

**RUMBO AL SUR:**  
**La histórica expedición de la goleta \***  
**Manuel Luis Rodríguez U.**

*"Y tengo todos los motivos por el buen estado del buque y empeño de todos á bordo de que nuestra expedición será coronada con toda felicidad. Dios guarde a US. =*

*Juan Guillemos." 6 de septiembre de 1843.*

**PROLOGO DEL AUTOR**

El viaje de la goleta "Ancud" en 1843 desde Chiloé hasta el Estrecho de Magallanes, constituye un acontecimiento relevante en la historia geográfica, política y marítima de Chile.

Este evento, así como sus diversos significados e interpretaciones, ha sido recogido por numerosos relatos y textos históricos desde principios del siglo XX, muchos de los cuales presentan visiones, puntos de vista y testimonios de gran valor, aunque parciales. Por ello, carecemos de una historia de síntesis que recoja el conjunto de los datos disponibles y que arroje nuevas luces sobre los detalles de su ocurrencia.

Además, aparece como notorio, que la historiografía chilena ha tratado el tema de la historia del viaje de la goleta "Ancud", con un cierto desdén de "evento de segunda importancia", en circunstancias que se trata de un hecho histórico que abrió la puerta a la posesión soberana de la Patagonia por parte del Estado de Chile. Cabría afirmar aquí, que la importancia que los historiadores chilenos modernos le han atribuido a este acontecimiento, es un reflejo de la importancia que la Patagonia tiene en el "imaginario cultural" de aquellos chilenos de mentalidad capitalina y centralista...que aún quedan.

Esta historia concierne e interesa en primer lugar a la gente del sur: chilotes y magallánicos, y a todos los chilenos sin distinción, en la medida que representa un momento fundacional en la constitución territorial de la República, la primera afirmación territorial de soberanía que hizo Chile una vez consolidada su independencia política.

En este libro intento presentar una visión de síntesis de los hechos ocurridos, un relato detallado del conjunto del viaje desde sus intensos preparativos, la dura y dificultosa travesía por los canales y la llegada al Estrecho de Magallanes, a la luz del trabajo y el esfuerzo de quienes construyeron, navegaron, dirigieron y realizaron esta hazaña pionera.

Aquí aparece una vez más el concepto de pionero.

Porque aquella gente fue pionera...

Esos marinos, soldados, carpinteros, navegantes, hombres y mujeres, todos ellos fueron pioneros, no solo porque fueron los primeros, sino sobre todo porque su expedición da inicio a la historia moderna de la región de Magallanes, es el punto de partida de la presencia de Chile en los mares australes y en los territorios patagónicos.

Fueron pioneros, porque se atrevieron, porque soportaron cuatro meses de peripecias, estrecheces, limitaciones y desafíos, en medio del invierno austral y lograron perseverar, y llegaron. Sí, aunque parezca demasiado evidente: fueron pioneros porque llegaron, porque fueron los primeros en llegar, cumpliendo la misión que les había dado la autoridad. Desde este punto de vista, fueron pioneros y fueron servidores públicos en el más cabal y profundo sentido de la palabra.

Con esta publicación quiero hacer una contribución intelectual al conocimiento histórico de la región patagónica y, en particular, acerca del trabajo esforzado de aquellos carpinteros de ribera, herreros, marineros, hacheros, navegantes y pilotos, hombres y mujeres pioneros que -conducidos por la Marina de Chile- le dieron a la soberanía de la nación chilena la porción más austral de su territorio.

*Manuel Luis Rodríguez U.*

Punta Arenas (Magallanes), primavera 2003 - verano 2004.

## **AGRADECIMIENTOS**

Muchas personas merecen mi especial gratitud por su colaboración intelectual a este trabajo. Es justo afirmar que un libro es siempre el resultado de la confluencia de muchos esfuerzos, pero de una sola voluntad: en este caso, el propósito de contribuir al conocimiento histórico de nuestra región magallánica.

En primer lugar creo un deber reconocer el invaluable aporte que hizo la srta. Blanca Ruiz Romero acerca de numerosos temas relacionados con la cultura de Chiloe y por sus valiosos comentarios durante la redacción de este trabajo.

Agradezco al sr. Renato Cardenas, al Bibliotecario del Archivo Histórico de Castro sr. Nelson Torres Muñoz y al personal de dicho centro, por su buena voluntad y excelente disposición para facilitar el acceso al valioso fondo bibliográfico y documental allí existente.

El Director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, Capitán de Navío don Fernando Mingran López y el personal a su cargo, tuvieron la gentileza en el 2003 de proporcionarme abundante información técnica y facilitar el acceso al texto original del Bitácora de la Goleta de Guerra "Ancud", por lo que merecen mi muy especial gratitud.

El sr. Manuel Ulloa Saldivia, Presidente del Centro Hijos de Chiloé y los sres. Manuel Aros y Miguel Ojeda me proporcionaron valiosas referencias sobre las tradiciones y técnicas de trabajo de los carpinteros de ribera.

Un agradecimiento muy especial al maestro carpintero de ribera chilote sr. José Rogelio Tacul, quién gentilmente me abrió las puertas de su taller, y me

proporcionó valiosa información técnica e histórica acerca de los procedimientos antiguos y modernos de construcción de embarcaciones de Chiloé.

El personal de la Biblioteca Municipal y del Archivo del Instituto de la Patagonia de Punta Arenas, siempre tuvo una disposición gentil para colaborar en la búsqueda de materiales bibliográficos y documentales allí depositados.

El sr. Orlando Almonacid, Presidente de la Fundación "Abel Macías" de Ancud, tuvo la gentileza de facilitarme una valiosa documentación del fondo acumulado por el padre Abel Macías (QEPD.) sobre este tema.

La srta. Paula Vargas Valderas, estudiante universitaria, esmerada y minuciosa investigadora documentalista, se dio el cansador trabajo durante largos meses de revisar y compulsar archivos y de copiar documentos, muchos de ellos inéditos, en el Archivo Nacional y la Biblioteca Nacional en Santiago, por lo que su aporte es invaluable y merece toda mi gratitud.

El sr. Germán Albarrán Seguel, antiguo Capitán de barco hoy retirado, ha ilustrado profusamente esta investigación con su valiosa experiencia de navegación en los mares australes e incluso con cartas de navegación entre Chiloé y Magallanes.

También deseo expresar mi gratitud a todas aquellas personas que ofrecieron su testimonio oral o escrito, para ilustrar esta historia.

A todos ellos mis agradecimientos.

De todos modos, dejo salvada la parte de todas las personas mencionadas, porque el tratamiento historiográfico de esas fuentes y el uso que de ellas hago en este libro, es de mi responsabilidad exclusiva.

## **INTRODUCCION**

El propósito fundamental de este relato es presentar una síntesis de la historia del viaje de la Goleta "Ancud" a Magallanes en 1843, a la luz de las fuentes históricas ya publicadas y de un conjunto de documentos inéditos a los que se ha tenido acceso.

Para comprender en todo su valor la importancia de este hecho histórico, parece necesario abordar el contexto económico y marítimo nacional e internacional en la década de 1840, así como ciertos aspectos de la cultura chilota y marinera del sur de nuestro país, factores que dieron el marco sobre el cual se decidió la expedición a Magallanes.

Chiloé, "lugar poblado de gaviotas" o también "isla de gaviotas"... ( ) es el punto de partida de esta historia.

La región de Chiloé, ubicada en el sur de Chile y en los umbrales de la Patagonia, constituye un conjunto geográfico, humano y cultural único en el sur del mundo.

Al norte el archipiélago de Chiloé limita con el canal de Chacao, que lo separa del continente; al oeste las costas de la isla grande tocan el Océano Pacífico; hacia el

este el mar interior encierra unas 40 islas menores y hacia el sur, el golfo de Corcovado la separa del archipiélago de las Guaitecas.

El archipiélago posee alrededor de 35 islas habitadas. Las más conocidas son las de Quinchao, Lemuy, Chelín, Quehui, Mechuque, Chaulinec, Caucahué, Tranqui, Caguach, etc.. La superficie de estas islas es reducida, y su población en muchos casos no alcanza el millar de personas.

La Isla Grande de Chiloé está ubicada a 1.057 kilómetros de Santiago y a 59 Km. de Puerto Montt, capital de la región de Los Lagos. Es la segunda isla más grande de Sudamérica con 9.181 kilómetros de superficie y 130.389 habitantes ( ).

Está ubicada al sur del canal de Chacao y separada del continente por los golfos de Ancud y Corcovado, entre los 41°46' y 43°20' de latitud sur y los 73°30' y 74°15' de longitud oeste. Su superficie supera los 12.000 km<sup>2</sup>. Es la continuación de la cordillera de la Costa, la que se manifiesta en los cordones de Pirulil y Piuchén. Su paisaje se caracteriza por el relieve de colinas, las que son aprovechadas para la agricultura, actividad que se entremezcla con la pesca y extracción de mariscos, recursos de gran abundancia.

Este extenso territorio insular y continental está constituido por ensenadas, canales, golfos, lagos, lagunas, construcciones españolas fortificadas y pequeños poblados. Además, su especial e inconfundible geografía está marcada por la presencia de glaciares y los movimientos geológicos de la capa terrestre que –hace millones de siglos- sumergieron la Cordillera de La Costa en el mar interior, fragmentándola y creando un sinnúmero de archipiélagos y pequeños conjuntos de islas.

Por su particular configuración geográfica y al igual que la región de Magallanes, la región de Chiloé posee una innegable condición marítima, por cuanto la totalidad de sus territorios, se encuentran cerca del mar –en este caso del Océano Pacífico o de mares interiores de éste- de manera que el mar es un factor geográfico fundamental en la formación de la cultura chilota. Chiloé posee una ancestral cultura marinera muy particular y vigorosa. En el archipiélago, el transporte más usado son las lanchas, botes y otras embarcaciones, mediante las cuales se pueden unir las islas entre sí.

También estas goletas y otros barcos menores, sirven de vehículo indispensable a la pesca, una de las actividades económicas principales de la zona.

El clima del archipiélago es en general marítimo lluvioso, con abundantes precipitaciones durante casi todo el año (2000 mm. promedio) y temperaturas de 11° C., aproximadamente de promedio anual.

A su vez, el puerto de Ancud es el más abrigado en la costa norte de la Isla Grande. Con día de bonanza y de sol, la entrada a Ancud, desde el Pacífico, forma un conjunto paisajístico agreste y sorprendente, un panorama hermoso y natural, como recién salido desde el fondo mismo del mar.

Ingresando por mar desde el océano Pacífico, a la derecha se divisa la Península de Lacuy con el Faro Corona y cubierta de bosques seculares; a la izquierda el islote Doña Sebastiana y la costa baja y selvosa de Carelmapu, y más allá se alcanzan a divisar los blancos volcanes de Calbuco y Osorno. Al frente se abre el tortuoso

Canal de Chacao, que separa a la isla grande del continente y al sur se presenta la ancha bahía de Ancud.

Por doquiera en este paisaje sureño se puede apreciar una verdura primorosa, vegetación lozana, bosques tupidos, canales que rodean los islotes, separandoles y abrazandoles al mismo tiempo, dando forma a un laberinto interminable de islas, islotes y canales.

Bandadas de aves marinas, botes, goletas, lanchas y balandras cruzan las aguas azules en constante movimiento. Al borde oriental de la bahía de Ancud, parte alrededor de la playa y parte edificada sobre mesetas y suaves colinas, se extiende la ciudad de Ancud, o mejor dicho, de San Carlos de Ancud. Fundada en 1768 por el gobernador español don Carlos de Beranguer, con los habitantes del abandonado pueblo de Chacao, fué desde entonces el puerto principal de Chiloé. El 19 de enero de 1826, el último gobernador español y colonial, Quintanilla, entregó la plaza por capitulación a las fuerzas de la joven República de Chile.

Al momento de nuestra historia, en 1843, San Carlos de Ancud era la ciudad capital y sede de la Intendencia, desde donde se gobernaba toda la isla.

### **Aproximaciones a la cultura chilota**

Tradicionalmente los chilotes han vivido de la agricultura (papas, trigo), de la pesca artesanal y de la explotación de los bosques y sus maderas.

El carácter insular de la geografía chilota, influye poderosamente sobre la identidad y la mentalidad propias de la cultura chilota. Sus gentes, acostumbradas a la vida en pequeñas localidades, en contacto con la naturaleza, con el mar o en islas, se han formado una mentalidad individualista, orgullosa y perseverante.

La cultura chilota es una cultura profundamente ligada al mar y sus numerosas tradiciones marineras forman parte inseparable de una particular identidad local.

En el sur de Chile, donde el continente sudamericano se disgrega en una infinidad de islas que fueron testigos mudos hasta el siglo pasado de incursiones y aventuras de piratas, loberos y cazadores, la vida de los hombres tuvo que organizarse de una manera muy peculiar.

La casi total ausencia de los poderes del gobierno central, el aislamiento geográfico y cultural y la necesidad de protegerse, han impulsado a los habitantes de esa región a crear unas organizaciones sociales especiales, para facilitar la solidaridad y la ayuda mutua.

De esta realidad, surge la idea de la minga.

Es probable que la botadura de la goleta "Ancud" en 1843, haya sido precisamente una "minga de botadura de barco".

La necesidad de ayudarse favorecida por las dificultades logísticas han dado como resultado en las llamadas "mingas", trabajos "comunitarios" realizados en forma desinteresada por los vecinos, ansiosos de poder mejorar su vida y solucionar graves problemas comunitarios o personales que superaran la posibilidad de solución por parte de una sola familia.

Es así que, cuando por alguna necesidad una familia debía trasladarse, toda la comunidad se reunía para llevar la casa a otro sitio, quedando a cargo de los dueños sólo la alimentación de los trabajadores. Se hacían también mingas trabajando todos en los distintos campos especialmente para las tareas más importantes, como la limpieza del terreno, la siembra y la cosecha, o para la botadura de alguna embarcación de gran tamaño.

La minga se fue difundiendo como expresión típica de la cultura chilota. Todavía es posible ver comunidades que hacen mingas para construir puentes, escuelas, capillas... Todas las familias mandan obreros y alimentos para realizar las obras y profundizar más su sentido de pertenencia a la comunidad.

Las mingas que se hicieron más famosas por espectaculares, fueron las de traslado de casas, que allí son todas de madera, apoyadas en el suelo sobre piedras o en "patas" de madera (pollos). Se colocan largas vigas por debajo, se cortan los pollos o se sacan las piedras y se hacen rodar las vigas sobre tronquitos, tirándolas con bueyes. Hubo casas a las que les pusieron ruedas y fueron trasladadas por kilómetros...

Similar es el procedimiento en la minga de botadura de una embarcación, aprovechando el plano inclinado de una playa.

Hay que subrayar que la minga no es solo la faena de tirar la casa o una chalupa, sino sobre todo el trabajo en común y solidario, que puede estar dirigido a distintas obras de beneficio comunitario, en el que participan hombres y mujeres por igual.

Pero además, numerosas leyendas, supersticiones y mitos forman parte de la identidad y la cultura chilota y de su manera de ver el mundo y el mar.

### **En el principio, era el mar...**

El hombre de Chiloé es un individuo de mentalidad profundamente asociada al mar.

Casi podría afirmarse que es ancestralmente un hombre de mar, que se ha asentado cerca de las olas y del océano.

Los primeros habitantes marinos de Chiloé fueron los chonos, los que habían ocupado la totalidad del archipiélago de su nombre hasta la península de Taitao. Se trataba de un pueblo transhumante que se movilizaba en sus embarcaciones, realizando la caza del lobo de mar, la pesca y la recolección de mariscos y algunas especies vegetales para su alimentación. Se organizaban en bandas, es decir, en varios grupos familiares conducidos por un jefe varón.

Refiriéndose a estos avezados canoeros, la "Historia de Chile" de Villalobos, Silva y otros, dice: "Los chonos navegaban especialmente entre el golfo de Penas y la península de Taitao...El mundo de los archipiélagos provee abundantes recursos marinos que se complementan con la flora y fauna selváticas. Las bandas, condenadas a la recolección de peces, mariscos, frutos silvestres y algunas aves, debieron navegar permanentemente de isla e isla, sufriendo los rigores del clima y de un mar tormentoso siempre amenazando con tragarse las débiles embarcaciones...Hombres y mujeres veían languidecer los días desde sus canoas

transformadas en precarias habitaciones. Allí guardaban el fuego, implementos para la pesca, caza o marisqueo y los otros utensilios domésticos. Sorprendentemente, las canoas eran pequeñas en comparación con los servicios que prestaban. Medían 5 m. De largo por 1 de ancho y estaban confeccionadas con corteza de roble. Los chonos, como consecuencia de su vecindad con los huilliches, las fabricaban de tronco o de tablas, semejantes a las dalcas chilotas. Labor masculina era la construcción de las embarcaciones, a la mujer le correspondía guiarlas y mantener el fuego; también debían sumergirse en las heladas aguas australes para extraer los mariscos que comían al natural o al vapor." ( )

Hace más de diez mil años, las islas permanecían intocadas por el hombre. Los primeros en habitarla fueron los Chonos o Waiteca, pueblo indígena de canoeros nómades que recorrían con sus dalcas el mar interior en la aventura cotidiana de pescar y mariscar. Pero, se fueron extinguiendo hasta desaparecer en el siglo XVIII como etnia, como efecto de una asimilación forzada al sistema social y económico europeo implantado por los españoles. Aún así, los testimonios de su presencia pueden encontrarse en numerosos nombres de topónimos en un buen número de islas y lugares: Quenac, Apiao, Lin-Lin o Caguach por mencionar algunas y, en los hallazgos de restos arqueológicos de sus conchales encontrados cerca de las playas. Después llegaron los Veliche o Huilliche de Chiloé, quedándose en la Isla Grande hasta hoy. Este era pueblo aborigen, agricultor y pescador que compartió y desplazó paulatinamente a los chonos hacia el sur.

