1946.
- VALDIVIA, Pedro de: *Cartas de relación de la conquista de Chile*. Editorial Universitaria, Santiago, 1970.
- VELIZ, Claudio: *Historia de la Marina Mercante de Chile*. Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago de Chile, 1961.
- VERGARA Quiroz, Sergio: *Economía y Sociedad en Magallanes 1843-1877*. Cuadernos de Historia N° 3, Depto. de Historia, Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de Chile, Santiago de Chile, 1973.
- VESPUCIO, Américo: *El Nuevo Mundo. Cartas relativas a sus viajes y descubrimientos*. Editorial Nova, Buenos Aires, 1951.
- VIDAL Gornaz, Francisco: *Naufrajios ocurridos en las costas de Chile*. Imprenta Elzeviriana, Santiago de Chile, 1901.
- WARDLE, Arthur C.: *El vapor conquista el Pacífico*. Imprenta y Litografía Universo, Valparaíso, 1940.

- WIEDER, F. C.: *De Reis van Mahu en De Cordes door de Straat van Magalhaes naar Zuid-Amerika en Japan, 1598-1600*. Linschotten-Vereening, Martinus Nijhoff, La Haya, 1923.
- ZORRILLA, Manuel: *Magallanes en 1925*. 2 t. Punta Arenas, 1925.
- ZWEIG, Stefan: *Magallanes*. Editorial Diana S. A., México, 1964.

Diarios y Revistas

- Diario "EL MAGALLANES", Punta Arenas; Ediciones completas, 1894 a 1910; 1913; 1914; 1915; 1919; 1920; 1929 a 1933; 1938-1939; 1972; 1973; 1974.
- Diario "EL COMERCIO", Punta Arenas. Ediciones completas 1913 a 1915.
- Diario "LA PRENSA AUSTRAL", Punta Arenas, Ediciones completas 1972; 1973; 1974; 1975.
- Diario "EL MERCURIO", Santiago. Ediciones completas, 1972 a 1975.
- Diario "LA TERCERA", Santiago, 1975.
- Revista "MENENDEZ BEHETY", Punta Arenas, 1925-1937.

Cartografía

- Instituto Geográfico Militar: Mapa de Chile, Escala 1:500.000. Cuarterones de la región del estrecho de Magallanes.
- Instituto Hidrográfico de la Armada: Atlas Hidrográfico de Chile, 1974. Cartas varias de la región del estrecho de Magallanes.
- Mapoteca Fondo Bibliográfico "José Toribio Medina", Archivo Nacional: Cartas Históricas.
- Mapoteca Histórica Instituto de la Patagonia: Cartas Históricas.

INDICE ONOMASTICO

I. PERSONAS Y ENTIDADES

- ABERDEEN, conde de, 133.
 ACUÑA, Rodrigo de, 53.
 ACURIO, Juan de, 37.
 AGUSTÍN DENEGRI Y CÍA., 176.
 AINSWORTH H., 86, 87.
 ALAVA, Francés de, 110.
 ALBA, duque de, 110.
 ALBO, Francisco, 37, 40, 43.
 ALCALÁ GALIANO, Dionisio, 84.
 ALCAZABA, Simón de, 54, 55.
 ALDERETE, Jerónimo de, 223.
 ALEMÁN, Lázaro, 56n.
 ALFONSO, Bocacio, u ALONSO, Oca-
 cio, 46.
 ALMEIDA, Francisco de, 31.
 ALMIRANTAZGO BRITÁNICO, 77, 82,
 86, 91, 92, 98, 152.
 ALONSO, Hernando de, 63, 65.
 ALTAMIRANO, Julián Gutiérrez de,
 108.
 ALVAREZ CABRAL, 28.
 ANDERSSON, (geólogo), 15n.
 ANDERSSON, Bernardo, 173 n.
 ANDERSON (botánico), 87.
 ANDRESEN, Adolfo, 184.
 ANDRIEU, Marius, 146, 171.
 ANRIQUE, Nicolás, 134 n.
 ANSON, Lord, 82.
 ANTONELLI, Juan Bautista, 110.
 ARAGÓN, Fernando de, 28, 29, 30.
 ARANDA, Juan de, 35.
 ARAUJO, Antonio, 172.
 ARAUJO, Serafin, 172.
 ARCOTE, Roldán de, 48.
 ARGÜELLO, Sebastián de, 56, 108.
 ARMADA DE CHILE (Marina de Chi-
 le), 92, 93, 133, 144, 170, 179,
 182, 186, 192, 197, 202, 217, 218,
 219.
 ASMAR, 219.
 ATKINS, Heyward, 171.
 ATKINSON, James, 243.
 AUDIENCIA DE CHILE, 224.
 AUER, Vaino, 15, 104 n.
 BALBOA, Vasco Núñez de, 28, 30.
 BALMACEDA, José Manuel, 228.
 BARBOSA, Beatriz, 35.
 BARBOSA, Diego, 35.
 BARBOSA, Duarte, 37.
 BARENT, Jansz (véase Jansz, Ba-
 rent).
 BARRAGÁN, teniente, 199.
 BARROS ARANA, Diego, 226.
 BAZÁN, Alvaro de, 110.
 BEAUCHESNE-GOUIN, Jacques, 80, 81,
 243.
 BEHAIM, Martín, 34.
 BELLÍN, 243.
 BELMONTE, Alejandro, 84.
 BELLEFOREST, 95.
 BERNARD, I. F., 243.
 BERANGUER, Carlos de, 128.
 BIDWELL, John, 133, 155.
 BIEDMA, Andrés de, 114, 117, 118.
 BINGLEY, George, 161.
 BLANCHARD, Gastón, 172 n.
 BLANCHARD, Juan, 172 n.
 BLAEU, Guillermo, 96, 97, 243.
 BLOOM, Guillermo, 171, 207.
 BOCKHOLT, capitán, 123.
 BOUGANVILLE, Luis Antonio de, 82,
 83, 85, 97, 243.
 BOUSQUET, Celestino, 206.

- BONACIC D., Carlos, 177.
 BONACIC D., Lucas, 177.
 BONNE, M., 244.
 BOWEN, 87.
 BRAND, J. F., 86.
 BRAUN & BLANCHARD, 172 n, 175,
 179, 180, 183, 184 n, 186, 187,
 188, 189, 217, 218.
 BRAUN, Mauricio, 172 t y n, 173,
 175, 176, 179, 193, 241.
 BRAUN M., Armando, 130 i.
 BRAUN viuda de Nogueira, Sara,
 175, 184.
 BRAZIL, Manuel A., 175, 176.
 BRAZIL, José Alvarez, 172.
 BRIHUEZA, Francisco, 224.
 BRITÁNICA, SU MAJESTAD, 210.
 BRISBANE, Mateo, 140, 151.
 BROCH, Jorge, 152.
 BRY, de, 95.
 BUFFON, 82.
 BULNES, Manuel, 132, 154.
 BUSTAMANTE, Hernando de, 46, 52.
 BUZET, Joseph Fidele Du, 91, 129.
 BYNOE, Benjamín, 89.
 BYNON, Santiago Jorge, 202, 203.
 BYRON, John, 82, 83, 95, 97.

 CABOTTO, Sebastián, 94.
 CAILLET-BOIS, Teodoro, 209 i.
 CALDENIUS, Carl C., 12 t y n, 13, 15.
 CALMETTA, Bernardo, 37.
 CAMARGO, Alonso de, 55, 57.
 CAMARGO, Francisco de, 55, 57.
 CAMBIASO, José Miguel, 139, 201,
 202, 203.
 CAMPODÓNICO, Italo, 45 n.
 CANO Y OLMEDILLA, Juan de la
 Cruz, 48, 98, 244.
 CANTERO, Pedro, 224.
 CARLOS I de España y V de Alema-
 nia, 33, 34, 35, 36, 38, 47, 51, 53,
 57, 58, 223.
 CARLOS II de España 224.
 CARLOS III, 127.
 CARRICK, capitán, 129, 152.
 CARTERET, Philip, 83, 98.
 CARTAGENA, Juan de, 37, 38, 41.
 CASA DA INDIA E DA GUINEA, 31.
 CASA DE CONTRATACIÓN, 30, 31, 35,
 46, 51, 61, 95.
 CASIMIRO (Casimiro Biguá), cacique,
 141, 142, 143.
 CASTELAR, conde de, 78.
 CASTRO, Emilio, 158.
 CAVENDISH, 17, 18, 68, 69, 70, 95,
 118, 119, 121, 242.

 CENTRO DE ESTUDIOS PATAGÓNICOS,
 120.
 CEVALLOS, Ciriaco de, 85.
 CLIFFERTON, Juan, 81.
 CLUB ALEMÁN DE PUNTA ARENAS,
 214 i.
 COBOS, Antonio de, 108.
 COCA, Antonio de, 37.
 COELHO, Gonzalo, 27, 29.
 COMPAÑÍA DE LAS INDIAS ORIENTA-
 LES (Véase East India Company).
 COLOMES, Antonio, 187 n.
 COLOMBO Y COVACEVICH, 176.
 COLÓN, Cristóbal, 26, 27, 28, 32, 34.
 COLSON, John, 243.
 COMISIÓN EXPLORADORA DE LA PA-
 TAGONIA, 142.
 COMITÉ JURÍDICO INTERAMERICANO,
 235 n.
 COMMERCON, De, 83.
 COMPAÑÍA MAGALLÁNICA, 71, 74.
 COMPAGNIE CHARGEURS REUNIS, 170.
 COMPAGNIE MARITIME DU PACIFI-
 QUE, 170.
 COMPAGNIE ROYALE DU MER DU
 SUD, 80, 125, 126.
 COMPAÑÍA ALEMANA DE VAPORES
 "KOSMOS" (Kosmos Linie), 170,
 179, 187, 213.
 COMPAÑÍA CHILENA DE NAVEGACIÓN
 INTEROCEÁNICA, 188, 218.
 COMPAÑÍA FRANCESA DE REMOLCA-
 DORES DEL ESTRECHO, 159.
 COMPAÑÍA INGLESA LAMPORT HOLT,
 170.
 COMPAÑÍA DE NAVEGACIÓN "LA FOR-
 TUNA", 183.
 COMPAÑÍA DE NAVEGACIÓN DE ULTI-
 MA ESPERANZA, 187.
 COMPAÑÍA MIHANOVICH, 187 n.
 COMUNIDAD "ALMIRANTE SEÑORET",
 189.
 CONGREGACIÓN SALESIANA, 176.
 CONGRESO CHILENO, 185.
 CONQUERO, Gaspar, 121.
 CONSEJO DE INDIAS, 54, 109, 122,
 223.
 COOKE, J., 86.
 CORDES, Baltasar de, 71.
 CORDES, Simón de, 47, 71, 73, 74,
 95, 123, 124.
 CÓRDOBA LAZO DE LA VEGA, Anto-
 nio, 83, 84, 85, 98, 151, 244, 245.
 CORNELL, Juan, 142, 143.
 CORPUT, Jan, 123.
 CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA,
 237 n.
 CORTEZ, Melchor, 224.

- CORREA DE SAA, 121.
 COSTA, Antonio de, 83.
 COVADONGA, Diego de, 53.
 CRADDOCK, Christopher, 211, 212.
 CUEVAS, Arturo, 211, 213, 215.
 CUNNINGHAM, capitán, 129, 152.
 CURDER, Peter, 168.
- CHAIGNEAU, Federico, 93.
 CHLDLEY, John, 69.
 CHURRUCA, Cosme de, 85.
- DAMIANOVIC, Antonio, 177.
 DANYCAN, Joseph, 81.
 DANYCAN, Noel, 81.
 DARWIN, 228.
 DAVIS, Eduardo, 79.
 DAVIS, John, 70.
 DE L'ISLE, Guillermo, 97, 243.
 DEPOLO, Juan, 177.
 DEPOT GENERAL DE LA MARINE, 98, 245.
 DESCÉLIERS, Pierre, 94.
 DESLIENS, Nicolás, 94.
 DIARIO "EL MAGALLANES", 186 n, 188.
 DIARIO "EL COMERCIO", 182.
 DIARIO "EL MERCURIO", Santiago, 233 n.
 DIARIO "LA PRENSA AUSTRAL", 196.
 DIARIO "LA RAZÓN", 158.
 DIRECCIÓN DE HIDROGRAFÍA (Española), 98, 245.
 DIZ, Ignacio, 172, 175.
 DÍAZ DE SOLÍS, Juan, 28, 30, 38, 41.
 DÍAZ GALLARDO, Bartolomé, 78.
 DIEZ DE MENDOZA, Jerónimo, 78.
 DOBERTI, Eduardo, 177.
 DOBREE G., Lennox, 176.
 DODERO, José, 187 n.
 DONATTI, Gerónimo, 177, 186.
 DRAKE, Francis, 18, 61, 67, 68, 76.
 DUBLÉ ALMEIDA, Diego, 123 n, 170, 201.
 DUDLEY, Robert, 243.
 DUFF, William, 154.
 DUCLOS-GUYOT, capitán, 82.
 DUMONT D'URVILLE, Jules César, 82 n, 91, 120, 129, 152 t y n, 153 n.
 DUMOULIN, Clement Adrien Vicendon, 91.
- EAST INDIA COMPANY, 70 n, 126.
 EGUÍA, Manuel, 143.
 ELCANO, Juan Sebastián, 37, 51, 52, 53, 94.
 ELIZALDE, piloto, 244.
- ELORRIAGA, Juan de, 37.
 EMPERAIRE, Joseph, 120.
 EMPRESA NACIONAL DEL PETRÓLEO, 232 n.
 ERRÁZURIZ E., Federico, 209.
 ERRÁZURIZ Z., Federico, 233.
 ESPELETA, León de, 37, 49.
 ESPINOZA Moraga, Oscar, 230 n, 231 n.
 ESPÍNEIRA, Domingo, 133, 135, 136.
 ESTELLÉ, Patricio, 133 n, 154 n, 155 n.
 EVANS, M. B., 161.
 EVELEIGH, 161.
- FALEIRO, Ruy, 31, 33, 34, 35, 36, 37 n.
 FELIPE, indígena, 66.
 FELIPE II, 66, 71, 109, 110, 121, 126, 223.
 FELIPE V, 122, 126.
 FELL, Juan, 103 n.
 FER, Nicolás, 97, 98, 243.
 FERNÁNDEZ, Diego, 115.
 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, 36 n, 41 n, 46 n.
 FERNÁNDEZ LARRAÍN, Sergio, 132 n.
 FERNÁNDEZ, León, capitán, 193.
 FERSI Y SCOMBIC, 176.
 FERRARI, Gustavo, 210 n.
 FISHER, WILLIAM, 243.
 FITZ ROY, Robert, 20, 85, 86, 89, 90, 91, 92, 98, 151, 152.
 FLINN, S. S., 86, 87.
 FLORES DE VALDÉS, Diego, 110, 111, 112, 119.
 FONTAINE, Agustín, 93.
 FOREIGN OFFICE, 133 t y n, 155.
 FRANCISCO, indígena, 66.
 FRÍAS, FÉLIX, 226, 228.
 FROES, Estevao, 29.
 FROGER, 243.
 FUGGER, banca, casa, 29, 30, 52, 54.
- GAJARDO, Ismael, 255.
 GALLEGO, Hernán, 224.
 GALLEGO, Vasco, 37.
 GANDÍA, Enrique de, 28 n.
 GARCÍA, José, 127.
 GARCÍA Y GARCÍA, Aurelio, 207, 208.
 GARDINER, Allen, 140, 141.
 GARNICA, Francisco de, 116.
 GARRAO, José C., 145.
 CASTALDI, Jacobo, 94.
 GATICA, Ruperto, 141.
 GENNES, Monsieur, 79.
 GENOVÉS, Baltasar, 87.
 GEORGE, San, 172.
 GERMANUS, Henricus Martellus, 26.

- GERRITZ, Dirck, 71, 73.
 GILLI, Máximo, 176, 193.
 GLOVER, William, 160, 161.
 GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE PUNTA
 ARENAS, 175, 195, 196.
 GÓMEZ, Esteban, 37, 44, 51.
 GÓMEZ DE ESPINOZA, Gonzalo, 37.
 GONZÁLEZ HIDALGO, Manuel, 135.
 GORY, 126.
 GOUPIL, E., 130i.
 GRAU, Miguel, 205.
 GRAVES, T., 86, 87, 88.
 GREENOCK STEAM SHIP, 170.
 GRIFFIN, Henry, 165.
 GROOT, Dierick de, 123.
 GUADRAMIRO, Fray Antonio de, 64.
 GUERRA, Jerónimo, 37.
 GUILL Y GONZAGA, Antonio, 127.
 GULF, LINE LTD., 170.
 GUTIÉRREZ, Diego, 94.
 GUTIÉRREZ DE GUEVARA, Juan, 65.
 GUZMÁN, Leonardo, 45 n.

 HAKLUYT, 54, 95.
 HANDISYD, George, 79.
 HABSBURGO, casa imperial, 66, 79.
 HARMEN, 96.
 HARO, Cristóbal de, 29, 31, 33, 34,
 36, 38.
 HARO, Diego de, 29.
 HAWES, E., 86.
 HAWKINS, Richard, 70t y n.
 HERDL, Vido, 54.
 HEREDIA, Sancho de, 37.
 HERMANDAD DEL LEÓN DESENCADENADO,
 47, 73.
 HERNÁNDEZ, Diego, 37.
 HERNÁNDEZ, Sebastián, 58.
 HERNÁNDEZ, Tomé, 69, 117, 118 t y n.
 HERRERA, Antonio de, 41, 44, 46.
 HINTON, Belfort, 154.
 HOMBRO, Bernard, 91.
 HOMEM, Diego, 94.
 HOMEM, Lopo, 34.
 HONDIUS, 95, 242.
 HONDIUS, Henricus, 96.
 HONDIUS, Iodocus, 96, 97.
 HULSIUS, L., 95, 242.
 HUNT, Robert, 140, 141.
 HURTADO DE MENDOZA, García, 58,
 59, 223, 224.
 HURTADO, Juan, 206.

 IBÁÑEZ, Adolfo, 144 n, 226, 233.
 IBÁÑEZ, Francisco, 122.
 INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR, 99.
 INSTITUTO HIDROGRÁFICO DE LA MA-
 RINA DE CHILE, 92, 93, 98, 235 n,
 236 mapa.
 INSTITUTO DE LA PATAGONIA, 45 n,
 105, 121, 191 n.
 IÑIGUEZ, Juan, 117.
 IRARRÁZAVAL, José Miguel, 226 n.
 IRARRÁZAVAL, Ramón, 132 n.
 IRIARTE, Pascual de, 76 n, 78.
 IRIGOYEN, Bernardo de, 226.
 IZARNOTEGUI, Julio, 206.

 JACQUINOT, Honoré, 91.
 JANS, Martín, 96.
 JANSSONIUS, Jan, 97, 243.
 JANSZ, Barent, 18 n, 243.
 JANSZON, Gillis, 124.
 JODE, de, 95.
 JOIGNANT, Fernando, 159.
 JOSÉ SISCO Y CÍA., 145.
 JOVÍN, Manuel, 81, 125, 126, 127.
 JUAN, Indígena, 66.
 JUÁREZ DE QUIROGA, Juan, 113, 115,
 117, 118.
 JUERA, Alonso, 113.

 KACHO, cacique, 201.
 KEAY, George, 145.
 KEMP, W. H., 161.
 KEMPE, J., 86.
 KING, Philip Parker, 86, 87, 88, 90,
 91, 92, 98, 131, 152, 241.
 KIRKE, James, 86, 89.

 LADRILLERO, Juan Fernández, 48, 58,
 59, 61, 66, 76, 95, 106, 107, 223,
 224.
 LAET, J. de, 243.
 LA GIRANDAIS, 82.
 LAMIRE, Eduardo, 172.
 LANCASTER, Sir James, 70 n.
 LANG, Samuel, 154.
 LANGARA, Juan, 98.
 LASTARRIA, José Victorino, 225, 226.
 LATORRE, Juan José, 92.
 LE MAIRE, 76.
 LÍNEA HAMBURGO SUDAMERICANA,
 170.
 LINNEO, 82.
 LISBOA, Joao, de, 29, 30, 31.
 LISTA, Ramón, 229.
 LOAYZA, Francisco García Jofré de,
 52, 53, 55, 108.
 LOAYZA, García de, 52 n.
 LONCARIC, G., 176.
 LOPES DE CARVALHO, Joao, 37.
 LOW, William, 140, 151.
 LOZADA, Cristóbal, 135.
 LÓPEZ, Sebastián, 95, 242.

- LUIS XIV, 79.
 MABÓN, Jorge, 133, 135, 154, 155.
 MAC DONALD, Duncan, 145.
 MACHADO, Francisco Hipólito, 128.
 MAGALHAENS, Fernao (Véase Magallanes Hernando de).
 MAGALLANES, Hernando de, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 42 i, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 54, 71, 241.
 MAHU, Jacob, 71, 74.
 MAIOLLO, vizconde de, 94.
 MANCILLA, Pedro, 127.
 MANUEL DE PORTUGAL, don, 29, 32, 33, 34, 36.
 MANZANO, José, 171.
 MAPOTECA INSTITUTO DE LA PATAGONIA, 97 i.
 MARDONES, José de los Santos, 137, 138, 139.
 MAC KAY, Guillermo, 177.
 MARÍA, india, 140.
 MARÍA SANTÍSIMA, Señora del Buen Viaje, Virgen, 38, 41, 62.
 MARAZZI, Antonio, 92.
 MARCANT, capitán, 81.
 MARCERI, pirata, 79, 125.
 MARTINET, 126.
 MARTÍNEZ, Julián, 142.
 MARTÍNEZ, Juan, 94.
 MASCARDI, Nicolás, 109.
 MAYNE, Richard C., 92.
 MÁXIMO GILLI Y CÍA., 176.
 MAZZA, 95.
 MEDINA, José Toribio, 54.
 MEIDELL, Francisco, 171, 207.
 MÉNDEZ, Martín, 37.
 MENDOZA, Antonio de, 55.
 MENDOZA, Luis de, 37, 38, 41.
 MENDOZA, Doroteo, 143.
 MENÉNDEZ, José, 173, 174 i, 175, 176, 179, 183, 184 n, 188, 193, 207.
 MENÉNDEZ, de Gómez, Herminia, 191.
 MERCATOR, G., 243.
 MERCER, John H., 14, 15.
 MERRICK, Andrew, 69, 118.
 MEZQUITA, Alvaro de, 37, 41, 44, 49.
 MIERA, Fernando de, 85.
 MILICIC, Antonio, 176.
 MILLAR, Alex, 89.
 MILWARD, Charles, 211.
 MITRE, Bartolomé, 142, 143 t y n.
 MOLINA, conde de, 122.
 MOLINA, Manuel J., 104 n.
 MONTES DE OCA, 228.
 MONTOYA, Jerónimo de, 114.
 MONTT, Jorge, 92, 209.
 MORA, Luis de, 223, 224.
 MOLL, H. 243.
 MORISON, Samuel E., 28 n, 38, 49, 52 n, 55 t y n.
 MORENO, Francisco P., 228, 229 n.
 MORLA Vicuña, Carlos, 227.
 MOSTACIO, Manuel Antonio, 172.
 MULLER de Emeric, Luisa, 171.
 MUNSTER, Sebastián de, 94.
 MUÑOZ GAMERO, Benjamín, 139, 155, 163.
 MURRAY, M. 86.
 MUSEO BRITÁNICO, 79.
 MUSEO DEL HOMBRE, 120.
 MUSEO NAVAL DE GREENWICH, 60 i.
 NARBOROUGH, John, 64 n, 77, 97, 98, 119, 120 t y n, 122, 128, 137, 243.
 NAVARRO Avaria, Lautaro, 169 n.
 NAVARRO, Simón, 115.
 NORDENSKOOLD, Otto, 15 n.
 NODAL, Bartolomé García, 76.
 NODAL, Gonzalo, 76.
 NODAL, NODALES, hermanos, 84, 108.
 NOGUEIRA, José, 146, 171, 172, 173, 193, 207, 217, 241.
 NOGUEIRA Y BLANCHARD, 172 n.
 NORDEUTSCHER LLOYD, 187.
 NUÑO, Manuel, 29, 31.
 NYE, William F., 156.
 NYEL, Juan Amando, 80.
 OBIEDO, Pedro de, 108.
 OFICINA HIDROGRÁFICA DE LA MARINA DE CHILE (véase Instituto Hidrográfico de la Marina de Chile).
 OGILBY, John, 243.
 O'HIGGINS, Bernardo, 131, 132, 151, 152, 153, 154, 197, 241.
 OJEA, Francisco Cortés de, 58, 59.
 OLIVA, Juan de, 94.
 ORANGE, Guillermo de, 79.
 ORDEN DOMINICANA, 52 n.
 ORDEN DE SAN JUAN, 52 n.
 ORDEN DE SANTIAGO, 36, 52.
 ORDEN MILITAR Y HOSPITALARIA DE NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, Real, 125.
 ORDEN MILITAR Y HOSPITALARIA DE SAN LÁZARO DE JERUSALÉN, Real, 125.
 ORLEANS, Duque de, 125.
 ORTELIIUS, Abraham, 95.
 ORTIZ TRONCOSO, Omar, 105 n, 121 t y n.
 OUTGHERSZ, Jan, 71, 95, 96, 242.