Su clara presencia humana y cultural por más de cinco siglos, hizo un aporte considerable que se puede apreciar en la cultura doméstica, en las actividades productivas y en las diversas formas de recreación.

Ambos pueblos originarios fueron los que domeñaron y poblaron esas tierras y en contraste con otros pueblos que fueron sojuzgados por los europeos, los de Chiloé continuaron desarrollando sus tradiciones ancestrales, muchas de las cuales compartieron con el invasor por todo el período colonial y han sobrevivido hasta el presente.

Del punto de vista cultural, los chilotos mostraron desde el período colonial, un acentuado arcaísmo en usos y costumbres, en su visión de mundo, en su lenguaje y hasta en sus concepciones políticas, debido al aislamiento e incomunicación con otras poblaciones de españoles y, por lo mismo, fueron quedando al margen del proceso histórico que se vivía en el centro del Reino de Chile o en el Perú. La pobreza y el aislamiento fue causa del desgano vital de los españoles de Chiloé por falta de expectativas, razón por la cual reiteradamente solicitaron licencia para despoblar la Provincia y trasladarse a otras regiones que pudieran ofrecer una mejor pasadía, lo que, sin embargo, no fue aceptado por la Corona por no convenir a la seguridad del reino.

Los historiadores C. Ocampo, D. Quiroz y E. Aspillaga, en su texto "Chonos. Un mundo ausente", transmiten el siguiente fragmento de la "Historia General del Reyno de Chile", del padre Diego de Rosales s.j. (escrita hacia 1670), en el que presenta una interesante descripción de las técnicas de construcción y navegación de los chonos: "Pero la embarcación más usada en la provincia de Chiloé es la Piragua, embarcación que desde la California al Estrecho de Magallanes no se conocen otros indios ni españoles que la usen en todo este mar austral. Fabrican las piraguas de solas tres tablas cosidas: cortan los tablones del largo que quieren la piragua, y con fuego entre unas estaquillas los van encorvando lo necesario para que hagan buque, popa y proa, y el uno que sirve de plan levanta la punta de

delante, y de detrás más que los otros para que sirva de proa y popa, y lo demás de quilla; las otras dos tablas arqueadas con fuego sirven de costados: con que forman un barco largo y angosto, juntando unas tablas con otras y cosiéndolas con las cortezas de unas cañas brabas que llaman Culeu, machacadas, de que hazen unas soguillas torcidas que no se pudren en el agua. Y para coser las tablas abren con fuego unos agujeros en correspondencia, y después de cosidas las calafatean con las hojas de un árbol llamado Fiaca o Mepoa, que son muy viscosas, y le sobreponen cortezas de maque, y de esta suerte hazen piraguas capaces para doscientos quintales de carga. Llevan uno en la popa que la gobierna con una pala o canaete, y ocho o diez remeros, y uno que va siempre dando a la bomba o achicando con una batea, porque como tiene tantos (. . .) y las tablas están cosidas y no (...) ajustadas y calafateadas, siempre hazen agua. Quando ay viento favorable tienden una vela, y a vela y remo vuela sobre la espuma, sin que la ofendan las hinchadas olas de aquellos tempestuosos mares, por más que se levanten hasta las nubes, que como es tan ligera y los pilotos tienen cuidado de enderesar la proa a chocar con las olas, están lexos de sumirla con su hinchazón y de ofenderla con su brabeza, que antes la levantan como en brazos y vaxándola en ellos la ponen en los brazos de la ola siguiente, y así de mano en mano o de cuna en cuna va nadando sobre los mas crespos y erizados mares ."

En cuanto a la navegación, Rosales agregaba: "Y era imposible que ninguna otra embarcación pudiese surcar por ellos como lo han experimentado, que ni barcos, ni chalupas, ni fragatas, ni otros generos de embarcaciones, con que han probado los Españoles navegar aquellos golfos, son tan apropósito como estas piraguas de tres tablas, porque todas las demas embarcaciones peligran y sozobran en aquellos tempestuosos golfos que ay entre las islas, y sola esta camina segura sobre las espumas. Y asi no solo los indios, sino los españoles, desechan todas otras embarcaciones y solo navegan en estas, fiándose a solas tres tablas cosidas con una soguilla." ( )

A continuación de las costumbres navieras de los chonos, que se constituyeron en un trasfondo cultural, vino la lenta y mutua influencia proveniente de las técnicas constructivas españolas y cuyos rasgos es posible detectar incluso en el presente. ( )

El desenvolvimiento de la vida social y económica chilota en la "popa del mundo", como decían los chilotes, se hacía "puertas adentro", en un contacto muy cotidiano con los indígenas canoeros, posibilitando así permanentes intercambios culturales entre unos y otros y sentando las bases de la "cultura chilota", heredera de ambas influencias. De este modo, a fines del siglo XVIII, españoles, mestizos e indios compartían la "minga", usaban el "corral de pesca", navegaban en "dalcas", calzaban "tamangos", vestían el "poncho", compartían los mitos y las creencias y hablaban la lengua "veliche", pareciéndose los españoles más a los aborígenes en sus usos y costumbres que a los españoles del resto de Chile. ( )

Por lo tanto, la construcción naval ha sido un rubro en el que ha sobresalido la excelencia de los carpinteros chilotes.

Hombre influido por dos medios naturales, en simbiosis permanente con la tierra y el mar, el habitante de Chiloé desarrolló desde temprano los medios del transporte marítimo. Hoy es posible todavía encontrar en Chiloé ejemplares de los tipos mas primitivos de embarcaciones hasta los mas evolucionados, todos construidos con madera.



El arte chilote de la construcción naval fué desarrollado en la mayor parte de las islas para las pequeñas embarcaciones (“dalcas”, botes a remos, chalupas, lanchas, chalupón chilote). Las goletas o veleros, de dos mástiles, de gran tonelaje y para largos viajes, fueron fabricadas solamente en ciertos lugares, allí donde existían las condiciones para la instalación de “astilleros” importantes, a veces en lugares poco conocidos, como en el caso del estero de Tocoihue por ejemplo, cerca de Calen, comuna de Dalcahue. Había "astilleros" importantes en Castro y en Ancud.

Siempre hacia el siglo XVIII, la construcción de embarcaciones estaba asociada con la industria de tablas de alerce. Escribe Encina al respecto: "La necesidad obligó a los chilotes a desarrollar algunas aptitudes industriales...La principal de estas industrias era la fabricación de tablas de alerce que sacaban con hachas y cuñas, sin necesidad de sierra. Hacia fines del siglo XVIII las tablas tenían tres varas de largo, 7 pulgadas de ancho y una pulgada de espesor. Con la corteza de este mismo árbol calafateaban sus embarcaciones...Mientras Chiloé dependió de la capitania general de Chile, los gobernadores se empeñaron, con resultados medianos, en impulsar la construcción de embarcaciones. Se fabricaron botes, lanchas y aun buques de alta mar. Pero esta industria languideció con pasar la isla a depender del virreinato." ( )

Las islas Chauques así como las islas Desertores ( ) se hicieron famosas a comienzos del siglo XX tanto como la pequeña isla de Huar en el seno de Reloncaví- por la calidad de las lanchas y goletas que allí se construían, respondiendo sin duda a una situación particular de aislamiento en relación al continente, puesto que el sólo medio de conexión es y ha sido, a través del mar. Al cabo de varios siglos se puede hablar de una “cultura del mar”, que ha tomado forma en las islas de Chiloé, la que estaría constituida por una peculiar mezcla o estilo de vida ligada a una economía marina, y en la que es posible percibir, además, una personalidad marina y hasta una heroicidad marina.

A propósito de esta arquitectura naval, el investigador M. Marino ha mostrado la evolución desde la simple lancha hacia una embarcación donde no sólo se pescaba y mariscaba, sino que servía de vivienda y transporte familiar. Dice: “Hoy en día, el chilote conocedor de su medio marítimo por una práctica concreta, cotidiana y directa ha logrado una evolución en su “arquitectura naval”. El lanchón chilote sintetiza su comportamiento con la madera, a la vez que su relación con la naturaleza. Madera construida, madera vivida. Vivida porque en ella y de ella habita. Es el nomadismo acuático, vigente en los canales del archipiélago. ( )

Ya desde los inicios de la República y a lo largo de la dominación colonial hispana, Chiloé había adquirido la fama de una región de gente de mar. Escribe al respecto I. Huerta: "Los huilliches u 'hombres del sur', entre los cuales O'Higgins estimaba que vivían 20.000 pescadores solo en el archipiélago de Chiloé, porque decía 'en esta región cada ciudadano es un pescador', deben haber conformado cierta proporción de la marinería original pues el Director Supremo, había dispuesto que 'todos los varones de 15 años o más deben enrolarse en la milicia naval o militar y estar listos para servir dentro y fuera del país si fuera necesario". ( )

Hacia 1826, la influencia de la tradición aborígen en la construcción de embarcaciones, parecía ser aún considerable, ya que el naturalista Charles Darwin a su paso por el archipiélago registraba: "Las artes aquí se encuentran todavía en un estado rudimentario, como se puede apreciar en su extraña forma de labrar la tierra, en sus métodos de hilar, de moler los granos y en la construcción de sus botes." ( )

Lo que no alcanzó a percibir Darwin en aquel entonces, es que la tradición marinera chilota, originariamente vinculada a las canoas de huilliches y chonos, había recibido también una fuerte influencia de la carpintería de ribera española, transmitida durante la dominación colonial.

La cultura marinera de Chiloé, por lo tanto, se nutrió en sus orígenes de dos vertientes de influencia diferentes: por un lado, las ancestrales costumbres y hábitos de la cultura de los chonos, los primeros navegantes canoeros de los archipiélagos australes, y por el otro, las poderosas influencias procedentes de la cultura española, formadas durante los tres siglos de dominación colonial, hasta 1823.

Ya a fines del siglo XVIII y con el contacto cada vez más frecuente con los blancos, fueron desapareciendo por absorción, por exterminio o por desarraigo. ( )

Sus descendientes fueron transmitiendo los restos de la sabiduría marinera y de construcción de embarcaciones, a lo largo de generaciones, incluso durante los siglos de dominación española.

Por lo tanto, la experiencia artesanal de la carpintería de ribera en Chiloé, como en otras regiones de Chile, tuvo su punto de partida en la fabricación de piraguas, transmitida -en este caso- por la tradición aborígen de los chonos.

A mediados del siglo XVIII, según Carlos de Beranguer (Gobernador de Chiloé desde 1768), entre las islas del archipiélago y todos sus pequeños puntos poblados, "...todos los transportes los ejecutan por mar en sus piraguas", de manera que el mismo informante daba cuenta que en todo Chiloé habían 352 canoas y 472 piraguas. ( )

Además de estos elementos de sabiduría ancestral, la cultura marinera chilota incluye entre sus componentes esenciales una rica y variada mitología.

### **Algunos mitos y leyendas del mar en Chiloé**

Según esta construcción mítica, el inicio de la historia de la humanidad comienza con la lucha entre dos feroces serpientes: la Tentén-Vilú, diosa de la tierra y la fecundidad y la Cai-Cai, diosa de las aguas y origen de todo lo existente.

Las numerosas leyendas continúan con otros seres que se aparecen y explican a los habitantes de esta tierra misterios que no han podido resolver.

Conforme a la recopilación efectuada por el investigador Oreste Plath, algunas de las principales leyendas marineras pertenecientes a la tradición cultural de Chiloé, son las siguientes.

**El Lucerna.** Se trataría de un barco fantasma que recorre los mares de Chiloé, este barco es grande como el mundo. Para pasearlo de popa a proa, se parte siendo niño y se llega a la ancianidad.

**El Millalobo.** Se dice que es un hombre que tiene un solo brazo, que vive sentado en una piedra bajo el mar, en los ríos y en las lagunas.

El Millalobo es el rey del mar, pues él dirige las mareas y todo cuanto anda bajo el océano. Jamás se levanta de su reino(piedra), donde permanece eternamente sentado.

Muchos viejos marinos le han visto sentado bajo las cristalinas aguas de los lagos, ríos o golfos, allí esta en una piedra levantando siempre un brazo sin cansarse de vivir, dirigiendo siempre las mareas y los paces.

El Jonah. Espíritu del mal, que se encarna en tripulantes y provoca desgracias y daños

El hombre gris. Se dice que llega silenciosamente y se sienta a esperar el pago de su tributo: en medio de las tempestades debe caer un hombre al agua desde lo alto de la cofa y se oye entonces un horrendo gemido del que se ahoga en las aguas. El hombre gris desaparece, la deuda a sido cancelada.

La campana sumergida de la bahía de Ancud. En Ancud, en las noches de temporal agita y suena una campana que se encuentra en el fondo del mar.

El caballo marino. Caballo que vive en el mar y pertenece a los brujos. Es enormemente grande y feo y en él se pueden montar cómodamente 13 personas: todo un cabildo, según los brujos de Chiloé.

El Caballo Marino es un animal del que se sirven los brujos para cruzar los mares en sus correrías o para trasladarse a bordo del Caleuche. El Caballo Marino puede llevar hasta 13 personas sobre su lomo y anda con mucha velocidad. Cuando sale a tierra aparece tan alto y largo como un quincho (cercado de estacas).

El Caballo Marino es la personificación de las olas del mar y siempre aparece arrojando espuma por la boca. No se le puede gobernar sino con riendas de sargazo.

La sirena. Hace muchos años atrás algunos indios y españoles en el mar de Chiloé que se acerca a la playa una bestia que, descollándose sobre el agua, muestra por la parte anterior cabeza, rostro y pechos de mujer, bien agestada, con cabellos o crines largos, rubios y sueltos; y en sus brazos un niño.

La vaca marina. La Vaca Marina recorre los canales de Chiloé, enamora toros terrenales que deja impotentes.

Otra de las leyendas es la del Caleuche, la leyenda marinera por excelencia de la cultura chilota.

Este barco fantasma aparece en las noches muy oscuras y de niebla. Quienes lo han visto cuentan que es una barca en forma de una goleta iluminada y que su tripulación son los brujos que cantan y bailan al compás de melodías, con las que atraen y encantan a los comerciantes para surtirlos de mercaderías.

También este barco tendría la misión de recoger a las personas que se han ahogado en el mar, quienes viajan precisamente en la embarcación, así también como de transportar a los brujos y se dice que su puerto estaría en Pinquén, en la localidad de Quemchi.

La leyenda atribuye también a este barco fantasma el atributo de aparecerse ante los individuos que la llaman en la noche desde la playa.

Una segunda leyenda chilota asociada con el mar es la Pincoya.

La Pincoya sería una mujer de belleza extraordinaria, quien personifica la fertilidad de las costas de Chiloé y sus especies marinas. A ella se le atribuye la escasez o abundancia de peces y mariscos. Se dice que cuando la Pincoya toma asiento en una roca desnuda junto al mar, ésta se puebla de mariscos.

La Pincoya suele aparecer en las costas con el Pincoy (su marido), el que se sienta a cantar sobre una roca atrayendo a la Pincoya y envolviéndola con su melodiosa voz.

La Pincoya comienza entonces, una danza frenética, sensual y maravillosa: se dice que si lo hace vuelta hacia el mar, habrá mucha abundancia de peces y mariscos, y si baila vuelta hacia la playa, habrá escasez. También se cuenta que cuando los chilotes naufragan, la Pincoya acude en su auxilio.

Es desde estas raíces identitarias y culturales donde surgió el esfuerzo humano y material que hizo posible el viaje de la goleta "Ancud" del que nos ocupamos en esta historia.

### **El significado histórico de la expedición de la Goleta "Ancud" a Magallanes**

El viaje de la goleta "Ancud" es el fruto del trabajo perseverante de los marineros, carpinteros y navegantes chilotes, de las autoridades de dicha Intendencia encabezadas por Domingo Espiñeira y del propósito decidido del Gobierno del Presidente Manuel Bulnes, influídos por la perseverante insistencia del exiliado Libertador don Bernardo O'Higgins.

O'Higgins fue el primero que ya hacia 1836 había concebido la idea de tomar posesión del Estrecho, mediante el establecimiento de un servicio de remolque de veleros mediante vapores apoyados por uno o dos centros poblados en las costas del canal. En la visión de O'Higgins, la idea implicaba toma de posesión, poblamiento y utilización comercial para la navegación mercantil, todo en un mismo concepto.

El viaje representa además, una relevante decisión política y estratégica del Estado de Chile por materializar su soberanía sobre las tierras y mares australes.

Como se podrá apreciar durante el relato y como la Historia ha mostrado suficientemente, la expedición fue, como acto político, un gesto a la vez cívico y militar, en la medida en que la embarcación fue aparejada como Goleta de Guerra, la que llevaba a tropa y tripulantes enganchados por la Armada y también viajaban civiles, bajo un mando naval.

Este fue un viaje de importancia fundacional.

Chile materializó la soberanía austral en la Patagonia continental, marítima e insular, gracias al viaje de la Goleta de guerra de la Marina Nacional "Ancud", de manera que a través de esta expedición, que reafirmó la condición austral y patagónica de la nación chilena.

Esta hazaña además, constituye una prueba palpable del empeño, dedicación y tesón de los habitantes de Chiloé, muchos de los cuales se dieron a la tarea de

respaldar con todo su trabajo, su ingeniosidad y su laboriosidad a la modesta expedición marina.

Hay en todo este esfuerzo, sin embargo, un curioso contraste.

En efecto, el carácter fundacional e histórico de esta expedición, se contrasta notoriamente, con la austera sobriedad e incluso la precariedad de los recursos materiales que se pusieron a disposición de los expedicionarios.

El Estado de Chile era hacia 1843, una organización política y administrativa que venía recién cumpliendo 25 años de vida independiente, por lo que muchas de las demandas, problemas y necesidades pendientes de resolver, se suplían suficientemente con la austeridad de los medios, el ingenio de la improvisación y la innegable visión con que muchos gobernantes le daban forma a la realidad.

Después de la guerra de la Independencia (que se decidió fundamentalmente en tierra) y de la Expedición Libertadora del Perú, fue la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana (1837-1839) el evento que dio origen al renovado interés de las autoridades chilenas por los temas del mar.

En 1838 la marina mercante chilena comenzó a recibir un impulso considerable. Guillermo Wheelwright y algunos capitalistas ingleses crearon una compañía de vapores destinado a hacer la ruta entre la costa del Pacífico y el Atlántico norte: la Pacific Steam Navigation Company.

En 1841 asume la Presidencia de Chile, don Manuel Bulnes, un gobernante de espíritu militar, muy influenciado por el espíritu progresista y con una voluntad colonizadora que se expresó durante su decenio, en la ocupación de la Patagonia y en la apertura de la región de los Lagos a la inmigración germana, suiza y francesa.

En esa década de los cuarenta, plena de expansión y de desarrollo en Chile, mientras numerosos chilenos emigraban a California tras el oro recién descubierto, otros se aventuraban en las nuevas minas de carbón de Lota y Lirquén o en las recientes minas de plata de Copiapó, mientras un grupo de chilotes y otros marineros enfilaban rumbo hacia el sur, hacia la Patagonia.

Es importante subrayar que después de la guerra contra la Confederación, el Estado de Chile había prácticamente desmantelado su flota naval, por lo que los recursos navales y marítimos que existían para la expedición a Magallanes, fueron notoriamente precarios.

Mientras tanto la navegación comercial y de cabotaje continuaba desarrollándose lentamente, mientras los astilleros de Valparaíso, Valdivia y Constitución mantenían su tonelaje de producción.

Hacia octubre de 1840 recalaron en Valparaíso los primeros dos vapores de esta compañía, el "Chile" y el "Perú", dos vapores de casco de madera, de 700 tons. de desplazamiento: habían pasado por el Estrecho de Magallanes y habían dejado una señal de su breve recalada en la punta Santa Ana junto a puerto Famine.

La navegación a vapor estaba abierta por el Estrecho de Magallanes y el paso de los dos barcos de la PSNC, confirmaba que el Estrecho era practicable para este tipo de embarcaciones: faltaba ahora una decisión política y de soberanía.

En este período, el gobierno chileno estaba muy ocupado promoviendo la navegación a lo largo de la costa del Pacífico. Como se ha mencionado, la Pacific Steamship Navigation Company se estableció en Valparaíso con capital británico, y hacia 1845 ya estaba llegando a Panamá. A más de esto, cuando se demostró el valor comercial del estrecho de Magallanes (producto de la reducción de costos de transporte frente al previo recorrido alrededor del cabo de Hornos), esta empresa fue precursora en el uso de la nueva ruta. Al hacerlo actuó en coordinación con el gobierno chileno, que temía que las grandes potencias se apropiaran del Estrecho.

De este modo, cuando en 1843 una expedición chilena fundó Fuerte Bulnes en el Estrecho mismo, el gobierno chileno se lanzó asimismo a establecer un servicio de barcos a vapor en el Estrecho. Hay que anotar que el gobierno de Buenos Aires protestó en 1847 por la ocupación de ese territorio que consideraba propio, pero estaba demasiado ocupado en disputas con Gran Bretaña y Francia, y con sus propios problemas internos, como para ir más allá de una tardía protesta.

Mientras tanto, el Estado de Chile se aferró exitosamente al Estrecho de Magallanes, mediante un esfuerzo de consolidación de la colonia de Fuerte Bulnes y de Punta Arenas (de 1848 en adelante).

Impartidas las instrucciones políticas generales desde Santiago durante el año 1842, se concibió acertadamente que el punto geográfico más adecuado para emprender la toma de posesión del Estrecho de Magallanes y de la Patagonia era el territorio de Chiloé.

La decisión gubernamental de tomar posesión del estrecho, como se sabe, respondió a una compleja combinación de factores y circunstancias, a saber:

- a) la constante presión intelectual que había ejercido Bernardo O'Higgins hasta su muerte (1842), para que se adopten medidas concretas que permitan ocupar el Estrecho y la Patagonia, ante el creciente interés de Gran Bretaña y Francia en esa región.
- b) Una activa campaña de prensa desarrollada por Domingo Faustino Sarmiento (durante noviembre de 1842), llamando la atención de la opinión pública y de las autoridades en favor de dicha ocupación, en favor del fomento del comercio, del poblamiento de las tierras australes y de la primacía de Chile en reclamar derechos sobre la Patagonia.
- c) El proyecto presentado a fines de 1841 por el marinero y cazador de lobos estadounidense Jorge Mabón, para instalar un servicio de remolcadores de veleros en el estrecho de Magallanes, idea que fue pospuesta por las autoridades, hasta que la ocupación chilena se hiciera efectiva.

La influencia de O'Higgins en esta decisión trascendental ha sido frecuentemente destacada por nuestra literatura histórica. El Libertador conocía la mentalidad inglesa y europea y abrigaba una profunda preocupación para que se ocupe el Estrecho y la Patagonia.

Bernardo O'Higgins, producto de sus estudios en Perú y España, y de su prolongada estancia en Inglaterra, así como de los contactos e influencia que en esos países recibió, desarrolló una acabada conciencia marítima que lo llevaron a visualizar todas las áreas de interés en las cuales la incipiente República debía consolidarse para ser una nación próspera, inserta en la comunidad internacional, con una visión amplia, cohesionada e ilustrada. O'Higgins percibía claramente de la imperiosa necesidad de consolidar sus fronteras.

Su pensamiento lo dejó reflejado a través de numerosas acciones y escritos, mediante los cuales se refirió a la colonización del sur a ambos lados de la cordillera, demostrando una permanente preocupación por la zona austral de Chile y su incorporación al desarrollo nacional.

En particular, dicho pensamiento se plasmó en dos proyectos, formulados entre 1837 y 1842: uno de ellos, que proponía la creación de un servicio de buques a vapor que debían remolcar a los veleros que atravesasen por el Estrecho de Magallanes; y el otro, de colonización propiamente tal, orientado a la creación de dos o tres poblados en las costas del Estrecho, con medios para la reparación de naves y con recursos para la creación de industrias y actividad económica suficiente como para abastecer el tráfico marítimo y el propio poblamiento patagónico.

Además, una de sus principales inquietudes las representó en la necesidad de explorar y facilitar la navegación por las aguas interiores, como también se preocupó por otorgar beneficios de inmigración a irlandeses para desarrollar la pesca, especialmente en el área de Chiloé.

Siempre en la misma línea de ideas, fue O'Higgins el primero que concibió la idea de traer vapores desde Inglaterra, para remolcar veleros a través del Estrecho de Magallanes, estableciendo una línea de remolcadores con puerto en algún punto de este canal.

Esta sugerente idea -como se verá más adelante- la encontraremos coincidentemente en la mente de Jorge Mabón a fines de 1841, proponiéndola al Gobierno del Presidente Bulnes.

Por su parte, el primer paso en la dirección de la ocupación efectiva, estuvo representado por el nombramiento (el 1 de abril de 1842) de Domingo Espiñeira (un Comisario Contador de Marina) como Intendente y Comandante General de Armas de Chiloé.

En abril de 1842 y antes de asumir su nuevo cargo, Espiñeira recibió instrucciones del Ministro de Guerra y Marina, Manuel Montt, en cuanto a recoger toda la información posible sobre el Estrecho de Magallanes y ubicar los lugares más apropiados en éste, para instalar colonias chilenas.

Las órdenes eran de que si la información recabada, permitía afirmar la existencia de lugares apropiados para el cultivo, y cuyo clima permitiera la residencia permanente de pobladores, debía entonces equipar una expedición exploradora, bajo el mando de un jefe experimentado.

En su esencia, por lo tanto, el propósito inicial del viaje de la goleta "Ancud" era el de efectuar una expedición exploradora, que permita conocer las posibilidades de implantación de un servicio de remolcadores de veleros, pero habida consideración de los factores internacionales que estaban en juego, la finalidad del viaje derivó a una expedición de ocupación y colonización.

Prueba de esta afirmación es que la expedición de la goleta "Ancud" llevaba víveres para siete meses, es decir, hasta fines de 1843 y verano de 1844.

Por lo tanto, la decisión política y administrativa era que todo se realizara desde Chiloé.

Además de su privilegiada cercanía geográfica con la Patagonia austral, allí se concentraban los recursos materiales y naturales mínimamente necesarios para organizar la expedición, sino que sobre todo, contaba con una tradición marinera de largos años, afirmada desde los tiempos de la colonia española, de manera que en Chiloé residían los mejores prácticos, pilotos, navegantes, loberos y marineros que habían practicado los canales australes.

Algunos de los tripulantes de la Goleta habían hecho anteriormente la singladura de los canales australes e incluso del Estrecho de Magallanes, por lo que su navegación por los mares del sur estaba respaldada por años de experiencia marinera.

Puede afirmarse por tanto que, través de la experiencia marinera y navegante de los chilotes, en esta expedición fundacional de la condición austral de la nación, se puso de manifiesto también la voluntad marítima del Estado y la vocación marítima de la nación chilena.

Además, si nos situamos en 1843, necesariamente debemos relacionar la decisión geopolítica de la conquista de la Patagonia austral, con el reciente triunfo de Chile en la Guerra contra la Confederación Peru-Boliviana (1837-1839), y el primer momento de cristalización del sentimiento nacional chileno.

La victoria militar en Yungay (1839) ha sido considerada tradicionalmente como el hecho histórico que marca el inicio de la consolidación de una unidad nacional, que se venía forjando desde 1818.

Una mezcla de sentimientos patrióticos y populares de adhesión a Chile y a la Patria, bullía en el fondo de la mayoría de los habitantes de la nación, de manera que la frecuencia de gestos patrióticos que veremos en los tripulantes a lo largo del viaje de la Goleta "Ancud" a Magallanes, reflejaba precisamente esa primigenia eclosión de chilenidad.

Además, la expedición se produjo en el marco del decenio de Manuel Bulnes (1841-1851) y en particular de la gestión del Ministerio Irarrázabal-Rengifo (1841-1845), un período marcado por numerosos progresos materiales e intelectuales.

Al momento de realizarse el viaje histórico que nos interesa, ocupaban los cargos más relevantes en el Gabinete del Presidente Bulnes, Ramón Luis Irarrázabal en los Ministerios de Interior y Relaciones Exteriores, Manuel Rengifo en Hacienda, y el general José Santiago Aldunate, en el Ministerio de Guerra y Marina.

En general, la administración Bulnes se inspiró en un espíritu conciliador (en particular con el grupo de los partidarios de O'Higgins) y realizador en obras públicas y estímulo a la iniciativa privada. La expansión y desarrollo de las ciencias y de las artes, se acompañó con los proyectos colonizadores de Valdivia y Magallanes, con los inicios del ferrocarril en Chile (1846), con el notorio desarrollo portuario (asociado a la explotación minera y carbonífera), con el desarrollo minero (plata y cobre), con el comienzo de la producción carbonífera y con el surgimiento en forma del comercio de cabotaje y de intercambio con Europa, gracias a la presencia de comerciantes, capitales y vapores ingleses en el Pacífico sur.

No se puede olvidar que la navegación interoceánica a vapor desde Valparaíso a Inglaterra, precedió en pocos años al histórico viaje que nos ocupa, a través de los buques de la Pacific Steam Navigation Company.



Al abrirse Chile a la navegación a vapor entre el océano Pacífico y el Atlántico (otra realización progresista del Gobierno de Manuel Bulnes), no solo estaba manifestando una voluntad marítima pionera, sino que también hacía imprescindible habilitar el Estrecho de Magallanes como paso natural alternativo al difícil Cabo de Hornos.

El viaje de la Goleta al Estrecho tenía por propósito también, descubrir la mejor ubicación para un puerto que sirviera de recalada para dichos viajes interoceánicos.

También la muerte del exiliado Libertador Bernardo O'Higgins en 1842, fue prematura con respecto al viaje de la Goleta "Ancud", y sin duda su fallecimiento sirvió de aliciente adicional a los gobernantes en Santiago, para urgir la realización de la expedición, antes que alguna potencia extranjera (Francia e Inglaterra miraban con interés hacia el Estrecho de Magallanes), se adelanta a los propósitos de Chile.

Chiloé, con sus recursos en maderas, sus puertos y la pericia marinera de sus gentes, sirvió en este contexto, como una eficaz plataforma de partida y de apoyo logístico a la voluntad marítima y de colonización del Estado de Chile en las tierras y mares australes.

De hecho además, las colonias de Fuerte Bulnes (1843) y de Punta Arenas (1848) siguieron dependiendo durante largos años de la Intendencia, de los recursos humanos, de la logística y de los suministros procedentes del archipiélago de Chiloé.

De esta forma, el guano y el vapor le dieron al Estado chileno un alcance territorial más amplio.

Desde la perspectiva de la clase dirigente chilena de aquella época, esto hacía necesaria una marina de guerra más fuerte. Hacia el año 1851, barcos de guerra chilenos escoltaban regularmente toda la ruta comercial hasta San Francisco.

Se generó así un círculo virtuoso por el cual por una parte, debido a la mayor jurisdicción territorial activa del Estado (desde el Estrecho de Magallanes hasta el paralelo 23), se percibía la necesidad de una Marina más poderosa, mientras que por la otra, era posible acceder a una Marina más fuerte gracias precisamente al creciente poder financiero del mismo Estado, que había aumentado como consecuencia del orden interno alcanzado, del desarrollo económico y de las nuevas riquezas extraídas de los territorios nortinos incorporados a la explotación económica.

Este desarrollo económico también había sido estimulado por la expansión de la minería de la plata y el cobre en Chile, como asimismo por los mercados de corto plazo para el trigo y la harina que emergieron como consecuencia de las fiebres de oro en California y Australia, donde se desarrolló una demanda para las exportaciones chilenas de alimentos.

Aunque no fue muy importante hasta el siglo XX, el comercio con Estados Unidos adquirió una cierta significación también en este período, adicional a la presencia de balleneros y loberos que practicaban las costas australes de Chile.

Por cierto, aunque la mayor parte del capital que recaudó Chile para esta etapa de expansión era británico, el precursor de la navegación a vapor en Chile fue un

ciudadano norteamericano, William Wheelwright, y fue otro estadounidense, Henry Meiggs, quien hizo lo mismo en el desarrollo ferroviario que comenzó en 1852.

El contexto marítimo  
internacional

¿Cuál era el contexto marítimo internacional a mediados del siglo XIX?

Desde principios del siglo XVIII hasta la apertura del Canal de Panamá (1914), la costa oeste sudamericana se conectaba con el exterior principalmente a través de la difícil y riesgosa ruta del Cabo de Hornos. Pero, a partir de mediados del siglo XIX, la apertura del estrecho de Magallanes a la navegación comercial, inició una nueva fase del tráfico marítimo internacional.

En esos dos siglos, el Pacífico sudamericano fue escenario de una serie de confrontaciones entre diversos grupos de poder (económico y político) que buscaban controlar los mercados y las rutas o tráfico marítimo. Hasta antes de la Independencia de 1818, el océano Pacífico era escenario de una sorda lucha entre el comercio marítimo inglés y el comercio español, pero cuando Chile se liberó de la tutela hispana, los ingleses pasaron a tener el predominio comercial sobre la costa chilena.