- PABLOS, Antón, 63, 111, 113.
 PACHECO, Baldomero, 92, 93.
 PAGELS, Albert, 213, 215, 216 t y n.
 PALMERSTON, Lord, 154.
 PANCALDO, León, 55.
 PANDO, Manuel, 83 t y n.
 PASTELLS, Pablo, 38 t y n, 40 n, 52 n.
 PASSOLINI, Fray Domingo, 138, 141.
 PATAGONIAN MISSIONARY SOCIETY, 141.
 PAWAJOTI PASGAL Y Cía., 176.
 PAZ, Marcos, 143.
 PEACOCK, George, 160, 161.
 PECKET, Nathanael, 77.
 PEDRO DE PORTUGAL, don (duque de Coimbra), 26.
 PELLIZA, Mariano, 226 n.
 PENBORN, Thomas, 161.
 PÉRALTA, Diego de, 37.
 PÉREZ, José Joaquín, 146.
 PERKINS, capitán, 151.
 PFLUCKER, Charles R., 154.
 PHILIPPI, Bernardo E., 133, 134, 135, 136, 137, 139, 163.
 PIEDRA BUENA, Luis, 142 t y n, 143, 144, 145.
 PIGAFFETTA, Antonio, 33, 37, 39, 41, 44, 47, 48 n, 49.
 PLANCIUS, 95.
 POPPER, Julio, 158.
 PORTUGAL, Isabel de, doña, 71 n.
 PRIETO, Joaquín, 159.
 PRETTY, Francis, 119.
 PRIOR, Bartolomé, 37.

 QUADEN, 95.
 QUENSEL, 15 n.
 QUEZADA, Gaspar de, 37, 38.
 QUIROZ, capitán, 108.

 RADULOVIC Y MISEVIC, 175.
 RAGOSA, Luis, 177.
 RALEIGH, Sir Walter, 121.
 RAMÍREZ, Cruz Daniel, 171.
 RAYSER, Cristóbal, 56 n.
 REAL MARINA BRITÁNICA (Armada Real), 91, 92, 140.
 REVISTA "MENÉNDEZ BEHETY", 187 n.
 REYNARD, Enrique, 146, 175, 206, 207.
 RIBERA, Francisco de la, 55, 56, 108.
 RUBERO, Diego, 94.
 RICHARD, Edmundo, 158.
 RIED, A., 156.
 RIESCO, Germán, 180.
 RIOBO, Damián, 165.
 RÍOS GALLARDO, Conrado, 233 n.
 RIVERA, Diego de la, 112, 113.

 RIVERA, Justo de la, 136.
 ROCA, Julio A., 209.
 RODAS, Miguel de, 37.
 RODRÍGUEZ DE MAFRA, Juan, 37.
 ROGERS, Woodes, 81.
 ROLAND, LINIE, 187.
 ROTHEMBURG, Enrique, 172, 201, 215, 216 t y n.
 ROWLETT, G., 86.
 R. SEVILLA Y Cía., 176.
 RUIZ, Sabino, 176.
 RUYSH, 27, 34.

 SALOMÓN, Antón, 37.
 SAMPAIO, Francisco, 157, 158.
 SAN MARTÍN, Andrés, de, 37, 49, 50.
 SANSON, Nicolás, 97.
 SANTA CRUZ, cartógrafo, 92, 242.
 SANTA MARÍA, Miguel José, 156, 165.
 SARMIENTO, Domingo F., 144.
 SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro, 16, 17 t y n, 20, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 71, 76, 84, 90, 95, 106, 108, 109, 110 t y n, 111, 112 t y n, 114, 115 t y n, 116, 117, 118, 119 t y n, 120, 121, 122, 124, 127, 137, 140, 241, 242.
 SAYER R., y J. BENNET, 244.
 SCHAEFFER, Ernesto, 213 n.
 SCHONER, Johann, 30, 31, 34, 39.
 SCHOUTEN, 67, 76.
 SCHYTHE, Jorge, Ch., 155, 163 n.
 SELKIRK, Alexander, 81 n.
 SELLER, John, 97, 243.
 SERRAO, Francisco, 32.
 SERRANO, Juan Rodríguez, 37, 39, 40, 41, 44.
 SERVICIO MARÍTIMO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO, 191.
 SHOLL, R. H., 86.
 SILVA, Pedro, 136.
 SIMPSON, Enrique, 92.
 SKYRING, W. G., 86, 87, 89, 90.
 SLOANE, sir John, 79.
 SOCIEDAD AGRÍCOLA Y GANADERA "JOSÉ MONTES", 189.
 SOCIEDAD ANÓNIMA GANADERA Y COMERCIAL "MENÉNDEZ BEHETY", 189, 190 i, 217, 218, 219.
 SOCIEDAD ANÓNIMA IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA, 184.
 SOCIEDAD BALLENERA CHILENA-NORUEGA, 189.
 SOCIEDAD BALLENERA DE MAGALLANES, 184.

- SOCIEDAD ARQUEOLÓGICA DE PUNTA
 ARENAS, 120.
 SOCIEDAD DE FOMENTO FABRIL, 185.
 SOCIEDAD GANADERA GENTE GRAN-
 DE, 189.
 SOMOZA, MIRÓ Y Cía., 172.
 SOUTH STREET MUSEUM, 218.
 SMITH, John H., 152, 153.
 SPANOQUI, Tiburcio, 110.
 SPEARING & WALDRON, 175.
 SPEE, Graf, von, 211, 212.
 SPEILBERGEN, Jorge van, 74 i, 75 t y
 n, 96.
 STOKES, J. L., 86.
 STOKES, Pringles, 86, 87, 89, 152,
 241.
 STRONG, John, 79.
 STUBENRAUCH, Rodolfo, 176, 193,
 211, 213, 215, 216.
 SVILICIC, Andrés, 175.

 TALCAPILLÁN, Cristóbal, 77, 78.
 TARN, J., 86, 87.
 THE MACELLAN STEAM Co., 154.
 THE PACIFIC STEAM NAVIGATION
 COMPANY, 159, 160, 165, 166 i,
 170, 179, 187, 198.
 THEVET, 95.
 THOMAS, John, 154.
 THOMSON, Manuel, 204.
 THORTON, John, 97, 120, 243.
 TOLEDO, Francisco de, 61.
 TOLOMEO, Claudio, 26, 27.
 TRANSILVANUS, Maximiliano, 36 n.
 TUDOR, Isabel (Reina Isabel), 66,
 67, 70, 121.

 UGARTE, Cosme, 127.
 ULLOA, Francisco de, 58, 76.
 URIARTE, Martín de, 53.

 VALDERRAMA, Pedro, 37, 47.
 VALDIVIA, Pedro de, 57 t y n, 223.
 VARGAS CARVAJAL, Gutierre de, 55,
 198.
 VARGAS C., Edmundo, 237 t y n.
 VAN DER AA, Pieter, 97, 243.
 VAN LANGREN, Arnoldus Florentius,
 95.

 VAN NORT, Oliverio, 71, 72 i, 74, 75,
 125.
 VAN LOON, Joannes & Giles, 243.
 VEA, Antonio de, 76 n, 78.
 VEIGA, ALONSO, Jesús, 120.
 VELHO, Bartholomeu, 94.
 VERGARA, Tomás de, 113.
 VERRÓN, monsieur, 83.
 VESPUCCI (Vespucio), Amerigo, 27,
 28, 29, 37.
 VESPUCCI, Juan, 94.
 VIDAL GORMAZ, Francisco, 198,
 251 n.
 VIEIRA, Juan 172.
 VIEL, Oscar, 92, 144 t y n, 145 t y
 n, 146, 157, 158, 167.
 VILLEFORT, señor de, 80.
 VILLAGRA, Francisco de, 57.
 VILLALOBOS, Juan de, 62, 63.

 WAHLEN, Augusto, 175, 206, 207.
 WALDRON Y WOOD, 175.
 WALDSEEMULLER, Martín, 27, 28, 31,
 34.
 WALPOLE, John, 133, 154, 155.
 WALTHER, Juan Nepomuceno, 127.
 WATERHOUSE, capitán, 129, 152.
 WARDLE, Arthur C., 167.
 WALLIS, Samuel, 15, 83, 98.
 WEERDT, Sebald de, 18 n, 71, 74,
 126.
 WELBOURNE, J. H., 161.
 WHAITS Y Cía., 176.
 WHEELWRIGHT, William, 159, 160.
 WHITESIDE, Arturo, 93.
 WICKHAM, J. C., 86.
 WILLIAMS, Juan, 133, 134, 135, 137.
 WINTER, John, 68.
 WOOD, capitán, 77, 122.
 WOOD, Carlos, 205, 206, 207, 208,
 217.
 WOOD, Henry P., 146.
 W. R. GRACE., 170.
 WYTFLIET, Cornelius, 242.

 YÁÑEZ PINZÓN, Vicente, 28.

 ZAMORANO, Rodrigo, 111.
 ZORRILLA, Manuel, 251 n.

II. NAVES

- ABBEY HOLM, 253.
ABTAO, 170.
ABYDOS, 253.
ACTEÓN, 152.
ADELAIDA, 218, 253.
ADELAIDE, 88, 89, 90.
ADEONA, 151.
ADRIA, 176.
ADRIANNA, 248.
ADVENTURE, 86, 87, 88, 90, 91.
AGUILA ó NUESTRA SEÑORA DE MON-
SERRAT, 128.
ALBERT, 184.
ALBUERA, 253.
ALEJANDRINA, 218, 219.
ALEJANDRO, 183.
ALERT, 92.
ALERT, 248.
ALEXANDRIA, 253.
ALFONSO, 183, 198, 253.
ALICE, 184.
ALLEGRE, 196.
ALLEN GARDINER, 247, 248.
ALM, 180.
ALMIRANTE GOÑI, 184.
ALMIRANTE MONTT, 184.
ALMIRANTE SEÑORET, 184.
ALMIRANTE URIBE, 184.
ALMIRANTE VALENZUELA, 184.
AMADEO, 173, 174 i, 175, 183, 189,
191 t y n, 193.
AMASIS, 213.
AMBASSADOR, 217.
AMÉRICA, 217.
AMÉRICA, corbeta, 204, 249.
ANA CATALINA, 249.
ANCUD, goleta, 133, 134, 135, 141,
246.
ANCUD, vapor, 167.
ANDALUCÍA, 218, 219 t y n, 254.
ANDREA, 253.
ANDRINA, 217.
ANGAMOS, 179, 209.
ANITA, 171, 172, 184, 252.
ANITA, cúter, 252.
ANITA, goleta hamburguesa, 247.
ANN ELIZA, 248.
ANNE BAKER, 251.
ANONIME, 246.
ANTÁRTICA, 184.
ANTÁRTICO, 183, 253.
ANTÁRTICO, cúter, 184.
ANTÁRTICO, motonave, 254.
ANTONIETA, 183.
ANTONIO DÍAZ, 175, 253.
ANTONIO VARAS, 250.
ANUNCIADA, 52, 53.
ARAUCANÍA, 183.
ARCHIE, 184.
ARMANDO, 183, 193.
ARTESIA, 252.
ARTIGAS, 172.
ARTURO, 183.
ARTURO PRAT, 252.
ATLANTIQUE, 198, 252.
AURORA, 250.
AUSTAL, 183, 192 n, 193.
AUGUSTO, 253.
AZORES, 176.
BAINBRIDGE, 247.
BALLENA, 246.
BAYARD, 248.
BEAGLE, 86, 87, 88, 89, 90, 91.
BELGRANO, 209.
BELLAISLA, 252.
BELL OF ISLAND, 253.
BELLAGIO, 253.
BERENGAR, 253.
BERENGUELA, 249.
BETSY, 151, 246.
BIENE, 175, 252.
BLANCA, 249.
BOL, 184.
BREEZE, 184, 193.
BRISK, 247.
BRISTOL, 212, 213, 215.
BRITANIC, 252.
BRITISH COMMODORE, 217.
BURSLEM, 252.
CABENDA, 175.
CABO TAMAR, 196.
CALYPSO, 248.
CAMALEÓN, 248.
CANNING, 246, 251.
CANOPUS, 212.
CANTON, 252.
CAPRERA, 253.
CARLITOS, 249.
CARLOS ALBERTO, 249.
CARLOS ENRIQUE, 247.
CARLOS TUPPER, 251.
CARMELITA, 145, 171.
CARNAVÓN, 212, 213, 215.
CASMA, 179, 209.
CATE SARGENT, 249.
CAUPOLICÁN, 253.
CELIA, 177.
CÉSAR, 184.

- CIGAR, 152.
 CLEMENTINE CHURCHILL, 196.
 CLEOPATRA, 252.
 CLÍO, 249.
 COETLUGÓN, 250.
 COLOMBA MARÍA, 175.
 COMODORE, 246.
 CONCEPCIÓN, 37, 40, 44, 46, 49.
 CONDELL, 212, 213.
 CÓNDOR, bergantín, 138, 246, 247.
 CÓNDOR, escampavía, 93.
 COPERNICUS, 198, 252.
 CORDILLERA, 183, 252.
 CORN EXCHANGE, 253.
 COROCORO, 198, 252.
 COSMOPOLITA, 252.
 COUNTY OF PEEBLES, 217, 218, 219.
 CRISTINA, 176.
 CUMBAL, 253.
 CYCLONE, 249.

 CHACABUCO, 92, 170, 205, 232.
 CHAMPION, 253, 248.
 CHILE, 131, 153, 160.
 CHILE II, 165 n, 249.
 CHILOÉ, 183.
 CHIMU, 253.

 DAINTY, 70.
 DANIEL WEBBS, 246.
 DECATUR, 247.
 DELIGHT, 69.
 DELMIRA, 253.
 DENDERAH, 252.
 DEVONSHIRE, 205.
 DIAMANT, vapor, 248.
 DIAMOND, Plataforma, 197.
 DIANA, 246.
 DOLOMITAS, 176.
 DOLPHIN, 82.
 DON EMILIO, 253.
 DOÑA FRANCISQUITA, 254.
 DOTTEREL, 198, 252.
 DRESDEN, 211, 212 t y n, 213, 214 i,
 215, 216 t y n.
 DUBUEY-TROUIN, 248.

 EDELMIRA, 184.
 EDUARDO, 184.
 EGYPT, 248.
 ELEONORA GILLI, 176.
 ELFRIEDE, 184, 213, 215.
 ELGIVA, 145.
 ELISA CORNISH, 201, 203 t e i, 247.
 ELIZABETH, 67, 68.
 ELLEN ELIZABETH, 248.
 EMELINE, 249.
 EMILIO, cúter, 253.

 EMMA, 184.
 EMS, 246.
 EPSOM, 253.
 ERNESTO, 252.
 ERRÁZURIZ, 209.
 ESPÍRITU SANTO, 116.
 ESPORA, 144, 249.
 ESTER, cúter, 253.
 ESTER, goleta, 171.
 ESTHER, 252.
 EUGENIA, 247.
 EXPLORADOR, 184, 215, 216.
 EXPRESS, barca, 172, 251, 252.

 FALMOUTH, 81.
 FALSTAFF, 218, 219.
 FARALLONES, 249.
 FAYDY, 249.
 FE, LA, 18 n, 71, 73, 74.
 FINANDRA, 248.
 FLEURIS (FLEURY), 246, 251.
 FLORIDA, bergantín, 201, 202, 203,
 247.
 FLORIDA, navío, 82.
 F. M. MURSIE, 253.
 FOY, 176.
 FORMIGA, 184.
 FORTUNA, fragata, 138, 246.
 FORTUNA, vapor, 183, 193, 198.
 FORWARD, 248.
 FOXLEY, 253.
 FRANCIS ANN, 247.
 FRITHJOF, 184.
 FUEGUINA, 252.
 FUJIYAMA, 249.
 FURNESS BRIDGE, 196.

 GALILEO, 184.
 GANGES, 141, 246.
 GARIBALDI, 176.
 GARONNE, 251.
 GAVIOTA, 254.
 GENERAL FLORES, 248.
 GENERAL FREIRE, 139, 247.
 GEORGIA, 252.
 GIRALDA, 184.
 GLASGOW, 211, 212, 215, 216.
 GLEENERIFF, 252.
 GNEISENAU, 211.
 GOBERNADOR BORIES, 184.
 GOLDEN CITY, 249.
 GOLDEN HIND, 67.
 GOOD HOPE, 211, 212.
 GORGÓN, 247.
 GRANADA, 248.
 GRAPPLER, 248.
 GUAYAQUIL, 248.
 GUDNY, 253.

- HAVRE, 152.
HECATE, 248.
HENGIST, 252.
HENRIETTE, goleta, 175, 253.
HENRIETTE, vapor, 249.
HERMINITA, 190.
HIPPARCHUS, 218, 219.
HOPE, 87.
HOPEWELL, 246.
HUANAY, 249.
HUÁSCAR, 167, 204, 205.
HUEMUL, 93, 252.
HYNFORD, 253.
- INDEPENDENCIA, 204, 249.
INDOMABLE, 252.
INDUSTRIA, 176.
INFATIGABLE, 139, 202, 246, 247.
INFLEXIBLE, 212.
ISABELLA, 249.
ISABELLA EBBITT, 247.
- JACINTO, 184.
JEANNIE AMELIE, 205, 252.
JESSIE BROWN, 252.
JOSEFINA, 176.
JOSEPHINE, 248.
JOVEN CORINA, 246.
JUANITO, 176, 184.
JUPITER, 184.
- KATE KELLOG, 206, 217.
KEEL ROW, 183, 193.
KENT, 212.
KENTMERE, 218.
KETCH-UXBRIDGE, 152.
KING FISHER, 176, 252.
KIRKLESS, 252.
KOSMOS, 184.
- LA BOUDEUSE, 83.
LA BOUCHERE, 217.
LACKAWANNA, 250.
LADY PENBYHN, 217.
LADY JOYCEY, 252.
L'AGLE, 82.
LA MAGERE, 248.
LANDRA, 252.
LANOTHE PEQUET, 250.
L'ASTROLABE, 91.
LATOUCHE, 248.
LAUREL BRANCH, 252.
LAUTARO, 248, 252.
LA VANDEE, 217.
LEALTAD, LA, 73, 123.
LEIPZIG, 211.
LEÑA DURA, 184.
L'ETOILE, 83.
- LE VAUCLIN, 217.
LEWIS PERRY, 247.
LIGURE, 184.
LIMA, 165 n, 202, 247, 248.
LONSDALE, 218, 219.
LOS AMIGOS, 172.
LOVART, 175, 183, 192 n, 193.
LUISITA, 171.
LUISITO, 252.
LYNCH, 212.
- MAGALLANES, corbeta, 123 n, 156, 204, 205, 217.
MAGALLANES, cúter, 176.
MACALLANES, queche, 199, 246.
MAGALLANES, vapor, 183.
MAGELLAN, 166 i.
MAGENTA, 250.
MAGESTIC, 217.
MAKONGO, 249.
MALACCA, 249.
MANGELIA, 197.
MANUELA, 251.
MARGARET, 184.
MARGARITA, 176.
MARÍA, 184.
MARÍA ANTONIETA, 152.
MARY ANN, 129.
MARÍA AUXILIADORA, 176.
MARÍA ISABEL, 247, 251.
MARÍA KASINCA, 252.
MARIGOLD, 67.
MARINAO, 253.
MARINER, 247.
MARINULA, 197.
MARTA, 217.
MARTHA GALE, 172, 175, 252.
MARTIN, 184.
MARY C. DYER, 250.
MARY CATHERIN, 247.
MARY PHOEBE, 247.
MATANZA, 252.
MATAURA, 252.
MATILDA, 247.
MAULE, 155, 163, 247.
MC KINLEY, 218.
MEMPHIS, 204.
METEORO, bergantín, 202, 247, 248.
METEORO, escampavía, 253.
METULA, 199, 200 i, 254.
MIGUELITO, 253.
MILNA, 184.
MINERVA, 177, 192 n, 193.
MINISTRO ZENTENO, 209.
MINNESOTTAN, 213.
MJOLNER, 217.
MONMOUTH, 211.
MONTEVEO, 176.

- MORRO, 165 n, 248.
 MOSES TAYLOR, 248.
 MORGE, 248.
 MYTILUS, 197.

 NASSAU, 92, 249, 250.
 NARRANGASSETT, 248.
 NAVARRA, 212.
 NEPTUNE, 184.
 NORTH CAROLINA, 253.
 NORTHMOOR, 253.
 NORTH CAROLINA, 253.
 NORTH WALES, 212.
 NOVIK, 248.
 NUESTRA SEÑORA DE ATOCHA, 76.
 NUESTRA SEÑORA DEL BUEN SUCESO,
 76.
 NUESTRA SEÑORA DE LA ESPERANZA,
 62, 64, 65.
 NUESTRA SEÑORA DE MONSERRAT O
 AGUILA, 128.
 NUESTRA SEÑORA DEL TRIUNFO, 249.
 NUEVA ESTRELLA, 253.
 NUITINE, 249.
 NURNBERG, 211.

 OAK BRANCH, 253.
 O'HIGGINS, 170.
 O'HIGGINS, acorazado, 209.
 OLYMPIAN, 253.
 ONEIDA, 217, 218.
 ORESTE, 253.
 ORIÓN, 184.
 ORONSA, 212, 216.
 ORTEGA, 253.
 OTRANTO, 211.

 PACIFIC, 165.
 PAQUETE DE COPIAPÓ, 249.
 PAQUETE DE MAULE, 248.
 PALOMA, 184.
 PALLAS, 248.
 PANAMÁ, 165 n, 247, 251.
 PANCHITO, 184.
 PATAGONIA, 183, 192 n, 193.
 PATRIA, 209.
 PEDRO V., 247.
 PELICAN, 67.
 PENÉLOPE, 249.
 PENQUISTA, 247.
 PENSACOLA, 249.
 PERENOBLE, 252.
 PERÚ, 131, 153, 160.
 PERÚ II, 165 n., 249.
 PESCADOR, 184.
 PETREL, 249.
 PHAETON, 246.
 PHELIPPEAUX, 80.