La lucha por los mercados varió en la medida en que fueron apareciendo nuevos productos en la región, pero en términos generales uno de los principales mercados de consumo fue Lima, cuyo puerto de ingreso sigue siendo El Callao. Otros mercados importantes fueron Guayaquil, Paíta, Pisco y los valles del sur de Lima.

En Chile, a su vez, los puertos principales eran Arica, Iquique, Antofagasta y sobre todo Valparaíso, que con la independencia se convirtió en un importante centro financiero regional y puerto de depósito para los buques que arribaban al Pacífico luego de completar el duro cruce del Cabo de Hornos.

El tráfico marítimo en esta región tuvo tres niveles: el de vinculación con el exterior, el de articulación interna entre los principales puertos regionales, y el de cabotaje o conexión entre los puertos principales y los puertos menores. Los dos primeros estuvieron controlados básicamente por los navieros limeños hasta que la emancipación quebró ese cuasi monopolio a favor de comerciantes extranjeros y de emergentes elites locales.

A lo largo del siglo XIX estos tres grupos de comerciantes compitieron entre sí por obtener el control del tráfico regional, involucrando en esa pugna a los gobiernos de sus respectivas naciones. Como consecuencia de esa competencia, y de la lucha por controlar los mercados regionales, se generaron roces que derivaron en conflictos locales y eventuales intervenciones de potencias extranjeras, todo lo cual repercutió en la historia regional.

A fines de la primera mitad del siglo XIX -o sea hacia los años de 1830 y 1840- Chile recién apenas ingresaba en el orden mundial de los Estados recientemente constituidos. Era una nación joven que ocupaba indudablemente, una posición subordinada en el sistema mundial, de manera que a lo largo de las décadas de 1820 a 1840, una sucesión de potencias mundiales habían ido reconociendo muy

gradualmente al Estado de Chile, ya no como provincia o colonia de España sino como una república independiente.

Y por lo tanto, gracias a una diversidad de factores políticos y económicos, la economía chilena y la incipiente navegación mercantil de nuestro país, se asoció rápidamente con Gran Bretaña después de la Independencia, por lo que hacia 1840-1850, Chile y su economía -principalmente basada en la explotación de ciertos recursos naturales y materias primas- pasó a integrarse dentro del sistema mundial de comercio e intercambios dominado por los capitales ingleses.

La vinculación de Chile con Gran Bretaña se inició inmediatamente después de la Independencia (1818), producto entre otros factores, de los múltiples contactos y vínculos que había dejado O'Higgins en ese país durante su estadía, como del esfuerzo deliberado de emprendedores ingleses por expandir sus negocios en el Pacífico Sur, a fin de competirle a los españoles que venían de perder sus colonias.

El primer crédito internacional obtenido por Chile, lo consiguió O'Higgins en una casa bancaria inglesa y en los treinta años siguientes a la Independencia (1818-1848), los comerciantes ingleses adquirieron predominio en Valparaíso y Santiago y en la incipiente industria nacional.

La expedición en cuestión, por lo tanto, en cuanto acción geopolítica deliberada del Estado chileno, se sitúa en un contexto internacional caracterizado por el apogeo del imperio marítimo inglés y por una expansión mundial de la navegación y el comercio marítimos.

En efecto, a mediados del siglo XIX, la navegación a vela comenzaba lentamente a ser reemplazada por los primeros barcos a vapor, y era entonces un período de fama y prestigio para navegantes, marinos, exploradores e investigadores. Aún así, hacia la década de 1840 en todo el mundo el predominio de la navegación comercial y de exploración lo mantenían los grandes bergantines, fragatas y veleros que, como el "Clipper" atravesaban los océanos con cargamentos de productos de la India, China o Japón, hacia los puertos de Europa y Norteamérica.

Escribe el historiador Eric Hobsbawm al respecto: "...los exploradores de mediados del siglo XIX fueron simplemente un subgrupo bien lanzado en el aspecto publicitario, pero de escasa importancia numérica perteneciente a una asociación muy grande de hombres que abrieron el mundo al conocimiento. Eran aquellos que recorrían zonas en las que el desarrollo y el beneficio económico no eran aún lo suficientemente activos como para reemplazar al explorador por el comerciante (europeo), el buscador de minerales...y siempre que el clima fuera bueno, el colonizador blanco." ( )

Además, en el caso de la situación de la navegación comercial chilena de cabotaje en el Pacífico, la circulación de barcos mercantes era mínima y estaba limitada a las costas y a los puertos más cercanos entre sí, cumpliendo el resto de las necesidades los buques de la Marina.

A mediados del siglo XIX, la navegación a vela había alcanzado en todo el mundo su máximo desarrollo y expansión. Como una manifestación de este crecimiento de la navegación, en 1840 precisamente, iniciaron sus viajes los grandes veleros y vapores de la línea "Cunnard", efectuando travesías transatlánticas entre Europa y América.

Por esos años, la fiebre del oro de California produjo un importante éxodo de marineros, como nos lo relata Eric Hobsbawm: "La fiebre del oro se extendió rápidamente por los océanos. Al igual que lo hicieron la mayoría de los habitantes de San Francisco en cuanto les llegó la noticia, los marineros de los barcos del Pacífico desertaron para probar fortuna en los campos de oro."

Procedentes de toda la costa del Pacífico, muchos hombres de mar emigraron hacia California: "En las islas Sandwich (Hawai), China y Chile los marineros se enteraron de la noticia, pero como los capitanes prudentes -por ejemplo, los ingleses que comerciaban en la costa oeste de América del Sur- renunciaron a la ventajosa tentación de poner rumbo al Norte, los fletes y los salarios de los marineros se dispararon junto con los precios de todo lo exportable a California y nada dejaba de ser exportable. El Congreso chileno, al notar hacia finales de 1849 que casi todos los barcos nacionales se habían trasladado a California, donde habían quedado inmovilizados por la deserción, permitió que los barcos extranjeros practicaran el comercio costero (de cabotaje) temporalmente." ( )

Como consecuencia de este renovado interés geográfico, abundaban los navegantes, las expediciones, los naturalistas y aventureros de toda clase que salían a recorrer el mundo en busca de nuevos conocimientos, descubrimientos y experiencias.

Todo el siglo XIX fué una época de búsqueda de aventuras y de nuevos lugares por conocer. Así, desde varias potencias europeas (Francia y Gran Bretaña en particular) se habían redoblado los esfuerzos dirigidos a completar el conocimiento geográfico del mundo y la dominación de territorios con fines coloniales.

No hay que olvidar que, por ejemplo, entre 1826 y 1836, todas las costas y canales australes de Chile fueron detalladamente recorridas por las expediciones inglesas de la "Adventure" y la "Beagle", de manera que estas expediciones no solo actualizaron casi por completo la información geográfica disponible sobre los mares del sur, sino que en realidad vinieron a poner los fundamentos de la moderna geografía náutica de estas regiones australes.

El paso de Darwin y del capitán Fitz Roy por la costa chilena, en los tiempos del Ministro Portales, no era de ninguna manera casual: se correspondía con los propósitos geopolíticos del Almirantazgo británico de adquirir un conocimiento detallado de las costas y mares australes de América, con intenciones evidentes de expansión futura de su influencia y presencia mercantil y naval.

De este modo, el conocimiento oceanográfico más relevante acerca de los mares australes estaba en manos de navegantes ingleses o españoles.

La presencia e influencia inglesa además, estaba implícita en la expedición de la "Ancud", en la medida en que la Marina chilena de aquella época contaba entre sus oficiales más experimentados al capitán Juan Guillermo (Williams originalmente), de origen inglés y nacionalizado chileno. Como se verá en el relato, los conocimientos del idioma y la idiosincracia británica, que le eran consustanciales, le fueron de gran utilidad al capitán Guillermo durante la travesía.

En otras palabras, el propósito de soberanía, de colonización y de facilitación de la navegación por el Estrecho de Magallanes que llevaban los tripulantes de la goleta "Ancud", se correspondía con un momento internacional en el que la navegación comercial en el mundo, estaba comenzando a recibir un nuevo impulso originado en la aplicación de la tecnología del vapor -inventada por R. Fulton pocos años

antes- y la aparición de los primeros barcos mercantes a vapor (es decir, alimentados por carbón), de construcción inglesa.

Como se sabe, los dos primeros vapores que atravesaron el Estrecho de Magallanes, lo hicieron pocos años antes del viaje de la "Ancud", eran vapores de construcción inglesa y, como veremos, pertenecían a una compañía de armadores británicos con asiento en Liverpool y Valparaíso.

### **Posición y desarrollo marítimo de Chile en la década de 1840**

Chile había emergido a la vida independiente, en condiciones de una pequeña nación subdesarrollada, incluso en su condición marítima. En este aspecto, las limitaciones de la conciencia marítima y la voluntad marítima del Estado y la nación chilenas, siempre se contrastaban con las ventajas que le daban a Chile su posición marítima, oceánica y austral.

El destacado geógrafo francés Elysee Reclus escribía a principios del siglo XX, que "...la Historia es la Geografía en el tiempo y que la Geografía es la Historia en el espacio". Con ello subrayaba la importancia de la conciencia geográfica como uno de los fundamentos de la acción histórica y ponía de relieve que ambas disciplinas funcionan en la realidad, profundamente entrelazadas.

Ahora bien, en el desarrollo y evolución general de Chile, la Historia parece ir a contrapelo de la Geografía: el nuestro, es un país cuya geografía lo llama y lo determina para ser una nación marítima, y sin embargo, somos un país con una historia y una cultura profundamente terrestres. ( )

No es un dato irrelevante observar que la mayoría de la población de Chile no vive en sus costas, sino al interior del territorio...lejos o a cierta distancia del mar.

Las bases de sustentación del desarrollo marítimo de una nación, se encuentran tanto en la dotación de buques y de tripulaciones experimentadas y marineras, en la infraestructura de puertos y astilleros para la construcción y reparación de embarcaciones, en la existencia de una legislación que refleje la voluntad marítima del Estado y la vocación marítima de la Nación, y en el ejercicio de un activo comercio que permita extender las líneas de intercambio entre el país y el exterior. ( )

Pero volvamos a nuestra historia.

El propio desarrollo marítimo y naval en los primeros decenios de la República, era muy incipiente y propio de un país con grandes limitaciones económicas, tecnológicas y de preparación de su personal de mar.

Durante la Colonia, el comercio y la navegación en Chile estaba en manos de comerciantes y navegantes peruanos y españoles. El predominio peruano en los puertos chilenos, colapsó en el período entre la Independencia (1818) y la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839) y fue reemplazado a lo largo de todo el siglo XIX por la hegemonía comercial inglesa.

En 1841 el general Manuel Bulnes, vencedor en la batalla de Yungay contra las fuerzas confederadas de Santa Cruz, se convirtió en Presidente, iniciando un decenio de notable expansión económica. Durante los seis años que siguieron a la

guerra se produjo en Chile un gran desarrollo económico. Los ingresos del gobierno aumentaron un promedio de 55% si se los compara con el período de preguerra. La educación fue fuertemente promovida. Se reiniciaron los pagos de la deuda a Gran Bretaña, y el crédito chileno en el extranjero mejoró a tal punto que en 1844 los bonos de 100 pesos se vendían en Londres de 3 a 6 pesos por encima de su valor nominal. Esto hizo de Chile el país con mejor crédito extranjero de América del Sur.

El desarrollo económico de Chile no se detuvo, sin embargo, y durante el período 1845-1865 las entradas del gobierno aumentaron 75% y el comercio exterior 225%. Hacia 1865, Chile había firmado y ratificado interesantes acuerdos comerciales con Francia, Gran Bretaña y España. Desde comienzos de la década de 1850, Valparaíso tuvo que competir con San Francisco, Callao y el ferrocarril panameño, pero el crecimiento de estos centros comerciales también generó mayores oportunidades para Chile. Entre 1849 y 1864 la marina mercante chilena duplicó sus barcos y triplicó su tonelaje.

No deja de ser sugestivo para el presente, que el período de mayor florecimiento de la economía chilena durante la segunda mitad del siglo XIX y hasta la crisis del salitre, coincide con la existencia de una importante flota mercante chilena, que fue capaz de llegar hasta Australia, California y las costas de Oriente. Chile fue poderoso en el Pacífico, cuando sus barcos mercantes predominaban en los puertos y rutas comerciales del sur.

Cinco son los aspectos que permitirán comprender la relación entre el desarrollo marítimo y mercantil de Chile y la expedición de la goleta "Ancud": la evolución de la dotación de barcos y tripulaciones de la marina mercante en ese período, la construcción naval, la organización de las marinas, la legislación específica del sector y la evolución del comercio marítimo.

Veamos en primer lugar la evolución de la marina mercante chilena en el período.

Tanto en materia de industria naval (astilleros) como de flota naval y mercante, Chile solo tuvo un breve momento de auge con motivo de la Expedición Libertadora y la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839), aún con un período de debilitamiento entre ambos eventos.

En 1840, terminada la guerra contra la Confederación y vendida gran parte de la flota ( ), la Marina chilena había quedado reducida a una fragata, la "Chile" y a dos goletas: "Colocolo" y "Janequeo", aunque en realidad los costos de mantención de la fragata se consideraban excesivos y pasó la mayor parte de su vida útil en desarme en astilleros.

En el momento del viaje de la goleta "Ancud", la marina mercante chilena se encontraba dirigida por capitanes y marinería mayoritariamente extranjera (ingleses en un buen número), que realizaban el comercio con los demás puertos de la costa americana del Pacífico (El Callao, Guayaquil y San Francisco), que habían abierto nuevas rutas hacia California y Australia y que, por el Atlántico, llegaban a Buenos Aires, Montevideo y puertos del Brasil.

Esta navegación mercantil era a vela, atravesaba el tortuoso Cabo de Hornos y sólo ocasionalmente practicaba el Estrecho de Magallanes.

En 1848, la marina mercante chilena constaba de 105 buques con 12.628 toneladas, y en 1851 se contabilizaban 182 con un total de 34.517 tons. En 1856,

a su vez, el total de la marina mercante en Chile era de 265 barcos, de los cuales 166 se dedicaban al cabotaje.

Repetimos entonces esta afirmación, para grabarla en la mente del lector avezado: Chile fue poderoso en el Pacífico, cuando sus barcos mercantes predominaban en los puertos y rutas comerciales del sur.

La iniciativa para la creación y modernización de la navegación mercantil chilena moderna vino de emprendedores privados, entre los cuales el caso más paradigmático fue el de William Wheelwright.

El primer vapor que llegó a un puerto chileno fué el "Rising Star", un vapor construido en Estados Unidos inicialmente para exploraciones polares, y que llegó a Valparaíso en 1822. Ese mismo año, un industrial estadounidense, Mr. Greenkall, propuso al Director Supremo Bernardo O'Higgins, implantar una línea mercante con barcos a vapor, proyecto que no fructificó.

Hay que subrayar que hasta antes de 1840, toda la navegación en las costas de Chile se efectuaba mediante embarcaciones a vela (goletas, lanchas, balandras), dejando el remo solo para los pequeños desplazamientos costeros.

Ya antes, en 1833 ( ) el emprendedor estadounidense William Wheelwright radicado en Chile, propuso a las autoridades chilenas (Diego Portales en la ocasión), la idea de establecer una línea de navegación a vapor entre Valparaíso y El Callao ( ). Este proyecto, como era previsible, se demoró en las intrincadas gestiones de la lenta burocracia chilena.

Por fin, en 1835 el Gobierno del Presidente Joaquín Prieto concedió por 10 años privilegio exclusivo a Wheelwright, para establecer la navegación a vapor en Chile.

Con la nueva concesión en su favor, en 1838 el emprendedor creó en Liverpool la Pacific Steam Navigation Company (PSNC), con un capital mayoritariamente inglés de 250.000 libras esterlinas y al año siguiente pudo ordenar la construcción, en astilleros también ingleses, de dos vapores gemelos, de 700 toneladas de desplazamiento cada uno, construídos en madera.

Esta fué la primera empresa marítima en forma asentada en Chile, y llegaría a ser una de las grandes compañías navieras del Pacífico y del mundo durante el siglo XIX.

Ese mismo año, como se ha visto, el Gobierno chileno le concedió a Wheelwright y su nueva compañía, el privilegio de la navegación a vapor por las costas y los ríos nacionales hasta 1845, concesión que después se extendió hasta 1850.

Ambos vapores, el "Chile" y el "Perú" zarparon de Gran Bretaña el 27 de junio y el 15 de julio, respectivamente, atravesaron por el Estrecho de Magallanes durante septiembre de 1840 ( ) y llegaron a Valparaíso el 15 de octubre, donde recibieron un multitudinario recibimiento. Se había completado en 43 días, la primera navegación interoceánica entre Inglaterra y un puerto de Chile (8.500 millas de distancia), y el Estrecho de Magallanes había demostrado una vez más su navegabilidad para esta ruta pionera.

Y ¿qué había por entonces, en materia de construcción naval?