 PICHINCHA, 157, 184.
 PIZARRO, 247, 248.
 PLASTOV, 248.
 PLUMPER, 247.
 PONTÓN FISCAL Nº 3, 218.
 POPLAR BRANCH, 253.
 PORTALES, 250, 252.
 PORVENIR, 183, 192 i., 183.
 PORVENIR, vapor, 253.
 POSTILLÓN, 124.
 PRINCE ALBERT, 251.
 PROPONTIS, 199.
 PRUDENTE DE MORAES, 253.
 PYLADES, 248.

 RAYO, 171 t y n, 206.
 RENATO, 177, 253.
 RESCUE, 171, 172, 206.
 RESOLUCIÓN, 249.
 RIMAC, 205.
 RINDA, 249.
 RÍO GALLEGOS, 183.
 RIOL, 253.
 RÍO SANTA CRUZ, 183, 192., 193.
 RÍO VERDE, 192 n., 193.
 RIPPLING WAVE, 171, 172, 173,
 175, 252.
 RIVER CLYDE, 253.
 RODMAN, 251.
 ROEBUCK, 145.
 ROMERO, 254.
 RÓMULO, 249.
 ROSALIND, 140, 246.
 ROSARIO, 175.
 RUBÉN DÁVILA, 254.
 RUBENS, 217, 218.
 RYNDA, 249.

 SACRAMENTO, 249.
 SAKKARA, 205.
 SAINT LEONARD, 212.
 SAINT LOUIS, 248.
 SALAMANDER, 246.
 SAN ANDRÉS, 184.
 SAN ANTONIO, 37, 40, 41, 43, 44,
 49.
 SAN ANTONIO (navío de Sarmien-
 to), 121.
 SAN CARLOS, 165 n.
 SANCTI SPIRITUS, 52, 53, 108, 198,
 251.
 SAN FRANCISCO, 62, 63.
 SAN FRANCISCO DE PAULA, 83.
 SAN GABRIEL, 52, 53.
 SAN GREGORIO, 254.
 SAN JORGE, 247.
 SAN LESMES, 52, 53.
 SAN LUIS, 58.

SAN PEDRO, 171 t y n, 172, 176, 252.
SAN PÍO, 244.
SAN QUINTÍN, 204.
SAN RAFAEL, 83.
SAN SEBASTIÁN, 58, 59.
SANTA BÁRBARA, 81.
SANTA CASILDA, 85.
SANTA EULALIA, 85.
SANTA MARÍA, 55.
SANTA MARÍA DE CASTRO, 113, 115.
SANTA MARÍA DE LA CABEZA, 84.
SANTA MARÍA DE LA VICTORIA, 52,
53.
SANTA MARÍA DEL PARRAL, 52, 53.
SANTIAGO (carabela de Magallanes),
37, 39, 46.
SANTIAGO (pinaza de Loayza), 52,
53, 55.
SANTIAGO, vapor, 198, 252.
SANTOS, 172.
SAPEWING, 135, 246.
SARA, goleta, 175, 184.
SARA, buque motor, 186.
SARITA, 253.
SARMIENTO, 209.
SATELLITE, 248.
SAVANNAH, 247.
SAXE OF COBOURG, 151.
SCOUT, corbeta, 249.
SCOUT, cúter, 184.
SCHARNHORST, 211.
SEA SHELL, 252.
SEINE, 251.
SENATOR, 252.
SERENA, 217, 218.
SHEA WATER, 249.
SHEFFIELD, 252.
SIERRA CÓRDOBA, 213, 215.
SIERRA NEVADA, 247.
SOKOL, 184.
SONIA, 253.
SPARROW HAWK, 252.
SPITEFULL, 249.
STONEWALL, 250.
SURPRISE, 247.
SULTÁN, 253.
SUB, 183, 193.
SUWANEE, 249.
SVETLANA, 248.
SWEEPSTAKES, 77.
SYLVIA, 92.
SYLVIA, goleta, 184.

TALCA, 165 n. 248.
TALISMÁN, 249.
TAMAR, vapor, 183, 193, 252.
TAMAR (velero de John Byron), 82.
TERCIA, 253.

TERESINA B., 176, 201.
TERMAGANT, 248.
TEXAS, 253.
THAMES, 165, 249.
THOMAS WOODWARD, 249.
THORNDALE, 218.
TILTON, 248.
TORINO, 175, 193.
TORNADO, 251.
TORO, escampavía, 93.
TORO, vapor, 170, 171 t y n.
TRES AMIGOS, 202, 247.
TRIBUNE, 248.
TRIDENT, 247.
TRINIDAD (carabela de Magalla-
nes), 37, 40, 44, 45, 49, 55.
TRINIDAD (nave de Sarmiento), 113,
251.
TRONY, 247.
TROYA, 184.
TURPIN, 214 i.
TUSCARORA, 249.
TWO BROTHERS, 252.
TYMERIC, 253.

UNICORN, 152.
UNIÓN, 204, 205, 206, 207, 208,
249.
USK, 247.
UTGARD, 253.
UYACALI, 247.

VEINTITRÉS DE MAYO (23 de Ma-
yo), 251.
VELOZ, 252.
VENCEDORA, 249.
VENTURE, barca, 246.
VENTURE, vapor, 175.
VESTFOLD, 180.
VICTORIA, 37, 38, 40, 44, 45, 46,
49, 52.
VICHUQUÉN, 175, 252.
VILLA MADRID, 249.
VILLE, 248.
VILLE DE MULHOUSE, 218.
VIRAGO, 202, 203 t. e. i., 247.
VIRGEN DE COVADONGA, 204, 249.
VIXEN, 248.
VOLADORA, goleta chilena, 246.
VOLADORA, balandra argentina, 252.
VOLANTE, 246.
VOLO, 184.

WANDERER, 254.
WASHINGTON, 248.
WAVERTREE, 217, 218.
WELLFARE, 79.
WESTERN, BRIDE, 247, 251.

WYNERICK, 253.
WYOMING, 248.

YALTA, 196.
YSCA, 252.

YUNGAY, 217.

ZELEE, 91.
ZELIA, 176.

III. INDICE GEOGRAFICO *

- ABRA, canal, 20.
 ABRIGADA, bahía, 45.
 AFRICA, 26, 27, 32, 38, 197 n.
 AGUA FRESCA, bahía, 17, 64 n. 87, 89, 115, 135, 146, 205, 252, 253.
 AGUILA, bahía del, 19, 44, 45, 82, 87, 148.
 AILQUILGUA, bahía, 20, 64 n.
 AINSWORTH, fiordo, 87.
 ALAMBRES, chorrillo de los, 232.
 ALMIRANTAZGO, seno, sonda, 17, 87, 147, 182, 192, 193, 228, 229.
 ALEMANIA, 35.
 AMBERES, 29.
 AMÉRICA, 27, 28, 29, 30, 31, 34, 35, 54, 66, 67, 86, 93, 114, 133, 180, 197, 242.
 AMÉRICA DEL SUR, 11, 159, 165.
 AMÉRICA CENTRAL, 28.
 AMSTERDAM, 76, 96, 97 i., 242, 243.
 ANCUD, puerto, 89, 133, 136, 152, 155, 203.
 ANDES, cordillera de los, 57, 131, 205, 225, 226, 229, 230.
 ANDES FUEGUINOS, 20.
 ANGOSTO, puerto, 64 n.
 ANEGADA, punta, 16, 66, 146.
 ANTILLAS, mar de las, 31.
 ANSON, roca, 20.
 ARENOSA, punta, 17, 64 n., 115, 134, 135, 137, 139.
 ARACÓN, reino de, 28, 47.
 ARGENTINA, 7, 123, 133, 141, 142, 143, 144, 156, 175, 205, 209, 210, 225, 226, 227, 228, 230, 232, 233, 234, 236 m, 237, 249.
 ARTURO, puerto, 189.
 ASIA, 27.
 ATACAMA, despoblado de, 131.
 ATLÁNTICO, océano, 13, 14, 15, 28, 56, 59, 61, 76, 79, 81, 83, 96, 106, 107, 131, 132, 134, 146, 152, 161, 169 n, 179, 182, 188, 192, 196, 202, 204, 215, 217, 226, 227, 234, 235, 236 m.
- * No se incluye, naturalmente, al estrecho de Magallanes, sujeto de este estudio, tanto bajo su nombre histórico, como bajo las denominaciones de *canal de Todos los Santos*, *estrecho Patagónico* y *estrecho de la Madre de Dios*.
- ATLELITI, 105.
 AUGSBURGO, 29, 30, 54.
 AUSTRALIA, 158.
 AUSTRIA-HUNGRÍA, 215.
- BAHÍA FÉLIX, faro, 177 n.
 BAHÍA LAREDO, puerto, 148, 195.
 BAJA, punta, 66, 170, 198, 252, 253.
 BAJO MAGDALENA, boya, 177 n.
 BAJO MARTA, boya, 177 n.
 BAJO NUEVO, boya, 177 n.
 BAJO ORANGE, boya, 177 n.
 BAJO PUNTA ARENAS, boya, 177 n.
 BAJO TRITÓN, boya, 177 n.
 BAKER, fiordo, 182.
 BALMACEDA, sierra, 12, 16.
 BALLENA, fiordo, 20.
 BÁRBARA, canal, 20, 213.
 BARCELÓ, bahía, 20.
 BARRANCA, punta, 66.
 BARTOLOMÉ, isla, 67.
 BAYONA, 121.
 BEAGLE, canal, 172, 182, 227, 228, 229.
 BEDFORD, bahía, 216.
 BEAUFORT, bahía, 20, 90, 228.
 BESLOTEN, bay (véase Churruca, puerto).
 BOLIVIA, 205, 230.
 BORJA, bahía, 20.
 BOQUERÓN, cabo, 17.
 BOQUERÓN, cerros de, sierra, 12, 19, 147.
 BRASIL, 26, 28, 29, 30, 33, 37, 38, 89, 112, 117, 202.
 BRASILLIE REGIO, 31.
 BRAZO ANCHO, canal, 90.
 BRECKNOCK, paso, 106.
 BRECKNOCK, península, 228.
 BROOKES, fiordo, 87.
 BRUNSWICK, península de, 12, 13, 18, 19, 20, 43, 45, 53, 58, 64, 74, 92, 114, 134, 147, 226, 228, 229.
 BUENA, bahía, 17, 44, 45, 82 n., 83, 105, 115.
 BUENA ESPERANZA, cabo, 32, 70.
 BUEN PASTOR, misión, 147.
 BUEN PUERTO, 53.
 BUENOS AIRES, 28 n., 78, 81, 85 n., 104 n., 109, 141, 142, 163 n., 167, 173, 184, 185, 187 t. y n., 205, 218, 228, 231.
 BUQUE QUEMADO, 148.

- BURGOS, 29.
 BURDEOS, 121.
- CABALLEROS, bahía de los, 48, 73, 96.
 CABEZA DEL MAR, 12, 146.
 CABO COOPER KEY, *faro*, 177 n.
 CABO NEGRO, terminal, 148, 195.
 CABO VERDE, islas del, 124, 167.
 CÁDIZ, 55, 84, 111.
 CALICUT, 36.
 CALETA CLARENCIA, puerto, 148, 195.
 CALETA MARÍA, puerto, 189.
 CALIFORNIA, 161, 173.
 CAMPANA, bahía, 20.
 CAMPANA DE ROLDÁN, monte, 20, 48, 94.
 CANARIAS, islas, 37, 38.
 CANDELARIA, puerto (véase Tuesday, bahía).
 CARBÓN, río del, 137, 139, 147, 165.
 CARRERA, bahía, 17, 45, 64 n., 120, 147.
 CARRERA, punta, 64 n., 252.
 CARTAGENA, 227.
 CATALINA, bahía, 17, 65, 71, 134, 195.
 CATALINA, punta, 15, 77, 146, 231, 233, 234, 236 m.
 CASTILLA, reino de, 25, 26, 28, 35, 36, 47, 76.
 CASTILLA DE ORO, 30.
 CAPITÁN ARACENA, isla, 19, 20.
 CARLOS III, isla, 19, 48, 49, 80, 81, 128, 199, 253.
 CASTRO, 109.
 CAYLIN, 127.
 CERRO CONO, *faro*, 177 n.
 CERRO DIRECCIÓN, *faro*, 177 n.
 CERRO MANANTIALES, poblado, 148.
 CEMENTERIO DE LOS INGLESES, *paraje*, 89 n.
 CÉSARES, ciudad de los, 108, 109, 127.
 CIAIKE, río, 103, 104, 105.
 CLARENCE, isla, 20, 64, 201.
 CLYDE, río, 219.
 CÓNDOR, puerto, 189.
 COMODORO RIVADAVIA, 189.
 CONCEPCIÓN, 58.
 COLONIA "LA ARGENTINA", 143.
 COLONIA "PRESIDENTE ERRÁZURIZ", 146.
 CONTRAMAESTRE, islote, 145.
 COOPER KEY, cabo, 20.
 CORDÉS, bahía, 20, 74 i., 75, 77, 96, 124.
- CÓRDOVA, fiordo, 20.
 COVENTRY, cabo, 20.
 CROSTIDE, cabo, 48.
 CROOKED REACH (véase Tortuoso, paso).
 CRUZ, cerro de la, 218.
 CUARENTA DÍAS, puerto, 253.
 CUAVIGUILGUA, 64 n., 67.
 CUMBERLAND, bahía, 216.
 CULLEN, artoyo, 12.
 CUTTER COVE, 195.
 CUZCO, 107.
 CUYO, 224.
- CHACAO, fuerte, 77.
 CHABUNCO, río, 114.
 CHAGRES, 160.
 CHICO, río (véase Ciaike, río).
 CHILE (en general, central, meridional), 7, 15 n., 27, 42, 43, 50, 51, 57, 58, 59, 61, 63, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 91, 108, 109, 116, 122, 123, 127, 128, 129, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 138, 145, 148, 152, 154, 155, 156, 159, 160, 165, 170, 179, 186, 191, 204, 205, 209, 210, 211, 212, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236 m., 237, 246, 247, 248, 249, 250.
 CHILE NUEVO o EXTERIOR (véase Patagonia).
 CHILE VIEJO o ANTIGUO, 131.
 CHILOÉ, 78, 82, 109, 127, 128, 131, 132, 133, 183, 186, 187, 202, 204.
 CHILOTA, bahía, 195.
 CHILOTA, punta, 177.
 CHINA, 26, 27, 29, 35, 80.
 CHINCHAS, islas, 54.
 CHRISTMAS, bahía, 215.
 CHOISEUL, bahía, 20.
 CHURRUCA, puerto, 20, 96.
- DANIEL, *paraje*, 148.
 DANIEL, punta, 52.
 DARWIN, monte, 228, 229.
 DAVID, seno, 20.
 DAWSON, isla, 12, 13, 17, 19, 44, 49, 65, 87, 94, 147, 186, 228, 229, 252.
 DESEADO, cabo, 48, 50, 94.
 DESEADO, puerto, 70.
 DESEADO, río, 226.
 DESOLACIÓN, isla, 20, 63, 64, 198.
- DELGADA, punta, 16, 66, 146, 252, 253.

- DIRECCIÓN, bahía, 56, 106, 115, 146, 251.
 DIRECCIÓN, banco, 252.
 DIRECCIÓN, cerro, 170.
 DIAMANTE, río, 131.
 DINAMARCA, 159.
 DUCLOS, bahía, 83.
 DUNGENESS, faro, 177, 196.
 "DUNGENESS 5", pozo petrolífero, 232.
 DUNGENESS, punta, 12, 15, 40, 52, 109, 112, 113, 146, 170, 198, 225, 230, 231, 232, 233, 234, 236 m, 251, 252, 253.
 DYNEVOR CASTLE, monte, 229.
- EDÉN, puerto, 106, 127.
 EL CALLAO, 62, 78, 154.
 EL MORRIÓN, monte, 20, 48.
 EGIPTO, 25.
 ENGLEFIELD, isla, 105.
 ESPAÑA, 26, 29, 31, 34, 35, 36, 37, 44, 46, 49, 51, 53, 54, 55, 56, 59, 62, 66, 76, 78, 79, 80, 84, 109, 111, 112, 119, 121, 122, 127, 131, 165, 204, 225, 249.
 ESPECIAS, islas de las, 28.
 ESPÍRITU SANTO, cabo, 15, 106, 227, 231, 233, 234, 236 m, 237 n.
 ESPORA, península, 148.
 ESPORA, puerto, 147.
 ESCOCIA, 219.
 ESTADOS UNIDOS, 180, 246, 247, 248, 249, 250.
 EUROPA, 25, 26, 27, 35, 38, 44, 56, 66, 68, 69, 70, 74, 76, 79, 81, 82, 86, 124, 126, 127, 152, 155, 158, 165, 166 i, 179, 227.
 EVANGELISTAS, faro, 177, 196.
 EVANGELISTAS, islotes, 78, 251.
 EYRE, fiordo, 90.
- FAIRWAY, faro, 177 n.
 FALMOUTH, 160.
 FALSO CABO QUOD, 20.
 FAMINE, paso (véase Hambre, paso del).
 FAMINE, port (por Ciudad del Rey Don Felipe), 69, 115, 119, 121.
 FAMINE, puerto (véase, Hambre, puerto del).
 FELIPE, bahía, 16, 17, 40, 43, 140, 147, 188, 198.
 FELL, cueva, 103.
 FELSEN BAY, 96.
 FERMOSEO, cabo, (véase Deseado, cabo).
- FITZ ROY, canal, 189, 229.
 FLANDES, 116.
 FLORENCIA, 243.
 FORTESCUE, bahía, 20, 45, 46, 48, 49, 69, 71, 77, 79, 83, 85, 87, 89, 92, 123, 253.
 FRANCESA, bahía (véase San Nicolás, bahía).
 FROWARD, cabo, 9, 11, 43, 45, 69, 87, 96.
 FROWARD, paso, 19.
 FRUART, cap (véase Froward, cabo).
 FRANCIA, 66, 79, 80, 125, 126, 129, 133, 246, 247, 248, 249, 250.
 FUERTE BULNES, 135, 136, 137, 138, 139, 141, 161, 163 n, 164, 199, 201, 203, 225.
- GALICIA, 54, 122.
 GALLANT, puerto, 20, 45, 69, 84, 199, 253.
 GALLEGOS, río, 11, 171.
 GÉNOVA, 25, 37.
 GENTE GRANDE, bahía, 12, 17, 65, 92, 95, 146, 188, 219 n.
 GEORGIA, arrecifes, 253.
 GEORGE, isla, 18 n, 67.
 GINEBRA, 237.
 GOEREE, 71, 74.
 GONZALO DE BORGES, isla, 18 n.
 GRACIA, punta, 16.
 GRAN BRETAÑA (véase Inglaterra).
 GRANADA, 47.
 GREENWICH, meridiano, 231.
 GROTEWALL, isla, 18 n.
 GUADALQUIVIR, 35.
 GUINEA, 29.
 GUAYANECO, islas, 82.
- HAMBRE, puerto del (por bahía San Juan), 17, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 87, 88, 89, 91, 92, 109, 120, 125, 128, 129, 130 i, 131, 133, 134, 136, 160, 161.
 HAMBRE, paso del, 3, 18, 19.
 HAMBURGO, 247.
 HARRIS, puerto, 186, 195.
 HELADO, seno, 90.
 HERMITE, islas, 11.
 HEWETT, bahía, 213.
 HIDDEN, puerto, 201.
 HILL, punta, 20.
 HOBBS, caleta, 147.
 HOLANDA, 26, 70, 74, 96, 120.
 HOPE HARBOUR.
 HOLLAND, cabo, 20.
 HORNOS, cabo de, 76, 77, 81, 83,

- 84, 85, 86, 131, 151, 152, 153, 154, 155, 157, 158 t y n, 159, 182, 197, 198, 217 t y n, 227, 228, 229.
- HOSTE, isla, 11.
- HUMOS, tierra de (véase Tierra del Fuego).
- IMPERIO ALEMÁN, 211.
- INDICO, océano, 219.
- INGLATERRA, 66, 68, 70, 79, 81, 86, 121, 122, 129, 133, 152, 154, 160, 165, 173, 211, 219, 246, 247, 248, 249, 250.
- INGLEFIELD, cabo, 20.
- INGLÉS, paso, 19.
- INDIA (INDIAS), 26, 27, 29, 31, 32, 36, 38.
- INDIAS (por América, véase id.).
- INÚTIL, bahía, 14, 17, 44, 88, 92, 93, 94, 104, 106, 182, 192, 252.
- ISLA CENTINELA, faro, 177 n.
- ISLA COHORN, faro, 177 n.
- ISLA MAGDALENA, faro, 177 n.
- ISLA RUPERT, faro, 177 n.
- ISLAS SANDWICH, país, 249.
- ISABEL, isla, 18, 43, 65, 67, 79, 83, 87, 89, 106, 115, 134, 146, 252.
- ISLEO, bahía del, 94.
- ISLEO, puerto del, 48.
- ITALIA, 116, 250.
- JAPÓN, 250.
- JERÓNIMO, canal, 14, 20, 89, 147, 182, 189.
- JERÓNIMO, punta, 19.
- JOAQUÍN, punta, 18.
- JUAN FERNÁNDEZ, archipiélago, 81, 216.
- JUAN JUÁREZ, río de, 115.
- KANKWE, 105.
- KARLSRUHE, 242.
- KEATS, seno, 215.
- KING CHARLES LAND, 77.
- KRUYCK, isla, 18 n.
- LABRADOR, 26.
- LACAR, lago, 210.
- LA CORUÑA, 52.
- LA PACIENCIA, caleta, 189.
- LA ROCHELA, 80.
- LAGO DEL ESTRECHO, 94.
- LARGO, paso, 20, 48, 50, 198.
- LAREDO, bahía, 17, 137.
- LEIDEN, 242.
- LEJANO ORIENTE, 219.
- LENNOX, isla, 173.
- LEÑADURA, paraje, 147.
- LEONERAS, lomajes de, 12.
- LEONES, isla de los, 18 n.
- LEE, bahía, 17.
- LIMA, 118, 223, 237.
- LISBOA, 31, 32, 33, 56 n, 110 n, 167.
- LIVERPOOL, 165, 173, 190.
- LOBOS MARINOS, isla de los, 18 n.
- LOMAS, bahía, 15, 17, 66.
- LOMAS, banco, 15, 236 n.
- LOMBARDÍA, 37.
- LONDRES, 122, 155, 165, 173 n, 218, 243, 244, 245.
- LOTA, 205.
- LUIS EL GRANDE, isla (véase Carlos III, isla).
- LYELL, seno, 20.
- MADERA, isla, 30.
- MADRID, 38, 56, 84 n, 98, 109, 244, 245.
- MADRYN, puerto, 182.
- MAGALLANES, colonia de, 123 n, 145, 155.
- MAGALLANES, territorio de, región de, 20, 70, 148, 154, 155, 185, 186, 191, 193, 204, 219, 227 n, 241.
- MAGDALENA, isla, 18, 53, 71, 96, 106, 198, 252.
- MAGDALENA, seno, 19.
- MALABAR, 32.
- MÁLACA, 29, 36, 38, 47.
- MALVINAS, islas, 82, 83, 133, 140, 171, 175, 182, 212, 217.
- MANCHA, canal de la, 15.
- MAR DEL NORTE (Europa), 237.
- MAR DEL NORTE (véase Atlántico, océano).
- MAR DEL SUR (véase Pacífico, océano).
- MARAZZI, paraje, 104.
- MARRUECOS, 32.
- MARTA (SANTA MARTA), isla, 18, 49, 53, 71, 79, 96, 106, 252.
- MÁS A TIERRA, isla, 81.
- MAYO, puerto de, 53.
- MAZIA, península, 12, 17.
- MEDITERRANEA MARE (véase Pacífico, océano).
- MESSIER, canal, 90, 136.
- MÉXICO, 54, 55, 57, 67.
- MIDDLE COVE, 64 n.
- MIERA, punta de (véase Dungeness, punta).
- MINA ELENA, 189.
- MINA JOSEFINA, 189.