Hacia principios de la década de 1840, los principales astilleros y centros de construcción naval estaban en Valparaíso, Constitución y Valdivia. Por su parte, la marina mercante chilena, hacia 1842 cuando asumió brevemente el Ministerio de Guerra y Marina don Manuel Montt, contaba apenas con embarcaciones a vela de poco tonelaje y que, como se ha mencionado, eran capitaneados y tripulados por marineros de procedencia mayoritariamente extranjera. Por aquel entonces, muchos de estos capitanes ingleses o de otras nacionalidades, sin embargo, constituyeron una rica fuente de experiencia y aprendizaje para los nobles pilotos y marineros chilenos. ( )

Junto con el desarrollo de la marina mercante, se produjo una expansión de la actividad de construcción y reparación naval, principalmente en Valparaíso, Constitución y Concepción.

Diez años después de la expedición que nos ocupa, hacia 1853, se registraban en Valparaíso la existencia de cinco astilleros, donde trabajaban unos 300 operarios, pero solo uno de ellos podía construir embarcaciones de más de 100 toneladas. Seis años más tarde (1859), en Constitución existían ocho pequeños astilleros, en Concepción había un astillero y un varadero.

Por su parte en Chiloé durante la década de 1840, aún cuando no se registraba la existencia de astilleros o varaderos industriales, se consideraba que los varaderos más adecuados eran los de Ancud, Quemchi y San Francisco, aunque toda la costa oriental de la Isla Grande, por su posición al abrigo del océano, le daba ventajas naturales (ubicación, suministro abundante de maderas y mano de obra especializada disponible) para la construcción naval y la carpintería de ribera.

En Chiloé, además, el desarrollo alcanzado por la carpintería de ribera en este período, estaba asociado con la elaboración de las abundantes maderas de la zona: a fines de la década de los treinta, funcionaba un aserradero, administrado por el estadounidense Robert Burr y se habían intentado construir varios otros establecimientos de este tipo, aunque sin éxito ( ).

Más adelante, en la década de 1850, se expandió la construcción naval en Chiloé, como que en 1852 se registra la construcción de un bergantín de 120 toneladas y de 3 goletas y, en 1853, se construía una fragata de 600 toneladas y un bergantín de 110 y lanchas de mar, ocupándose en todas estas faenas, 5 constructores navales y 451 carpinteros de ribera. ( )

Un tercer aspecto es la organización del Estado en materia marítima y naval.

Por su parte, hacia fines de la década de 1840, la propia organización de la Marina se estaba recién completando, de manera que las Gobernaciones Marítimas pasaron a la dependencia de una Comandancia General de Marina, mientras que la organización de los puertos se consolidó en 1851, estableciéndose la distinción entre puertos marítimos mayores, menores y habilitados.

Según esta norma, fueron designados como los puertos mayores marítimos de Chile: Caldera, Coquimbo, Valparaíso, Constitución, Talcahuano, Valdivia y Ancud.

Veamos ahora algunos aspectos de la legislación marítima y comercial en el período en cuestión.



Paralelo al desarrollo inicial de la marina mercante nacional en este período, se produjo la evolución de la legislación del comercio y la navegación. Aunque el punto de partida de esa evolución, se encuentra en los decretos de 1811 (sobre libertad de comercio) y de 1813 (de rebaja de ciertos derechos aduaneros), fue hacia la década de los treinta y cuarenta, cuando la legislación chilena comenzó muy gradualmente a favorecer la navegación comercial en tanto en cuanto ésta embarcara diversos porcentajes de tripulantes de nacionalidad chilena.

En este contexto, desde la administración O'Higgins en adelante y hasta el régimen de Portales y dentro de una óptica proteccionista, el Estado chileno debió adquirir barcos para integrar la flota o arrendarlos a propietarios particulares, mientras la legislación tendía a mantener ciertas restricciones a la navegación bajo bandera extranjera a fin de favorecer el esfuerzo nacional. Los gobiernos de Prieto y Bulnes a su vez, inspirados en una visión económica más mercantil (e incluso mercantilista), legislaron en la dirección de abrir los puertos a la navegación privada, chilena y extranjera.

Los capitales chilenos sin embargo, sólo lograron desarrollar iniciativas de inversión naviera hacia 1864 (Compañía Nacional de Vapores) y 1870 (Compañía Chilena de Vapores). Por lo demás, la dotación de barcos mercantes de estas compañías, constituyeron un apoyo logístico insustituible para el Estado de Chile, a la hora de movilizar las fuerzas militares del país con ocasión de la Guerra del Pacífico.

En julio de 1836 y bajo una inspiración portaliana, se había dictado una norma legal que exigía que la mayoría de la marinería embarcada debía ser chilena, pero ante la falta de marineros, prácticos, pilotos y otros expertos chilenos en la navegación, estas exigencias debieron atenuarse. En 1844, en los momentos en que la marina mercante contaba con 103 buques, solo había tres capitanes de barco de nacionalidad chilena.

Como una medida para paliar el carácter predominantemente extranjero de nuestra marina, hacia 1847 el gobierno decretó que toda las tripulaciones y la marinería debían ser en un 75% de nacionalidad chilena y que, a partir de 1848, debían serlo en un 100%, pero estas disposiciones, una vez más, chocaron con la falta de una amplia conciencia marítima de la población y de una base económica suficiente para constituir un marina mercante en forma.

Estas medidas además, iban a contrapelo con la evolución que estaba comenzando a experimentar el comercio marítimo y la navegación de nuestro país.

En efecto, el comercio marítimo de Chile se encontraba en la década de los cuarenta en un lento proceso de crecimiento.

Según F. A. Encina, el comercio de exportaciones e importaciones entre 1844 y 1850, fluctuó entre los 6 y los 8 millones de pesos (moneda de la época), mientras que el cabotaje, es decir, el comercio marítimo interno del país, pasó de \$ 5.153.605 en 1844 a \$ 11.051.606 en 1850 ( ), lo que indica que la actividad económica entre las distintas regiones del territorio, se fue incrementando a medida que los comerciantes y productores dispusieron de barcos y otros medios para transportar sus productos. Había entonces una relación estrecha entre el comercio, la navegación marítima, la legislación comercial y la construcción naval.

Más que auge económico, el decenio de Manuel Bulnes (1841-1851) fue un período de lenta consolidación y crecimiento gradual de las capacidades económicas,

productivas y mercantiles del país, las que sin duda alguna, se vieron fortalecidas por la navegación a vapor.

La fiebre del oro en California, provocó a su vez, una tal deserción de barcos y marineros que, en 1848, se dispuso que "...los extranjeros domiciliados en Chile que tengan tres años de residencia, casa de comercio o que ejerzan cualquier otra clase de industria, podrán ser dueños de buques chilenos..." ( ), pero como la medida no surtiera efecto inmediato, en 1849 se decretó una autorización plena por 10 meses para los buques extranjeros que desearan efectuar el comercio de cabotaje en las costas chilenas.

Al producirse la fiebre del oro en California, la marina mercante chilena contaba con 119 buques de diversos tamaños. Pero, como se ha visto, la incipiente actividad naviera mercantil que se estaba desarrollando desde fines de la década de los treinta y principios de la década de los cuarenta en las costas chilenas, se vió afectada por la llamada "fiebre del oro" en California.

En efecto, una vez llegados a las costas californianas, marineros chilenos y extranjeros desertaron e incluso muchos de ellos dejaron abandonadas sus embarcaciones en dichos parajes, lo que ocasionó una disminución sensible en el número de buques mercantes disponibles en Chile.

La creación y puesta en marcha de la Pacific Steam Navigation Company, vino a revertir y compensar el perjuicio ocasionado por el atractivo del oro californiano a nuestra navegación mercantil.

Hacia 1840-1843, por lo tanto, la navegación comercial en forma en Chile, estaba recibiendo un impulso proveniente tanto del Estado (en la organización jurídica y administrativa de la Marina de guerra y la Marina mercante) como de la iniciativa privada.

La expedición de la goleta "Ancud", se encuentra entonces directamente conectada con esta combinación única de hechos económicos y políticos: por un lado, la lenta expansión del comercio exterior y de cabotaje en las costas de Chile y la búsqueda de la apertura del Estrecho de Magallanes como ruta navegable para los barcos a vapor, y por el otro, una decidida voluntad marítima y de ejercicio de su soberanía por parte del Estado de Chile; una legislación que estimulaba el comercio y la navegación, y una activa y creciente presencia de navegantes, emprendedores, comerciantes y capitales ingleses en esta parte del Pacífico sur.

Todo ello recibió un vigoroso impulso de la autoridad gubernamental, a través de la decisión voluntarista y fundacional del Estado de Chile para controlar este paso estratégico, con una finalidad a la vez política, territorial y económica.

Tampoco puede perderse de vista que esta expedición, en cuanto acción ejecutada por la Marina nacional, con hombres, oficiales, organización y pertrechos de la Marina, constituye un acto fundacional, que da inicio a 160 años de presencia de la Armada de Chile en el estrecho de Magallanes y en la Patagonia.

Como se sabe, la gestión naval de Chile durante el siglo XIX, estaba orientada a contribuir a formar e independizar a la nueva nación, procurando reafirmar sus fronteras y su independencia.

Visto desde una perspectiva moderna, el viaje de la goleta de guerra "Ancud" apuntaba a mantener la seguridad, a resguardar la soberanía y la integridad territorial de la nación chilena, así como a materializar los intereses nacionales y marítimos de Chile en estas regiones.

\*

**Este libro se ha dividido en cuatro capítulos.**

El primero titulado "Los preparativos de la expedición", presenta una detallada relación de los trabajos previos a la expedición, con un particular énfasis en las faenas de construcción de la goleta, recogiendo las tradiciones constructivas de los carpinteros de ribera chilotes.

El segundo capítulo denominado "La travesía por los canales", presenta una amplia descripción pormenorizada y en algunos casos día a día, del viaje desde Ancud al Estrecho de Magallanes, relato en el que se ha utilizado profusamente el vocabulario náutico propio de la época. Se han incorporado también en esta parte, algunas de las observaciones climáticas realizadas por el capitán Guillermo en los canales australes y en el Estrecho.

El tercer capítulo titulado "En el Estrecho de Magallanes", por su parte, expone las actividades de exploración, toma de posesión e instalación de la colonia chilena en el Estrecho de Magallanes.

El cuarto capítulo denominado "El regreso", finalmente, contiene la descripción día a día del viaje de regreso de la goleta "Ancud" desde el Estrecho de Magallanes a Chiloé.

Una bibliografía presenta todas las fuentes bibliográficas, documentales y testimoniales que fueron compulsadas para la elaboración de esta historia. Las fuentes documentales y en particular, los documentos inéditos del período objeto de esta historia, han sido transcritos conservando literalmente la redacción y ortografía original de sus autores, por respeto a la verdad histórica.

En Anexos se presenta un breve Vocabulario Náutico, con los términos más usuales de la navegación a vela en Chiloé y que aparecen citados en el texto, así como el texto integral de las Instrucciones entregadas por el Intendente Espiñeira a Juan Guillermo, antes del zarpe.

## I. LOS PREPARATIVOS PARA LA EXPEDICION

### **1841- 1842: 1 proyecto del Gobierno ara la toma de posesión el estrecho de Magallanes**

El proyecto de tomar posesión del Estrecho de Magallanes, se anidaba en algunas personalidades chilenas, desde fines de la década de 1830. El concepto de que Chile poseía un territorio que abarcaba hasta el Cabo de Hornos estaba arraigado en la mayor parte de la clase dirigente chilena desde la Independencia y esa noción adquirió naturaleza jurídica quedando inscrita en las Constituciones de 1822, 1828 y 1833.

El impulso más decidido en favor de la ocupación del Estrecho de Magallanes venía del Libertador Bernardo O'Higgins, quién desde su exilio en Lima redactaba informes y estudios, recogía antecedentes de la prensa y los archivos, calculaba costos y enviaba una nutrida correspondencia hacia Chile sobre el tema.

De alguna manera, directa e indirecta, la voluntad y la perseverancia de Bernardo O'Higgins habían logrado anidar en la conciencia de algunos preclaros hombres de Gobierno.

El Ministro Irarrázaval en Interior y el Ministro subrogante Manuel Montt en la cartera de Marina, estaban ampliamente convencidos de la necesidad de avanzar hacia Magallanes. Pero sobre todo lo estaba el propio General Manuel Bulnes, quién además de recibir la frecuente correspondencia del Padre de la Patria, lo había visitado en Lima en las postrimerías de la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana. Ambos habían trabado desde 1839 una cercana amistad y Bulnes quedó profundamente consciente de la responsabilidad histórica que Magallanes implicaba para el territorio y la soberanía de Chile.

Pero hasta entones, el proyecto llevaba un ritmo lento y casi burocrático. El Presidente Ramón Freire, aún cuando había mantenido su interés por el tema magallánico a través de sus relaciones de ayuda y colaboración con la expedición inglesa de Robert Fitz-Roy, no alcanzó a concretar la toma de posesión, ante la inminencia de las elecciones presidenciales de 1840.

A principios de la década de 1840, sin embargo, comenzó a manifestarse un cambio en las esferas de Gobierno, al asumir la Presidencia Manuel Bulnes: uno de los detonadores de este renovado interés fué un proyecto presentado por el piloto estadounidense Jorge Mabón para el establecimiento de un servicio de vapores remolcadores en el Estrecho.

Entonces, se conocieron Mabón y Domingo Espiñeira.

En efecto, en 1841 Domingo Espiñeira ocupaba el cargo de Comisario Contador de Marina ( ) y entonces, el Ministro de Guerra y Marina (s) Manuel Montt lo convocó para integrar una comisión oficial encargada de estudiar un proyecto presentado por el navegante y piloto estadounidense Jorge Mabón al Gobierno, en el que

proponía crear una línea de vapores remolcadores que ayuden a los veleros a atravesar el Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos.

Lo coincidente de este proyecto, es que a lo menos como concepto general, formaba parte de la nutrida y frecuente correspondencia que Bernardo O'Higgins enviaba a Santiago a sus amigos y conocidos de confianza en el Gobierno, lo que indica que se trataba de una idea que se encontraba "en el aire" entre algunas personas conocedoras; desde sus conversaciones en 1839 con O'Higgins, el general Manuel Bulnes abrigaba una idea similar.

Aun cuando se correspondía con las miras del Gobierno, el proyecto de Mabón ( ) fué discretamente archivado, pero a Espiñeira -y otras autoridades en las esferas oficiales de Santiago- su nombre les quedó grabado en la memoria, desde que el solitario emprendedor tratara de entusiasmarlos para que aprobaran su idea. ( ).

La comisión que estudió el proyecto de Mabón, acordó transmitir al Gobierno su opinión favorable a la iniciativa, pero advirtiendo que antes de autorizar su realización, era necesario tomar previamente posesión del Estrecho de Magallanes, ya que la posesión efectiva, "...es, sino el único, el más respetable de los títulos que se podían alegar, llegado el caso de ocupación extraña." ( )

Además O'Higgins, durante todo el año 1842, continuó realizando una activa promoción de su idea mediante una abundante correspondencia dirigida a varios Ministros y al propio Presidente Bulnes, como esta nota en la que le manifiesta: "Toca a Usted, mi querido Jeneral, el interesante asunto de la colonización que me encanta i me hace pensar que está Usted, como lo creo, inspirado por el genio del bien para engrandecer a Chile..." y a los pocos días, le insistía al Ministro del Interior y subrogante en Relaciones Exteriores Ramón L. Irarrázaval, con la siguiente interesante sugestión: "La materia con que en la presente deseo llamar la atención del Sr. Ministro, i por su conducto, del Supremo Gobierno, es que la colonización de Magallanes debe hacerse por pobladores los más adaptables a aquel clima, como son los del Archipiélago de Chiloé." ( )

En la que fué probablemente su última carta a Chile, en la que trataba del tema del Estrecho de Magallanes, fechada el 9 de septiembre de 1842, O'Higgins le recomendaba al Ministro Irarrázaval que hiciera ubicar a William Low en Chiloé, considerado por él como el marino más adecuado para dirigir y emprender la expedición, y le agregaba: "Si el capitán Lowe no existiese o estuviese ausente, que espero no sea el caso, i siendo mui difícil encontrar con otro su igual, el gobierno de Chiloé podrá entonces inquirir si se encuentra alguna otra persona en esas islas que pudiera considerarse de algún modo un sustituto a ese oficial, i si así fuese, convendría contratarlo oportunamente. Hablo de Chiloé porque siendo el lugar que con más probabilidad se encuentren personas empleadas en la pesca de lobos i ballenas en los Estrechos i Tierra del Fuego, i quienes tal vez hayan dejado esas empresas, estableciéndose allí." ( )

De este modo, el Libertador O'Higgins desde Lima, apremiaba a las distintas autoridades del gobierno central para que -con el mayor sigilo posible- se avanzara hacia el Sur, hasta el punto que su preocupación por el extremo austral del territorio, se expresó hasta en el último estertor de su vida: ¡Magallanes...Magallanes!, en octubre de 1842. ( )

Pero, mientras tanto, Jorge Mabón siguió insistiendo.