- MINA MARTA, 172.
 MINAS, río de las, 229.
 MISERICORDIA, puerto, 20, 63, 83, 87, 198, 251, 252.
 MONTALVÁN, 153, 197.
 MONMOUTH, cabo, 17.
 MONDAY, bahía, 251.
 MONDAY, cabo, 20.
 MOLUSCOS, bahía de los, 69, 96.
 MOLUCAS, 26, 29, 32, 34, 35, 36, 37, 44, 46, 51, 52, 53, 54, 71 n.
 MONTAÑAS, canal de las, 90.
 MONTE AYMOND, 16, 227, 230, 231, 232.
 MONTE DINERO, 16, 227, 231 n, 232.
 MONTE LEÓN, 205.
 MONTEVIDEO, 156 n, 165, 167, 171, 187 n, 237.
 MONT MARSAN, 121.
 MOSSEL BAY (véase Moluscos, bahía de).
 MONUMENTO, bahía, 252.
 MUNICIÓN, lugar, paradero, 106.
 MUNICIÓN, bahía, puerto, 69, 105, 147, 189.
 MUÑOZ CAMERO, península, 12.
 MUÑOZ CAMERO, puerto, 218.

 NAHUELHUAPI, misión de Nuestra Señora de, 109.
 NARIZ, cabo, 49, 106.
 NASSAU, cabo, 202 i.
 NEGRO, cabo, 18, 83, 106, 128, 137, 146, 229.
 NEGRO, río, 131, 132.
 NEVADO, fiordo, 20.
 NEVADO, volcán (véase Sarmiento, monte).
 NORUEGA, 217.
 NORTEAMÉRICA, 158.
 NODALES, monte, 20.
 NOMBRE DE JESÚS, 112, 116, 117.
 NOTCH, cabo, 20.
 NOTCH, bahía, 20.
 NUESTRA SEÑORA DE LOS REMEDIOS, puerto, 106.
 NUEVO, paso, 18.
 NUEVA YORK, 28 n, 135, 218.
 NUEVA CALEDONIA, 158, 218.
 NUEVA ESPAÑA (véase México).
 NUEVA ZELANDIA, 158.
 NUEVO, bajo, 253.
 NUEVO, puerto, 189.
 NUEVO MUNDO (véase América).
 NUREMBERG, 28, 30, 34.

 OAZY, puerto, bahía, 17, 87, 95, 106, 141, 146, 147, 189, 228, 229.

 OBSTRUCCIÓN, sonda de la, 229.
 OPORTO, 32.
 ORANGE, cabo, 16.
 OREJAS DEL BURRO, monte, 14.
 ORANGE, banco, 15, 236 m.
 OSORNO, islotes, 253.
 OSUNA, 52.
 OTWAY, seno, aguas, lago glacial de, 12, 13, 89, 105, 175, 182, 189, 229.

 PACÍFICO, océano, 7, 14, 15, 19, 21, 28, 34, 35, 50, 53, 59, 62, 66, 67, 70, 74, 76, 78, 79, 81, 84, 96, 106, 126, 131, 132, 134, 144, 147, 152, 156, 157, 161, 166 i, 169 n, 171, 182, 188, 196, 201, 204, 211, 212, 215, 216, 225.
 PALOMARES, cerros de, 12.
 PANAMÁ, región, 30, 160.
 PANAMÁ, canal de, 157, 158, 183, 185, 186, 197.
 PANAMÁ, istmo de, 157, 165, 227.
 PAÍSES BAJOS (véase Holanda).
 PARÍS, 120, 244, 245.
 PARAGUAY, 143 t y n.
 PARRY, fiordo, 87.
 PASO DEL MAR, 20.
 PASO PELÍCANO, 18, 67.
 PASO REAL, 18, 45, 67.
 PASO DE LA REINA, 18, 67.
 PASO ANCHO, 17, 43.
 PATAGONIA, 7, 13, 14, 15, 18, 39, 43, 47, 50, 55, 94, 96, 109, 127, 129, 132, 133, 138, 156, 195, 205, 225, 227 n, 228, 230, 231, 236 m.
 PATAGONIA ARGENTINA, 187.
 PATAGONIA AUSTRAL O MERIDIONAL, 14, 83, 103, 104 n, 156, 180, 193, 217, 229, 230.
 PATAGONIA OCCIDENTAL, 11, 82, 92, 128.
 PATAGONIA ORIENTAL, 226, 230.
 PATOS, islas de los (véase Pingüinos, islas de los).
 PAVÓN, islote, 142 n.
 PEDRO, seno, 20.
 PECKET, puerto, bahía, 17, 43, 92, 106, 136, 146, 210, 226.
 PELÍCANO, bahía, 43.
 PENAS, golfo de, 88, 89, 90, 106.
 PERNO, punta, 229.
 PERÚ, 54, 56, 57, 61, 63, 67, 76, 77, 78, 79, 81, 108, 109, 118, 127, 132, 152, 154, 158, 159, 167, 204, 205, 206, 230, 247, 249.
 PIAMONTE, 47.
 PINTO, colinas de, 229.

- PINGÜINOS, islas de los, 18, 55, 67, 68, 69, 96.
- PINGUISCHE INSELN (véase, Pingüinos, islas).
- PILAR (PILARES), cabo, 21, 58, 67, 70, 76, 77, 85, 90, 156, 197 n, 198, 252, 253.
- PLASENCIA, 55, 56.
- PLAYA PARDA, bahía, 20, 64 n, 203.
- PLYMOUTH, 67, 69, 79, 86, 160.
- PLATA, río de la, 31, 37, 38, 39, 52, 142, 192, 218 n, 225.
- POLICARPO, caleta, 217.
- PONTEVEDRA, 76.
- PORTOBELLO, 227.
- PORTUGAL, 25, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 46, 53, 54, 71.
- PONSOMBY, zona de, 229.
- POSESIÓN, bahía, 15, 40, 41, 45, 49, 56, 83, 87, 88 146, 252, 253.
- POSESIÓN, cabo, 16, 59, 107, 147, 156, 170, 223, 224, 253.
- POSESIÓN, faro, 177 n.
- POSESIÓN, poblado, paraje, paradero, 106, 148.
- PORVENIR, bahía, 12, 13, 17, 106, 177, 219 n.
- PORVENIR, ciudad, puerto, 147, 189, 192, 193, 195.
- PORVENIR, paraje, 146.
- PRIMERA ANGOSTURA, 12, 13, 14, 16, 40, 52, 59 n, 66, 69, 74, 77, 104, 105, 112 116, 117, 118, 122, 134, 197 n, 198, 200 i, 202 i, 206, 293 n, 251, 253.
- PROVIDENCIA, cabo, 20, 228, 251.
- PROVINCIA DEL ESTRECHO, 55.
- PUERTO MONTT, 186.
- PUERTO SARA, 148, 189.
- PUERTO ZENTENO, 147.
- PUERTO DESEADO, 189.
- PUERTO YARTOU, 189.
- PUERTO PERCY, 148, 195.
- PUNTA ARENAS, ciudad, puerto, 7, 17, 43, 65 n, 71, 97 i, 105 t y n, 115, 120, 138, 139, 140, 141, 144, 145, 146, 147, 148, 156, 158, 161, 163, 164, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174 i, 176, 178, 179, 180, 181 i, 183, 184, 185, 186, 187 t y n, 188, 189, 190 i, 190, 191 t y n, 192 t y n, 193 t y n, 194 i, 195, 197, 199, 201, 202, 203, 205, 206, 207, 208, 209, 211, 212, 213, 214 i, 215, 216 t y n, 218, 219, 225, 226, 228, 229 t y n, 252, 253.
- PUNTA ARENAS, banco, 253.
- PUNTA PALO, 254.
- PUNTA DE ARENA (véase Punta Arenas).
- PUCHACHAILGUA, fiordo, 2, 64 n.
- PUNTA DELGADA, faro, 177 n.
- PUNTA MÉNDEZ, faro, 177 n.
- PUNTA MORRIÓN, faro, 177 n.
- PUNTA SATÉLITE, faro, 177 n.
- PURIFICACIÓN, playa de, puerto, 113, 117.
- QUATERMASTER, islote (véase Contramaestre, islote).
- QUEEN KATHARINE'S FORLAND, 77.
- QUILCA, 56.
- QUOD, QUAD, QUADE, cabo, 20, 48, 77, 79.
- RADA DAVID.
- RECIFE, 38.
- REY DON FELIPE, ciudad, 17, 69, 115, 117, 118, 119, 120, 124.
- REINA ADELAIDA, archipiélago de la, 93.
- RHYS, abra de, 229.
- RIESCO, isla, 12, 19, 20, 64, 189, 192, 229.
- RIDDERS, bahía (véase Caballeros, bahía de los).
- RINCONADA BULNES, 195.
- RÍO DE LOS CIERVOS, 147.
- RÍO GALLEGOS, 189.
- RÍO GRANDE, ciudad, puerto, 182, 189.
- RÍO DE JANEIRO, 38, 87, 121, 160, 167.
- RÍO SECO, 147, 148, 252.
- ROCKY, punta, 252.
- RODAS, 37.
- ROTTERDAM, 71.
- RUSIA, 248.
- RYSWICK, paz de, 79.
- SALUD, puerto de la, 68.
- SABROSA, 32.
- SAN ANDRÉS, fiordo, 90.
- SAN ANTONIO DE PADUA, punta, 64, 115, 137.
- SAN BLAS, bahía, 17, 64 n, 82 n, 83, 115, 116, 120, 124, 140.
- SAN FELIPE (véase Felipe, bahía).
- SAN FÉLIX, bahía, 20.
- SAN FRANCISCO, ciudad, 161.
- SAN FRANCISCO, paso, 210.
- SAN FELIPE, bahía (véase San Juan, bahía).