En noviembre de 1842, el periodista argentino radicado en Chile Domingo Faustino Sarmiento, trabó conocimiento con Mabón, quién logró interesarlo en su proyecto, por lo que el publicista le dió su respaldo publicando en su periódico "El Progreso" de Santiago, una serie de artículos ponderando positivamente la iniciativa.

El Gobierno, ante el hecho que el proyecto había llegado a la opinión pública, decidió apresurar los pasos para materializar la ocupación del Estrecho.

El frustrado pero perseverante Jorge Mabón permaneció en Santiago, entre noviembre de 1842 y el verano de 1843, insistiendo ante diversas autoridades - diríamos hoy "haciendo lobby"- en favor de su proyecto, hasta que en los últimos días de enero de 1843, el Ministro Irarrázaval decidió recibirlo en su despacho, para hacerlo partícipe del proyectado viaje a Magallanes.

Pocos eran los iniciados en el proyecto de expedición al Estrecho.

Por lo tanto, se consideraba en los círculos más cercanos al Presidente Bulnes, que para que el proyecto tomara cuerpo, era necesario que estuviera a cargo de una autoridad única y eficaz; que la expedición se preparara y organizara desde Chiloé, ya que era la provincia más cercana geográficamente al objetivo y donde se encontrarían los recursos humanos y materiales más apropiados; y que todo se llevara a efecto con el mayor sigilo y premura posibles, ante la sospecha que alguna potencia europea (Inglaterra o Francia en especial), se adelantara a ocupar el Estrecho y creara un hecho consumado.

Este concepto político y geopolítico, era necesario trasladarlo a los hechos y para ello se necesitaba una mano ejecutora eficaz.

¿Qué órganos del Estado tuvieron jurisdicción, respecto del proyecto de ocupar el Estrecho de Magallanes? En primer lugar, el Ministerio de Interior, a cargo de Ramón Luis Irarrázaval y el Ministerio de Guerra y Marina, servido por el Gral. José Santiago Aldunate y como subrogante, Manuel Montt. ( )

En particular, el Ministerio de Interior operó a través de la Intendencia de Chiloé, para todos los efectos jurisdiccionales y administrativos; y el Ministerio de Guerra y Marina, se encargó de supervisar la preparación, suministros, navegación, dotación naval y castrense de la expedición. Por cierto que también el Ministerio de Hacienda -servido entonces por la mano experta y austera de Manuel Rengifo- tuvo un rol importante en el suministro de los fondos fiscales necesarios a la expedición.

### **Enero-abril de 1842: nombramiento de Espiñeira la Intendencia de Chiloé y primeras instrucciones para la expedición**

En el verano de de 1842, los Ministros Irarrázaval y Montt se consultaban entre sí buscando a un personaje que tuviera las suficientes cualidades de mando, probidad y energía, para ir al sur y hacerse cargo de la provincia de Chiloé y del proyecto del Estrecho: ambos coincidieron en la persona del Contador Comisario de la Marina Domingo Espiñeira Riesco (1812-1880), quién desempeñaba este cargo desde 1840. ( )

El 1° de abril de 1842, el marino de 30 años de edad Domingo Espiñeira, fue nombrado Intendente de la Provincia y Comandante General de Armas de Chiloé,

con lo que reunía en una sola mano, la autoridad político-administrativa y el mando castrense de su jurisdicción. Sus dotes de conocedor de los temas marítimos y navales, su acercamiento con el proyecto de Mabón, y sus condiciones personales de probidad y dinamismo, habían pesado suficientemente para el nombramiento.

El 6 de abril de 1842, recién nombrado, Espiñeira se reunió y recibió de manos del Ministro de Justicia y subrogante de Marina, Manuel Montt, un oficio con las primeras instrucciones, cuya finalidad era preparar las condiciones y medios, para organizar la expedición al sur. Se trataba de "...tomar todos los informes necesarios acerca de los puntos más accesibles y convenientes en las costas del Estrecho de Magallanes, para el establecimiento de una o más colonias..." ( )

Estas instrucciones implicaban el concepto de que Chiloé, y en particular el puerto de Ancud, debía ser la base de operaciones desde la cual se debía efectuar tanto la búsqueda de información sobre el Estrecho, como las actividades de organización de la expedición. Espiñeira recibió en dichas disposiciones, además, "...amplias atribuciones para organizar una expedición en la estación más oportuna y en aquellas embarcaciones en que acostumbraban los naturales del país extender hasta el Estrecho sus pesquerías, dándole amplia autorización para disponer de los dineros necesarios para afrontar los gastos." ( )

Es decir, el Ministro Montt instruía a Espiñeira de reunir el máximo de información náutica, geográfica y meteorológica posible, acerca de las condiciones de navegación por los canales hasta el Estrecho, y además, le otorgaba amplias atribuciones y recursos financieros para preparar y organizar una expedición al Estrecho en la estación del año que sea la más oportuna, dentro de los medios que pudiera procurarse en Chiloé.

A mediados de abril de 1842, Espiñeira llegó a Chiloé y asumió de inmediato su cargo: tenía en sus manos una misión trascendente e histórica y estaba consciente de ello.

### **Abril-octubre de 1842: información previa y nombramiento del comandante de la expedición**

En cuanto Espiñeira estuvo en posesión del cargo en Chiloé, se abocó a dos tareas prioritarias: buscar información sobre Magallanes y nombrar al que debía ser jefe de la expedición.

En la búsqueda de información, el nuevo Intendente se contactó con todos los marineros, navegantes y aventureros que tuviera a la mano en el Archipiélago. Habló detenidamente con el Capitán de Puerto de Ancud, con los pilotos y marineros y sobre todo con los capitanes de barcos que recalaban frecuentemente en Ancud; se informó en detalle y en terreno, acerca de las técnicas de construcción de los carpinteros de ribera de la zona y de la disponibilidad de maderas en las proximidades del embarcadero de Ancud; convocó a cuanto pescador, navegante y marino experto pudo encontrar en Chiloé, recogiendo valiosa información "de primera mano" sobre los vientos predominantes, las mareas en los canales, los fondeaderos y abras hasta entonces conocidas y utilizadas en la navegación austral.

Se formó el concepto de que en Chiloé sería posible construir las embarcaciones necesarias y fabricar las velas, mástiles y remos, a partir de la centenaria experiencia marinera de los chilotes, pero que el resto de los materiales debería adquirirlos en Valparaíso.

Después de tres meses de recopilación y con abundante información geográfica e hidrográfica, Espiñeira envió un amplio informe al Ministro de Marina, en el que declaraba la viabilidad del proyecto de instalar una colonia en el Estrecho, y sin esperar respuesta de Santiago, se dio a la tarea de organizar la expedición.

Comprendió por otra parte que, sin buenas cartas náuticas, la navegación por los canales sería muy dificultosa, problema que planteó a las autoridades del Ministerio de Marina.

En cuanto al nombramiento del jefe de la expedición, primero tuvo in-mente dos nombres: el marino inglés William Low, que había sido capitán de una goleta y el español Juan Yates, que suponía ambos radicados en Chiloé y que contaban una larga experiencia en la navegación por los canales australes e incluso por el Estrecho de Magallanes.

En particular, la idea de recurrir al marino y ballenero inglés William Low venía del propio O'Higgins, como se ha mencionado antes, quién lo había conocido al final de la guerra de Independencia. Low se había desempeñado como piloto de Robert Fitz-Roy en sus dos expediciones por el Pacífico sur. El marino además, le había vendido su goleta " Capricorn" al capitán Fitz-Roy, transformándola éste en la "Adventure", con la que concluyó su segunda expedición por los mares australes.

Pero, Low había fallecido en 1841 y cuando el Ministro Manuel Montt lo sugería como jefe de la expedición a Magallanes, lo hacía sin saber de su deceso.

Buscó entonces Domingo Espiñeira a Juan Yates, un experto marino español que llevaba varios años de radicado en Chiloé y era reputado un lobero y navegante conocedor, que había practicado varias veces el Estrecho de Magallanes. Sin embargo, al momento que el Intendente lo buscaba, Yates se encontraba en una larga campaña ( ) en los canales australes, por lo que no podía disponer de su contribución.

Finalmente, en octubre de 1842, Espiñeira se decidió por quién tenía más cerca, elección que fue sin duda acertada: el capitán de fragata graduado y Capitán del Puerto de Ancud, John Williams Wilson o Juan Guillemos (1798-1857) ( ), un marino inglés de 44 años, nacionalizado chileno y avecindado desde 1826 en Chiloé.

El encuentro entre ambos fue cordial y formal a la vez:

- Tengo una nueva destinación para usted Capitán, comentó Espiñeira al recibirlo en su despacho.
- Usted dirá Gobernador... siempre a sus órdenes, contestó el marino.
- El Gobierno necesita organizar una expedición a los estrechos de Magallanes y todas las buenas recomendaciones recaen en su persona, así es que le propongo asumir como Comandante desde esta fecha, agregó el Gobernador.

Guillemos era a la vez, Capitán de Puerto de Ancud y Gobernador Marítimo de Chiloé desde 1839 y contaba con una sobrada experiencia de navegación en los



mares del norte de Chile, del Perú, de Chiloé y más al sur. El primer encargo que le hizo Espiñeira a Juan Guillemos, fue realizar un diseño de la embarcación que efectuaría la expedición marítima, y presentárselo para su aprobación.

### **Octubre de 1842 a marzo de 1843: diseño, construcción y botadura de la goleta "Ancud"**

Con respecto a la nave que haría el viaje, Espiñeira tenía inicialmente el concepto de hacer construir dos embarcaciones, aprovechando la tradicional experiencia constructiva de los chilotes. Entendía además que los tres barcos que formaban en ese instante la flota de la Marina chilena ( ), no estaban disponibles para este proyecto. ( )

A fines de abril de 1842, Espiñeira recién asumido en su cargo, ordenó la construcción de dos embarcaciones: una, del tamaño de un bote y la otra, un lanchón de 12.20 mts. de eslora por 2.60 mts. de manga, y concebía la idea que ambas embarcaciones viajaran turnándose y apoyándose por los canales, lo que implicaba entre otras exigencias, dos tripulaciones y dos capitanes.

Pero, reconsiderando bien las cosas cuando ambas embarcaciones estaban casi terminadas, Espiñeira percibió que serían inadecuadas e insuficientes para el objetivo. Decidió entonces, concentrar los esfuerzos y recursos en una sola nave: una goleta o pailebote con dos mástiles, de unas 30 toneladas de desplazamiento.

A principios de noviembre de 1842, el capitán Juan Guillemos le presentó a Espiñeira un bosquejo detallado del proyecto de embarcación, junto a una nómina de los enseres y materiales que requeriría para iniciar las obras: el Intendente lo aprobó sin mayores objeciones.

De inmediato, el Intendente Espiñeira, bajo la petición de Guillemos, mandó a adquirir en un almacén particular de artículos navales de Valparaíso ( ), gran parte de los materiales que se requerían para la construcción y cuya fabricación no era posible obtener en Chiloé: la clavazón, las jarcias, los pernos, los fardos de lona y la montería, las cadenas, anclas y anclotes, la pintura para el casco, la brea y el alquitrán para el calafateo, además de las planchas de cobre...

Espiñeira, conocedor de la lentitud burocrática que significaba encargar estos materiales a la Marina, prefirió saltarse el procedimiento regular a través de la Comisaría de Marina (que él mismo había servido), para acelerar la llegada de los materiales.

Entre noviembre y diciembre de 1842, los carpinteros designados se dieron a la tarea de cortar y labrar las maderas necesarias, en los bosques cercanos a Ancud. Los trabajos propiamente tales de construcción de la goleta, comenzaron a principios de diciembre de 1842, aprovechando el buen tiempo de verano, en una playa contigua al muelle de San Carlos de Ancud ( ), donde se construyó un tinglado especial, para el efecto.

A fines de diciembre de 1842, llegaron en el bergantín "Intrépido" a Ancud los materiales y artículos comprados en Valparaíso.

Las faenas iniciales consistieron en la armazón de la obra viva de la embarcación: la colocación de la quilla en una armazón de maderas.

### **La técnica básica de construcción de embarcaciones en Chiloé ( )**

La técnica de construcción de embarcaciones en Chiloé es tributaria en parte, de la ancestral técnica de los aborígenes chonos, cuyas dalcas construídas a partir de troncos de árboles, tenían una proverbial navegabilidad, pero sobre todo, responde a las tradiciones marineras españolas implantadas a lo largo de tres siglos de dominación colonial.

Muchas de los nombres que los carpinteros de ribera chilotes dan a las diferentes partes de sus embarcaciones y a sus herramientas de trabajo, son de indudable origen hispano.

Para conocer las técnicas constructivas de embarcaciones en Chiloé, haremos un recorrido imaginario por un improvisado astillero, como aquel donde debió construirse la goleta "Ancud".

El proceso constructivo se inicia por la selección de las maderas, utilizándose especialmente la de roble para las piezas de la estructura (coda o branque, codaste, cuadernas, etc.), por su dureza y por la propia característica de las vetas de sus troncos; en cambio, las piezas largas se hacen de eucalipto (quilla, baranda, etc.).

Las maderas más comunes en Chiloé y en los alrededores de Ancud son el roble, el mañin, el alerce, el pellín y la luma.

En el caso de la goleta "Ancud", se utilizó roble para la obra gruesa, es decir, la quilla, roda, codastes, cuadernas y puntales; laurel y alerce para los mamparos, travesaños y tabiques interiores; mañin para los mástiles, la botavara y los masteleros, y haya para los remos de la goleta y de los botes.

Las maderas se cortan y labran en épocas precisas: las del casco, en otoño y con luna en menguante (menos savia y humedad), mientras que los palos y vergas se cortan en mayo (elasticidad). Después, se almacenan " en tijera" para el secado. La luma servía para los tarugos, mientras que la corteza del alerce servía para hacer estopa.

Inicialmente, se construye un armazón de vigas de madera cuya función es soportar la embarcación y mantenerla erguida. Estas vigas de piso permitirán, a su vez,

que pueda ser desplazada al mar en la botadura.

En la tradición de los carpinteros de ribera chilotes, el cálculo del tonelaje y volúmen de una embarcación se hace de acuerdo con la cantidad de sacos de papas que cargarían en ella.

A partir de las maderas, se inicia la construcción propiamente dicha: la primera pieza a colocarse es la quilla, de eucalipto casi siempre, debido a su tamaño, porque las de roble son menores y suelen ir ensambladas en dos piezas; luego, se la coloca en los calzos (o picaderos) .En los extremos de la quilla se ensamblan – a cola de milano o a rayo de Júpiter- la roda y el codaste y se refuerzan con pernos de acero, comprobándose que estén alineados en vertical. La quilla y también el branque y codaste llevan unas incisiones (alefrices) , donde se encajarán las tablas del forro externo (tracas de aparadura), que se refuerzan con zapatas, contrarroda y contracodaste.

Luego, sobre la quilla, a la mitad de la eslora, colocan la cuaderna maestra y luego, otras dos, llamadas tercio de proa y de popa, respectivamente, debido a su ubicación entre la maestra y el branque y codaste, respectivamente. Luego, se eligen cuidadosamente las maderas para hacer las cuadernas -de una pieza en botes, de varias en lanchas y goletas- que se trazan a partir de plantillas o gálibos. Suelen constar de tres piezas: varenga, cuaderna y, a veces, contravarenga de refuerzo.

Ya montada la cuaderna maestra y los tercios, se ponen las vágaras, listones que pasan por el extremo de las cuadernas, desarrollándose el armazón, que queda listo cuando se han colocado todas las cuadernas y varengas. Es el momento de colocar la sobrequilla , para reforzar las varengas.

El siguiente paso es el forrado del casco con las tracas o banzos, que han de tener una curvatura especial, cóncava o convexa, para adaptarse a la forma de la armazón. El proceso es complejo y lento, ya que de ello dependerá que la embarcación resulte impermeable.

Si las tracas que van a componer el forro se superponen, se tiene el forrado "a tingladillo"; si no se superponen, se llama "a tope".

En esta parte de la faena, se suele empezar desde arriba hasta la línea de flotación (obra muerta) y después se inicia desde la quilla hasta empalmar con la estructura anterior (obra viva). Supone un ejercicio de habilidad enorme, ya que las piezas son todas distintas,

excepto la homóloga del lado contrario. Las tracas de aparatadura se encajan en el alefriz tallado en la quilla, branque y codaste; por fin, el varadero es una traca muy gruesa que protege la panza del buque cuando vara.

Se pasa a construir la cubierta, que cierra el casco por la parte superior. Para ello, se arman los baos o piezas transversales que se apoyan en otras longitudinales, los durmientes, que se disponen a lo largo de los costados del buque, ensamblándose en ellos los baos "a media cola de milano". Estos baos tienen una ligera curvatura para permitir desaguar el agua por los imbornales. Aún el casco se refuerza más, con piezas internas (vagas, palmejar) o externas (llamadas cintones).