- SANDY, bahía, 251.
 SANDY POINT (véase Arenosa, Punta).
 SAN GREGORIO, bahía, 16, 40, 65, 82, 88, 89, 94, 106, 134, 140, 142, 143, 144, 148, 225, 251, 253.
 SAN GREGORIO, cabo, punta, 16, 59 n, 65, 112, 115.
 SAN GREGORIO, paraje, 66, 83, 144, 146, 147, 190.
 SAN GREGORIO, terminal, 148, 195.
 SAN GREGORIO, sierra, cerros, cumbreres de, 12, 16, 229.
 SAN ISIDRO, faro, 177 n.
 SAN ISIDRO, cabo, 12, 16, 17, 18, 19, 44, 118, 252, 253.
 SAN JORGE, isla, 18 n.
 SAN JORGE, puerto, 53.
 SAN JEROME, isla, 18 n.
 SAN JUAN, puerto, 53.
 SAN JUAN DE LA POSESIÓN, bahía, 17, 45, 82, 87, 89 n, 135, 140, 147, 251.
 SAN JUAN, río, paraje, 113, 115, 147.
 SAN JULIÁN, 39, 40, 46, 189.
 SAN LUCAR DE BARRAMEDA, 38, 111.
 SAN MIGUEL, puerto, 198, 253.
 SAN NICOLÁS, bahía, 19, 45, 79, 96, 201.
 SAN PABLO, isla (véase Dawson, isla).
 SAN RAFAEL, misión, 147.
 SAN SEBASTIÁN, "canal", 87, 88.
 SANTA ANA, punta, 17, 64, 82 n, 105, 113, 120, 129, 131, 133, 134, 135, 136, 140, 160, 162 i.
 SANTA AGUEDA moito de (véase Froward, cabo).
 SANTA BRÍGIDA, punta, 251.
 SANTA CATALINA, ensenada (véase Catalina, (bahía)).
 SANTA CRUZ, río, 40, 52, 53, 142, 205.
 SANTA CRUZ, puerto, 189.
 SANTA INÉS, isla, 20, 48, 63, 64, 71.
 SANTA MARÍA, 64 n.
 SANTA MARÍA, isla (batalla de), 212.
 SANTA MÓNICA, 64 n.
 SANTA SUSANA, ancón, caleta (véase Susana, caleta).
 SANTIAGO, ciudad, 226, 230 n, 233 n.
 SANTIAGO, bahía, 16, 40, 52, 78, 83, 106, 134, 185, 205.
 SANTOS, 112.
 SAN SIMÓN, angostura de (véase Segunda Angostura).
 SAN SIMÓN, cabo, 65.
 SAN SILVESTRE, cabo, 65, 115.
 SAN VALENTÍN, punta, cabo, 17, 65, 87, 147, 252.
 SAN VICENTE, punta, 17.
 SARDINAS, bahía de, puerto de las (véase Fortescue, bahía o puerto).
 SARMIENTO, abra, 251.
 SARMIENTO, monte, 20.
 SATÉLITE, bajo, 199, 254.
 SEGUNDA ANGOSTURA, 12, 13, 16, 17, 43, 77, 91, 254.
 SEVILLA, 35, 36, 109.
 SHEAL, isla, 253.
 SHOAL, bahía, 17, 229.
 SICILIA, 37.
 SIMON, bahía, 20.
 SINUS MAGNUS, 26, 28.
 SKYRING, seno, aguas, 12, 89, 172, 175, 189, 193, 229.
 SMYTH, canal, 90, 136, 156, 215.
 SNUG, bahía, 213, 252.
 SOLANO, puerto, 58, 201, 202, 203, 251.
 SOUTH ULSTER, 77.
 SOL, monte del, 20.
 SUSANA, caleta, 16, 65, 146.
 STATEN ISLAND, 218 n.
 STANLEY, puerto, 212.
 ST. NAZAIRE, 167.
 STEAMERT COVE, 64 n.
 STEWART, bahía, 252.
 STUBENRAUCH, punta, 17.
 SUDAMÉRICA (véase América del Sur).
 SUECIA, 247.
 SWALLOW, bahía, 171, 252.
 TALCAHUANO, 152, 155.
 TALCK, isla, 18 n.
 TAMAR, bahía, 89.
 TAMAR, cabo, 20, 251, 252.
 TÁMESIS, río.
 TARN, monte, 20.
 TENERIFE, 38.
 TIERRA DEL FUEGO, 7, 12, 13, 14, 15, 16, 43, 47, 50, 67, 76, 90, 96, 104, 127, 141, 147, 148, 172, 173, 175, 177, 180, 189, 193, 195, 205, 212, 213, 217, 225, 226, 227 t. y n., 228, 229, 231, 233, 234, 236 m.
 TIERRA DEL REY GUILLERMO (véase Riesco, isla).
 TIERRA DE LA VERA CRUZ (véase Brasil).
 TINQUISCHIGUA, punta, 20.
 THINA O SINA (véase China).
 TORDESILLAS, meridiano, 29, 54.

TORTUOSO, paso, canal, 19, 197 n.,
233 n., 252, 253.
TRAS-OS-MONTES, 32.
TRES BRAZOS, 87, 147.
TRES PICOS, monte, 20.
TRONADOR, cerro, 210.
TRINIDAD, canal, 88.
TUESDAY, bahía, 20, 63, 253.
TURÍN, 94.

ULTIMA ESPERANZA, abra de, 229.
ULTIMA ESPERANZA, región, 175,
182, 189, 192.
UP AND DOWN, cabo, 229.
UPRIGHT, cabo, 20, 90, 233.
USEFIL HILL, 146.

VALENZUELA, monte, 20.
VALLADOLID, 55, 223.
VALLE DE LAS FUENTES, 112.
VALPARAÍSO, 56, 152, 154, 155, 156,
159, 160, 165, 170, 176, 179, 186,
188.
VERNAL, monte, 20.
VENECIA, 25, 32.
VENTISQUERO, seno, 90.

VERDE, bahía, 71, 123.
VICTORIA, bahía de la, 94.
VICTORIA, cabo, 21, 50, 76.
VICTORIA, monte, 20.
VIRGENES, cabo, 12, 15, 40, 108, 112,
156, 167, 230, 231, 236 m; 237 n.

WAKEFIELD, fiordo, 216.
WELLINGTON, isla, 127.
WESTMINSTER HALL, islotes, 20,
253.
WHARTON, monte, 20.
WHITESIDE, canal, 17, 44.
WIGWAM, ancón, 64 n.
WIGWAM, islotes, 45.
WOLLASTON, islas, 11.
WOOD (WOODS), bahía, 45, 58, 201.
WYNDHAM, monte, 20.

XAULTEGUA, golfo de, 20, 64 n., 93.

YORK, bahía, rada, 69, 79.
YORK, punta, 252, 253.

ZEALOUS, fondeadero, 113 n.
ZURDO, río, 12.

INDICE GENERAL

	<i>Página</i>
PRESENTACION	7
 PARTE PRIMERA	
<i>ORIGEN GEOLOGICO Y DESCRIPCION GEOGRAFICA DEL ESTRECHO DE MAGALLANES</i>	9
Origen y Evolución Geológicos del estrecho de Magallanes	11
Descripción física del Estrecho y su paisaje litoral	15
 PARTE SEGUNDA	
<i>DESCUBRIMIENTO Y RECONOCIMIENTO GEOGRAFICOS</i>	23
Circunstancias que dieron Origen a la Búsqueda y Descubrimiento de un Paso de Mar Interoceánico	25
<i>PRESENTIMIENTO GEOGRAFICO DEL ESTRECHO</i>	26
La cartografía y los viajes premagallánicos	26
Los hombres del destino : Magallanes, Faleiro, Haro	31
Los conocimientos cartográficos de Magallanes	33
La Armada de Molucas	34
El viaje descubridor	38
Hallazgo y navegación descubridora del Estrecho de Todos los Santos	40
Descubrimiento de Chile por el sur	50
Los viajes postmagallánicos	51
Los primeros viajes de reconocimiento	57
El paso de los corsarios	66
Las travesías holandesas	70
La solitaria incursión de los hermanos Nodal	76
Los primeros viajes científicos y sus consecuencias	77
Filibusteros y contrabandistas	78
Una expedición francesa singular	79
Algunas travesías intrascendentes	80
Las importantes exploraciones científicas del último tercio del Siglo XVIII	81

EL RELEVAMIENTO HIDROGRAFICO

DURANTE EL SIGLO XIX	86
Las expediciones británicas de Parker King (1826-1830) y de Fitz Roy (1834)	86
Primera Campaña (diciembre 1826 - marzo 1827)	87
Segunda Campaña (enero-agosto de 1828)	88
Tercera Campaña (abril-julio de 1829)	89
Cuarta Campaña (abril-mayo de 1830)	90
La expedición francesa de Dumont D'Urville (1837)	91
Las comisiones hidrográficas de la segunda mitad del siglo XIX	92
Los reconocimientos hidrográficos de la Armada de Chile	92
La Cartografía Fretana	93
Período arcaico (siglo XVI)	94
Periodo antiguo (1600-1835)	95
Periodo moderno (1835-1900)	98
Periodo contemporáneo (1900 en adelante)	98

PARTE TERCERA

EL POBLAMIENTO DEL LITORAL	101
Habitantes Prehispánicos	103

LA PRESENCIA EUROPEA OCASIONAL

El naufragio de la nao de Camargo y el origen de la leyenda de los Césares	108
El intento colonizador y los proyectos de fortificación de España en el estrecho de Magallanes	109
La epopeya pobladora de Sarmiento	112
La verdadera ubicación geográfica del Rey Don Felipe	119
Las últimas desventuras y preocupaciones de Sarmiento	121
Los postreros proyectos de fortificación	122
Invernada holandesa en bahía Cordes, 1599	123
Los astilleros improvisados en el Estrecho	124
Una singular iniciativa de colonización misional	125
Expediciones misioneras y de vigilancia hacia el estrecho de Magallanes a mediados del siglo XVIII	127
San Juan, sitio tradicional de recalada y base de operaciones marítimas	128

ASENTAMIENTO SOBERANO DE LA REPUBLICA, 1843-1873 131

Ocupación de los territorios del estrecho de Magallanes	131
Intentos británicos y argentinos de población y ocupación en la bahía de San Gregorio	140
La pretendida explotación de guaneras	144

EL ESTRECHO DE MAGALLANES VIA Y EJE DE LA COLONIZACION Y EL DESARROLLO ECONOMICO DE MAGALLANES, 1874 - 1970 145

Factorías ganaderas, industriales y mineras	146
---	-----

PARTE CUARTA

LA NAVEGACION DEL ESTRECHO	149
Loberos y veleros reabren el tráfico marítimo del Estrecho	151
Proyectos de remolque a vapor en el Estrecho	153
El tráfico mercante hasta el fin del siglo XIX	159

<i>Cuadro N° 1.</i>	
Tráfico marítimo por el estrecho de Magallanes desde 1843 hasta el comienzo de los viajes regulares de naves mercantes (1867)	164
<i>Cuadro N° 2.</i>	
Tráfico marítimo por el estrecho de Magallanes, 1868 - 1906	168
El cabotaje regional	171
<i>Cuadro N° 3</i>	175
La época de oro de la navegación a vapor en el Estrecho, 1900 - 1914	179
<i>Cuadro N° 4</i>	183
<i>Cuadro N° 5.</i>	
Movimiento marítimo mercante (entradas del Puerto de Punta Arenas).	195
<i>Cuadro N° 6.</i>	
Relación de naves mercantes que cruzaron el estrecho de Magallanes	196
Naufragios, accidentes, tragedias y aventuras de guerra	197
Un recuerdo romántico: la flota inmóvil del Estrecho	216

PARTE QUINTA

<i>EL DOMINIO DEL ESTRECHO DE MAGALLANES</i>	221
El dominio hispano sobre aguas y tierras fretanas	223
Soberanía de la República de Chile	224
Disputa con Argentina y solución. El Tratado de 1881	225
La delimitación en la frontera continental aledaña al Estrecho	231
Situación del Estrecho respecto de su defensa y navegación	232
Territorio marítimo en la boca oriental del Estrecho	233

PARTE FINAL

<i>LOS HOMBRES DEL ESTRECHO</i>	241
---	-----

Apéndice I

CARTOGRAFIA PARTICULAR DEL ESTRECHO DE MAGALLANES, 1540 - 1866	243
--	-----

Apéndice II

INDIVIDUALIZACION DE BUQUES FONDEADOS EN FUERTE BULNES (1843 - 1848) Y PUNTA ARENAS (1848 - 1867)	247
---	-----

Apéndice III

NAUFRAGIOS Y ACCIDENTES EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES	253
BIBLIOGRAFIA	257
I. FUENTES INEDITAS	257
II. FUENTES IMPRESAS	258
INDICE ONOMASTICO	263

Este libro
pretende ser la crónica de
un accidente geográfico que en un momento histórico
constituyó una preocupación casi obsesiva
de los monarcas más poderosos de la Cristiandad.

De sus pilotos y navegantes;
de cartógrafos, cosmógrafos y astrónomos, y
de ricos mercaderes. Un accidente geográfico, con cuyo
descubrimiento nacieron para la Geografía
y para la Historia, la Patagonia,
la Tierra del Fuego y Chile, por el sur.
Paso de mar, que su tenaz descubridor llamó
Canal de Todos los Santos,
nombre que la posteridad no respetó, mutándolo
justicieramente por el de Estrecho de Magallanes;
suerte, en fin, de *mare nostrum* para cuantos han nacido y
viven a su vera.