Llega el momento de calafatear o carenar, iniciándose el proceso por un cepillado y lijado muy prolijo. Luego, se pasa por las juntas de las tablas la estopa alquitranada, ayudándose de martillo y los "fierros de carenar". Generalmente, sólo se carenan las tracas de aparatadura, alefrices, traca superior, topes de unión longitudinal y algunas zonas de cubierta, ya que la precisión del carpintero de ribera hace innecesario el resto.

En esta etapa de la construcción, cabe incorporar la faena de colocación de las planchas de cobre, que, en el caso particular de la goleta "Ancud", aseguraban una mayor resistencia de la embarcación para evitar la "broma". Las planchas de cobre (de 1 a 2 mm. de grosor), eran previamente perforadas y a continuación, clavadas con clavos de cobre en el fondo exterior del casco, desde la quilla hasta la línea de flotación.

Después, se pinta, para asegurar la protección del casco; la pintura, en aquella época consistía en aceite de linaza.

A continuación vienen los detalles de funcionalidad, de habitabilidad y navegación: se procede a la colocación de palos y vergas; la instalación de jarcias y velamen; el acabado de mamparos y otros compartimentos interiores.

Entonces, la embarcación está lista para la faena final: la botadura, que da ocasión frecuentemente a una celebración masiva y festiva de los constructores y sus familias: la minga de botadura de barco.

Pero, a medida que avanzaban los primeros trabajos, Espiñeira y Guillemos recibieron dos aportes humanos de suma importancia para la expedición: primero, Jorge Mabón y después Bernardo Phillipi.

En efecto, como se ha consignado con anterioridad, a principios de febrero de 1843, llegó a Ancud el piloto Jorge Mabón trayendo un oficio del Ministro del Interior, en

el que Irarrázaval le sugería a Espiñeira que recibiera al portador y tratara de incorporarlo al proyectado viaje y lo urgía a acelerar los trabajos de preparación de la expedición. En esta comunicación, el Ministro manifestaba al Intendente que el Gobierno le daba preferencia y urgencia a "...la posesión real del territorio contiguo al estrecho de Magallanes, el establecimiento en él de una colonia, y la protección de la empresa proyectada para traer de Europa al mismo estrecho vapores apropiados para remolcar embarcaciones de vela." ( )

Para Guillermo, la valiosa presencia de Mabón le aseguraba de un piloto experimentado en la navegación.

- La travesía es muy difícil y azarosa, le comentó Guillermo a Mabón, en su primer encuentro de trabajo.
- Lo entiendo Capitán, pero usted tiene la mano firme y yo sigo sus aguas, dijo el piloto con una mirada de confianza.

Y el resto de la conversación siguió en inglés...

A su vez, a mediados de febrero de 1843, se presentó en Ancud el naturalista prusiano Bernardo E. Phillipi -un activo explorador de 32 años de edad- quien venía de hacer un recorrido de reconocimiento por la región del lago Llanquihue. Espiñeira lo recibió con cálida acogida, y entre los comentarios de las aventuras del explorador y las preocupaciones del Intendente, éste aceptó el ofrecimiento de sumarse a la expedición a Magallanes.

El hermano de Bernardo Phillipi, Rudolfo, escribe a este respecto: "En esos días debía zarpar de Ancud la expedición chilena que bajo las órdenes de Comandante Williams iba a tomar posesión efectiva del Estrecho de Magallanes fundando un establecimiento fortificado en el puerto Bulnes. Mi hermano pidió permiso para ir en la expedición en calidad de voluntario i tuvo ocasión de prestar importantes servicios..." ( )

Phillipi se sumó entusiasmado a la expedición, con la idea de conocer más en detalle los canales australes y el Estrecho, por lo que Espiñeira hizo las presentaciones respectivas con el capitán Guillermo, quien ya tenía buenas referencias del personaje y de su valía. Guillermo lo incorporó de inmediato a su equipo de trabajo, integrándolo en sus tareas de dirección en la construcción de la goleta.

El prusiano tenía tanto de impetuoso aventurero, como de experimentado explorador de mares y selvas, de manera que su aporte sería de mucho valor para la materialización de la expedición al sur.

¿Quiénes trabajaron en la construcción de la goleta?

Por lo pronto, se destacaron los hermanos Lobos, oriundos de Ancud; además, en la construcción del casco intervinieron el experto carpintero Lorenzo Aro (a quien se le canceló una factura por \$ 380 "...por completar su obra poniendo cubierta y todo a satisfacción...") ( ) y los marineros chilotes de la dotación de la Capitanía de Puerto de Ancud, Francisco Hernández, José Santana, Remigio González, Gerónimo Ruiz, José Víctor, José María Yáñez.

En toda la faena, y en especial en el calafateado de la cubierta y el forrado en cobre del casco, Juan Guillermo participaba y dirigía los trabajos con agilidad y don de

mando, mientras los carpinteros y herreros chilotes compartían las diversas faenas. Además, en la colocación de las planchas de cobre, Juan Guillelmos, Jorge Mabón y Bernardo Phillipi participaron personalmente, martillo en mano.

El tiempo apremiaba, ya que se acercaba el invierno.

La goleta había sido concebida como una embarcación de 15.84 mts. de eslora (largo) y 3,80 mts. de manga (ancho) y de unas 30 toneladas de desplazamiento: la embarcación más grande que se construyó en Chiloé por esa época. ( ).

En el diseño y construcción, uno de los criterios básicos adoptados fue la resistencia de la embarcación a los fuertes vientos y mar gruesa que habría de enfrentar durante la travesía.

Describe Braun Menéndez el resultado de estos trabajos: “Desde proa a popa la cubierta era corrida, sin más obra muerta que la casilla del fogón y la toldilla que daba altura a la cámara. El bauprés, corto y recio, más afinado el botalón de foque, que arrancaba desde un tamborete de hierro. Los mástiles, trinquete y mayor, gruesos y poco elevados, con sus crucetas y tamboretos de sostén para los correspondientes masteleros y los picos, también de hierro. En la labor, los constructores tuvieron siempre presente la violencia del viento austral...En la borda se podían observar las aberturas o chumaceras a través de las cuales se pasaban los remos, que en la Ancud, servían de motor auxiliar cuando la falta de viento inutilizaba las velas o era preciso facilitar una entrada o el cambio de fondeadero en puerto.” ( )

El interior habitable de la goleta era particularmente reducido y de modestas acomodaciones, con lo que es imaginable la estrechez de aquellos 21 pasajeros: “Su casco hallábase dividido por mamparos en cuatro grandes compartimentos; a proa el sollado, que servía tanto para la cadena del ancla, los repuestos de vela y cabuyería, como para alojamiento de los marineros; luego el pañol o depósito, donde se guardaban los víveres; seguía la bodega cuyo claro se llenaba con materiales y pertrechos dejando apenas un espacio para alojamiento de los soldados; a popa la cámara de oficiales, relevada por la toldilla sobre la cual daban luz dos claraboyas.” Esta cámara de oficiales tenía además una división tras la cual, “...con el debido fondo de chapa, se apoyaba la estufa o cocina económica” ( ), y quedaba aún un pequeño espacio donde funcionó una pequeña cámara, a modo de comedor, con una rústica mesa y dos bancos laterales sin respaldo.

El costo total de la construcción de la goleta "Ancud" fue de \$ 3.548, 5 reales y 5 octavos de real. ( )

En cuanto a la fabricación de las velas, nos relata Armando Braun Menéndez: “Con los siete marineros que servían el bote de la capitanía de Puerto –los que constituirían la tripulación de la futura nave de guerra- hizo tender las lonas sobre una pequeña explanada y procedió a cortar, coser y armar las velas que llevaría la embarcación, que comprendían: ambas cuchillas, la de trinquete y la mayor, el foque y el petifoque, una vela redonda y otra auxiliar para la balandra.” Y continuaron trabajando...: “Habiéndose extendido entretanto todo el forro protector, se procedió a la pintura del casco: blanca la regala hasta la línea de flotación y verde desde esa línea hasta la quilla.” ( )

La goleta “Ancud” iba pintada de blanco y verde para su viaje legendario.

Una vez terminados estos trabajos previos, se procedió a la botadura al mar, faena que se realizó a fines de marzo de 1843, mediante una minga de botadura de barco, en la que participaron alegremente todos los habitantes de Ancud.

Una yunta de bueyes ayudó a tirar la goleta, a través de un grueso cable y un aparejo, trabajo que un obrero chilote cobró por “6 ps. pagados a uno que tiró con bueyes la goleta al mar”. ( ).

### **Minga de botadura de barco: una tradición típica de Chiloé**

La construcción de la goleta "Ancud" involucró a muchos individuos: por una parte, los carpinteros de ribera, por la otra, los artesanos que trabajaron en la fabricación de las velas, a partir de las lonas adquiridas en Valparaíso. Los hacheros trabajaron en labrar las maderas para la quilla, las cuadernas y los mástiles, además de todo el maderamen de la embarcación.

Al momento de lanzar la goleta al mar, sin duda alguna debió realizarse una minga de botadura de barco, una tradicional faena colectiva de un día de duración, característica de la cultura marinera chilota y en la que intervienen todos los hombres y sus mujeres, como se describe a continuación.

Se supone que la embarcación, para ser construída, fue instalada en una armazón de vigas de madera que la sostienen erguida y que le dan forma al astillero.

La faena misma de botadura al mar, consiste primeramente en instalar anguillas de madera untadas con sebo bajo la quilla de la nave, y con una yunta de bueyes o dos yuntas (si la embarcación es mayor) tirando con un aparejo y cables, se va desplazando lentamente por la playa hacia la orilla.

Los bueyes, guiados a gritos por su dueño, deben internarse algunos metros en las olas, mientras todos ayudan empujando con palancas de madera y van colocando los rulos más adelante, a medida que la embarcación se mueve hacia el mar.

Los hombres gritan para darse ánimo en el esfuerzo común, mientras los perros corren ladrando por la playa, agregando ruido a la faena. Los niños, a prudente distancia de los trabajos, corren de un lugar a otro jugando en la playa y alegrando el ambiente.

En la popa de la embarcación, se amarran una o dos largas cuerdas, que servirán para atarla a algún poste en tierra, una vez que quede a flote.

Mientras tanto, y también desde la mañana, las mujeres, esposas, hermanas e hijas de los participantes, se afanan en la preparación de un curanto en hoyo: mientras unas muelen y raspan las papas para los milcaos, otras preparan el hoyo con piedras en el fondo, leña y fuego lento, y disponen los mariscos (choros, piures, tacas o almejas, cholgas) y demás ingredientes (chapaleles, milcaos, carne ahumada), antes de cubrir todo con hojas de nalca.

Al fin de la tarde, cuando la embarcación está a flote y bien amarrada a la playa, se reúnen todos para compartir el abundante curanto, celebrando jocosamente la faena cumplida y brindando con abundante chicha de manzana y vino blanco.

Seguramente, algunos de los participantes traerán un acordeón y guitarras y cantarán alegres canciones marineras chilotas, hasta entrada la noche.

El Intendente Espiñeira y el capitán Guillermo, con la proverbial lealtad de los marinos, propusieron bautizar "Presidente Bulnes" a la nueva goleta, pero el Presidente en ejercicio, sobre todo por modestia y espíritu austero propio de los Mandatarios de esa época, declinó el honor que se le hacía, y a través del Ministro de Interior Irarrázaval, hizo comunicar que se le bautizará "Ancud", en homenaje a la provincia desde donde partiría la expedición.

A mediados de abril de 1843, dos marineros de la dotación se dieron a la tarea de pintar su nuevo nombre a la flamante goleta, en la proa del casco.

Abril-mayo de 1843:  
últimos alistamientos  
para el viaje

Una vez que la goleta estuvo a flote, se continuó trabajando en el montaje de los aparejos, se arbolaron los palos y se armaron sobre éstos, el velamen y las jarcias. La nave ya aparejada, era mirada con no disimulado orgullo por los habitantes de Ancud.

Además, se le incorporaron los elementos que le dan categoría de barco de guerra de la Marina Nacional: el comandante de la Artillería de la plaza de San Carlos de Ancud, proporcionó los elementos que debería armar la embarcación y servir al futuro fuerte. Se subieron a la goleta dos pequeños cañones: una culebrina, que fue instalada en la cubierta de proa, y una batería de bronce, en la bodega, que debería ser colocada en el fortín en el Estrecho. Iba además, un lote de herramientas, algunos machetes, tres quintales de pólvora de cañón, doscientas balas de 4 lbs. (para el cañón embarcado), 106 tiros de metralla, seis tercerolas ( ), 50 lbs. de plomo en balas para las tercerolas de los Artilleros, cuatro agujas para los cañones, entre otros enseres de uso castrense.

Una vez terminada la laboriosa tarea de acondicionar de la goleta, las faenas finales de preparación del viaje consistieron en el lento, minucioso y ordenado embarque y estiba de la carga y provisiones para la travesía, trabajos que efectuaron los integrantes de la dotación de la goleta.

Estamos a principios del mes de mayo de 1843.

El noble comandante llevaba instrucciones precisas del Intendente Espiñeira para reconocer los canales australes y el Estrecho, en la perspectiva de facilitar la navegación comercial: "El capitán Guillermo indicará los puertos i caletas de dichos canales en que puedan anclar buques con seguridad; el efecto de las corrientes, las aguadas, lugares en que se tome con más facilidad provisión de leña i finalmente contribuya a fijar al Supremo Gobierno por el pro o el contra del proyecto que se medita sobre establecer en el Estrecho de Magallanes una compañía de barcos de vapor, que sirva para remolcar los buques de vela que quieran pasar por el dicho Estrecho..." ( )

A decir verdad y visto lo reducido de su tamaño, la goleta "Ancud" era un gran lanchón o pailebote que fue aparejada como goleta (con dos mástiles) y armada con un pequeño cañón.



Los últimos trabajos preparatorios tuvieron lugar en el puerto de Ancud con la goleta ya a flote junto a la playa. Una carta enviada por el Intendente de Chiloé D. Espiñeira al Ministro del Interior de la época, relata estos trabajos preparativos: "Ancúd mayo 23 de 1843. Señor Ministro: Por la vía reservada tuve el honor de anunciar á Us con fecha 21 de mayo del presente año la forma en que pensaba dar cumplimiento al Superior Decreto del 20 de enero que Us me comunicó en su oficio número 40 sobre el exámen y reconocimiento de las tierras Magallánicas: no creo necesario repetir ahora lo mismo que entonces dije, pues Us. puede traer a la vista mi carta de la indicada fecha, para apreciar las consideraciones que me han decidido á que se practique de una vez el reconocimiento del estrecho y su posesion inmediata. Me limito por consiguiente á anunciar a Us que la goleta de guerra Ancúd se hizo á la vela el día de ayer con dirección al Estrecho de Magallanes. El jefe de esta expedicion es el Capitan graduado de Fragata de la Marina Nacional D.Juan Guillemos, á quien hé dado las instrucciones que remito á Us en copia con el número 1...Las provisiones de boca, son para siete meses, pero pueden durar hasta febrero de 1844 observandose las instrucciones que he dado para el suministro de viveres; de estas provisiones remito á Us una relacion con copia con el número 3."

Y específicamente respecto de los trabajos realizados, Espiñeira escribe: "Este armamento, Señor Ministro, se ha hecho con una economía llevada al extremo resultado sin duda del entusiasmo particular con que se há emprendido la obra. Sin entrar en detalles minuciosos que le probarian á Us hasta la evidencia la verdad de este acerto, solo le indicaré que varios de los trabajos se han emprendido gratis. El capitan Guillemos con un esmero singular ha hecho de maestro de velas y la gente del bote de la Capitania de Puerto (que es la que lleva de tripulación la goleta Ancúd) há trabajado el velamen de este buque sin costo alguno: el forro de cobre del buque se há puesto por las manos del naturalista Don Bernardo Philippi, del capitan Guillemos y del piloto Don Jorge Mabon y finalmente todos estos señores y varias otras personas han tratado de excederse en sus servicios para llevar á cabo la empresa del viaje á Magallanes."

Es de imaginar a Juan Guillemos, su tripulación, el piloto y el científico alemán, afanados trabajando en la construcción de la goleta, colocando la cubierta de protección de cobre en el casco y ayudando a la reparación del velamen, el propio capitán oficiando de improvisado "maestro de velas"!

Todos estos trabajos fueron realizados prácticamente en forma voluntaria: "Le dije á Us en mi comunicación particular de 21 de mayo que con el fin de que el gobierno obtenga detalles precisos é ilustrados sobre los terrenos de Magallanes, habia logrado decidir al naturalista prusiano Don Bernardo Philippi á que hiciese este viaje, con el fin de practicar las dichas observaciones y de levantar los planos correspondientes. Para verificarlo há tenido que hacer este caballero diversos gastos en ropa análoga á la ... rejion que vá á explorar y en utensilios y herramientas de distintos especies por cuyo motivo espero que Us se sirva inclinar el ánimo de S.E. á fin de que vá á prestar á la causa pública, se sirva recompensarle, á su vuelta con mil pesos que pueden darsele como una expresión de gratitud del Gobierno y con las expresiones adecuadas al caracter del individuo, al tiempo de hacerle la remesa ya sea directamente por el ministro del cargo de US ó por conducto de esta Intendencia."

Otro aspecto importante en los preparativos de la expedición era la disponibilidad de las cartas náuticas necesarias, de instrumentos de navegación y de un buen navegante o práctico, para guiarse por el dédalo de los canales australes.

Para asegurarse una navegación segura, Guillermo disponía en primer lugar del piloto Jorge Mabón.

Espiñeira conocía a Mabón, por lo que se apresuró también a recomendarlo ante Guillermo como piloto navegante y práctico. Como se ha visto más arriba, el estadounidense pasó a incorporarse, desde febrero de 1843, a los trabajos preparativos y a la dotación de la goleta.

En cuanto a instrumentos, disponían de un compas magnético, un termómetro (con la escala Fahrenheit) y de un barómetro para medir la presión atmosférica; estos fueron los únicos instrumentos con que contaron para navegar.

Se necesitaban además, buenas cartas de navegación.

La cartografía náutica por entonces disponible sobre la región austral del Pacífico y de América del Sur, era anticuada e incompleta, en el sentido de poco precisa; había sido proporcionada por los sucesivos reconocimientos hidrográficos realizados en siglos anteriores, por los españoles Pando, Goycochea, Vielma, Villarino, Malaspina y sobre todo Moraleda, entre otros.

Más recientemente a principios del siglo XIX, los marinos ingleses Phillipi, Parker, King y Robert Fitz-Roy, habían realizado el reconocimiento de los canales australes y el sondaje de los mares, como parte de sendas expediciones auspiciadas directamente por el Almirantazgo Británico y que habían contado con la anuencia y colaboración del Gobierno de Chile.

Debe anotarse aquí que estos viajes habían sido realizados, bajo el reconocimiento inglés teórico de la soberanía chilena sobre el Estrecho de Magallanes y hasta el Cabo de Hornos, como rezaba la Constitución Política de 1833.

El Capitán de S.M.B. Robert Fitz-Roy, en particular, había realizado dos expediciones: 1826-1830 y la segunda, 1831-1836, contando en ésta última con la participación del naturalista Charles Darwin ( ). La navegación de Fitz Roy y Darwin por la región marítima y costera de Chiloé tuvo lugar entre el 10 de noviembre de 1834 y el 18 de febrero de 1835.

En el curso de estas dos expediciones (generosamente respaldadas por las autoridades chilenas), fueron levantadas varias cartas náuticas de la zona austral de Chile, por lo que el Capitán Fitz Roy, en agradecimiento por las atenciones y facilidades recibidas del Gobierno -bajo el Presidente Joaquín Prieto- le hizo donación de un juego completo de cartas náuticas del litoral chileno levantadas desde el sector costero de Valparaíso hasta los canales australes.

A este respecto, H. Gorziglia afirma que "Entre los años 1826 y 1836 las expediciones realizadas a las australes costas oriental y occidental de Sudamérica, por los marinos británicos de la 'Adventure' y la 'Beagle', renovaron casi por completo el conocimiento geográfico que se tenía de ellas a través de las exploraciones efectuadas, en siglos anteriores, por navegantes portugueses, españoles, franceses, holandeses e ingleses. En lo relativo a la región denominada Tierra del Fuego, comprendida entre el estrecho de Magallanes, por el norte, y el cabo de Hornos, por el sur, las dos expediciones de la 'Beagle', al mando del Capitán Robert Fitz-Roy, aportaron, más que una renovación, una verdadera creación de la geografía náutica de esta zona. Si bien es cierto que ambas expediciones incluyeron reconocimientos, estudios y descripciones, indudablemente

que la segunda, con el aporte del naturalista Charles Darwin, fue aún más fructífera." ( )

El Ministerio de Marina, como parte de los preparativos de la expedición a Magallanes, hizo imprimir a principios de 1843, un par de cartas náuticas que cubrían el litoral de Chiloé hasta el Estrecho, a partir de las cartas de Fitz-Roy. Con estas cartas navegó Juan Guillermo en su histórica expedición, y a ellas hace frecuentes referencias en el Bitácora de viaje de la goleta, como las "cartas de Fitz Roy".

### **Mayo de 1843:selección y nombramiento de la tripulación**

la responsabilidad de la selección y nombramiento de la tripulación de la goleta Ancud recaía sobre el capitán Juan Guillermo: era parte de las atribuciones de que le había revestido el Intendente Espiñeira.

Además la autoridad para el nombramiento del personal de tropa de los Artilleros de Marina, residía en el propio Intendente, en cuanto Comandante General de Armas de la provincia de Chiloé.

Era necesario entonces, un pleno acuerdo entre ambos jefes y así ocurrió en la realidad.

Los primeros que nombró Guillermo, fueron los seis marineros, pertenecientes todos ellos a la capitania de Puerto y chilotes de origen, pero además, avezados carpinteros de ribera, como se probaría durante la travesía y la estadía en el Estrecho de Magallanes. Los hombres recibieron sus nombramientos con serena satisfacción y con la expectativa de hacer un viaje que tenía mucho de aventura, de incertidumbre y de riesgo.

A continuación, recibió la destinación del personal de tropa de artillería, compuesta por un Teniente, un Sargento, un Cabo y cinco soldados, dos de los cuales eran casados aunque sin hijos, por lo que pudieron viajar con sus esposas.

Iban dos mujeres: Venancia Elgueta, oriunda de Chiloé era esposa del soldado Cipriano Jara e Ignacia Leiva, también chilota, era esposa del Cabo José Hidalgo.

La presencia de las dos mujeres en la goleta aseguraba, por un lado, la posibilidad de permanecer en la futura colonia de Magallanes, para constituir un núcleo inicial de poblamiento, y por el otro, permitía que se ocuparan de las faenas de cocina y lavado de ropas durante la travesía.

La navegación de la goleta estaría a cargo de dos hombres experimentados: como piloto le servía Jorge Mabón y como timonel Ricardo Didimus. En síntesis, en la selección de su personal embarcado, Juan Guillermo se dejó guiar por el certero juicio de la experiencia probada y del conocimiento de las gentes.

El 15 de mayo de 1843, Juan Guillermo comunicó a su superior el Intendente Espiñeira, la dotación completa de la goleta y que figuraba en el siguiente oficio hasta hoy inédito.

"Copia N 2

Revistas de los oficiales y tripulación de la gente de la Goleta Grra Ancúd

Comandante Cap. De Corveta  
 Graduado de Fragata .....Don Juan Guillemos.....P  
 Piloto 2 .....Jorge Mabon.....P  
 Carpintero 2 .....Lorenzo Aro.....P  
 Timonel .....Ricardo Didimus.....P  
 Marineros 1.....Jose Santana.....P  
 .....Remigio Gonzales.....P  
 .....Francisco Hernández.....P  
 .....GeronimoRuiz.....P  
 .....Jose Victor.....P  
 .....Jose Maria Yánez.....P  
 .....Horacio Luis Williams.....P

TROPA

Teniente de artilleria .....Don Manuel Gonzales.....P  
 Sargento 2 .....Don Eusebio Pizarro.....P  
 Cavo.....Jose Hidalgo .....P  
 Soldado.....Cipriano Jara.....P  
 .....Valentin Vidal.....P  
 .....Pascual Riquelme.....P  
 .....Manuel Villegas.....P  
 .....Lorenzo Soto.....P

Mujeres

.....Venancia Elgueta.....P  
 .....Ygnacia Leiva y ydalgo..... P

El señor Don Bernardo Filippi naturalista Boluntario

Ancúd mayo 15 de 1843

(fdo.) Juan Guillemos." ( )

Pero, ¿bajo qué condiciones trabajaron y viajaron estos esforzados chilenos?

Las condiciones contractuales en las que viajaba la tripulación aparecen señaladas de la siguiente forma, en un oficio del 23 de mayo de 1843 enviado por Espiñeira al Ministro del Interior, del que transcribimos el párrafo alusivo: "A la gente del mar y á la tropa que espediciona se le ha hecho un adelanto de dos meses de su haber para que pudiesen disponerse al viaje; y como todos ellos son hombres con familia han dejado á esta una asignacion del todo o parte de su sueldo como lo verá Us por la relación que le adjunto con el numero 6 para que Us se sirva a probar la medida he tomado de que se haga su pago mensual en atención á la importancia del servicio que van a prestar los individuos relacionados: hé creido que en este caso no debia a considerarse la disposicion de un Decreto orgánico, que ordena no pueda dejar el empleado por mesadas sino la tercera parte de su haber, y por juzgar asi mismo del esclusivo conocimiento del departamento del interior todo lo relativo, á la espedición de Magallanes, no someto esta parte á la inspección del señor Ministro de la Guerra á quien corresponde el asunto de las mesadas por el futuro de los individuos que las dejan cuando el Supremo Gobierno no aprecie esta

consideración por mirar la materia bajo otro punto de vista, ruego a Us se sirva pasar la relación de mesadas al señor Ministro en el Departamento de Guerra y Marina á quien por otra parte, no puedo escribir en esta ocasión por la prisa que me da el capitán del buque que conduce esta correspondencia." ( ).

Por lo tanto, el personal embarcado –la gente de mar y la tropa- recibieron un adelanto de dos meses sobre sus remuneraciones, tanto para subvenir a sus propios gastos antes del zarpe, como para dejar a sus familiares algún dinero durante su ausencia.

### Últimos trabajos de carga y estiba en la goleta

Los trabajos de carga y estiba dentro de la goleta ocuparon varios días, a principios de mayo de 1843.

Se cargaron y distribuyeron anclotes, velas, utensilios de cocina; en el pañol en particular; iba además, una buena cantidad de maderas en forma de tablas y tablones; entre las herramientas se contaban hachas, picos y serruchos, una red de pescar y entre los víveres se contaban los que se consideraban necesarios para la alimentación de 21 individuos durante 7 meses: porotos, harina flor, charqui, galletas marineras, además de sal, grasa y ají, te, ron, aguardiente, vino corriente, vino de San Vicente y vino dulce, y en cuanto a animales domésticos, se embarcaron dos cerdos, dos cabras, tres perros y un gallinero de aves.

En el presupuesto enviado por Espiñeiro al Ministro del Interior varios días antes del zarpe desde Ancud, aparecen todas las herramientas y víveres embarcados para el histórico viaje.

Todo se había previsto con sureña precaución: traían “sal de Inglaterra” (la conocida y eficaz “sal inglesa”) y “palma-cristi” como medicamentos, como aparece en la relación siguiente.

“Presupuesto de viveres y otros que se necesitan para la expedición al estrecho de Magallanes que se va á emprender en la Goleta del Estado “Ancúd” para veinte y un individuos para siete meses. ( )

A saber:

4410	lbs	cuatro mil cuatrocientas diez lbs de galletas
2205	lbs	dos mil docientas cinco lbs de charque
2205	lbs	dos mil docientas cinco lbs de frijoles
“137	lbs13 ons	ciento treinta y ciete lbs trece ons de sal
“206	lbs 11ons	docientas seis lbs once ons de grasa
1102	½ lbs	mil ciento dos y media lbs de harina flor
“ “ 34	lbs 7 ons	treinta y cuatro lbs ciete onzas dos octavos de ají
“ 367	pies 6ps	trecientos sesenta y ciete pies seis pulgadas de velas
“110	gs	ciento diez galones de aguardiente
13237	lbs	trece mil docientas treinta y ciete lbs de leña
“” “ 6	gs	seis galones aceite para la bitácora

“ “ “ 3	lbs	tres lbs de pavilo
“ “ “ 8		ocho hachas
“ “ “ 4		cerruchos de manos
“ “ “ 1		un ril grande
“ “ “ 1		un ril de dos manos
“ “ “ 6		seis palas de fierro
“ “ “ 3		tres barretas
“ “ “ 4		cuatro picos
“ “ “ 4		cuatro basijas para agua de sesenta galones c/u
“ “ “ 4		cuatro ril de veinte cada una
“ “ “ 6		seis ril-ril para el aguardiente
“ 200		doscientas lbs de llaves surtidas
“ “ “ 1		una red de pescar
“ “ “ 2		dos lbas de sal de Inglaterra
“ “ “ 2		dos mil palma-cristi
“ “ “ 2		dos pzas de tocuyo para sacos para galletas
“ “ 40		cuarenta ril de crudo para ril
“ “ “ 4		cuatro lbas de té dos negros y dos perla
“ “ “ 1		un barril de vino abocado
“ “ “ 1		un cajon con veinticuatro botellas vino San Vicente
“ “ “ 6		seis galones de vino
“ “150		ciento cincuenta masos tabaco

Ancúd, mayo 15 de 1843

Juan Guillemos.” ( )

Este notable documento nos permite conocer en detalle el grado de previsión que Guillemos había tomado, para asegurar la estadía de los viajeros como colonos en la lejana Magallanes, estimando que pasarían varios meses desde la instalación de la colonia, hasta que alguna nave pudiera regresar a auxiliarlos y reabastecerlos.

Juan Guillemos había procurado reunir los enseres y víveres más imprescindibles, calculando las cantidades para la expedición marítima y la estadía en el Estrecho de Magallanes, por un tiempo que estimaba en siete meses: como indica el título de este documento, llevaba víveres para 21 individuos durante 7 meses, es decir, debían durar hasta diciembre de 1843.

Como dato curioso, hay que observar los medicamentos que llevaba la goleta "Ancud": 2 libras de sal de Inglaterra y 2.000 palma-cristi. La "sal de Inglaterra" - hoy conocida como sal inglesa- funciona como un muy eficaz laxante para aliviar los estreñimientos, función que también cumple la "palma-cristi", un jarabe aceitoso elaborado con ingredientes naturales.

Llevaban además, una buena cantidad de tabaco, un barril de vino "abocado" o suave, 6 galones de vino para el consumo diario y 24 botellas de vino San Vicente, para las ocasiones especiales.

Como se verá a lo largo de la travesía, los víveres eran distribuidos en raciones diarias estrictamente calculadas.

## **Las instrucciones finales para la expedición Estrecho de Magallanes**

A mediados de mayo, la goleta estaba prácticamente lista para su expedición; solo faltaba completar la carga. Guillermo y Espiñeira se pusieron de acuerdo en hacer coincidir la fecha del zarpe con el sábado 20 de mayo.

El Intendente Espiñeira redactó entonces las Instrucciones para el viaje, las que entregó a Guillermo con un oficio conductor fechado el viernes 19 de mayo y que éste recibió esa tarde misma. En este oficio, Espiñeira le indica que "...en dicho pliego están consignadas las esperanzas que he concebido sobre la prudencia i tino con que Ud. ha de desempeñar tan honrosa comision i espero que ellas no sean burladas."

Y le agregaba, una especial nota de consideración para su tripulación y para el voluntario Bernardo Phillipi, en los siguientes términos: "Recomiendo a Ud. en jeneral a todos los que le acompañan i especialmente al naturalista señor Phillipi que se ha servido aceptar la invitación que le hice para emprender el viaje a Magallanes, más por amor a las investigaciones que por otro interes ménos noble." ( )

El documento con las instrucciones contenía disposiciones generales de conducta política y administrativa, tratando de ponerse en todas las eventualidades.

El oficio conductor de aquellas Instrucciones, reflejaba certeramente el juicio que tenía Espiñeira sobre el capitán Guillermo frente a la misión encomendada.

Número 275.

Ancud, mayo 19 de 1843.

Acompaño a Ud. el pliego de instrucciones que deben servirle en el próximo viaje al Estrecho de Magallanes. En dicho pliego están consignadas las esperanzas que he concebido sobre la prudencia i tino con que Ud. ha de desempeñar tan honrosa misión i espero que ellas no sean burladas.

Recomiendo a Ud. en jeneral a todos los que le acompañan i especialmente al naturalista señor Phillipi que se ha servido aceptar la invitación que le hice para emprender el viaje de Magallanes, mas por amor a las investigaciones que por otro interés ménos noble.

Acúseme recibo de la presdente nota i de las instrucciones que se le adjuntan.

Dios guardo a Ud.

D. Espiñeira.

Al Capitán de Puerto don Juan Guillermo. ( )

Las instrucciones acompañadas, así como su Apéndice, precisaban por su parte, lo principal de la conducta a seguir en distintas circunstancias que pudiera encontrar el capitán Guillermo en la zona austral, incluyendo la eventualidad que alguna potencia extranjera se hubiese adelantado a la misión chilena.

### **Síntesis de las instrucciones para la expedición de la goleta "Ancud" al Estrecho de Magallanes**

1. La orden de zarpar, conteniendo la ruta a seguir, y las observaciones hidrográficas a realizar durante la travesía los canales, recopilando información que sirva a la navegación marítima y al establecimiento de una compañía de barcos de vapor para remolcar veleros en el Estrecho de Magallanes.
2. Instrucciones de reconocimiento hidrográfico y geográfico del Estrecho de Magallanes, con vistas a la instalación de un fuerte al abrigo del ataque de los aborígenes.
3. Instrucciones para la construcción de un fuerte, la organización de su defensa mediante los medios que lleva la goleta y del personal de Artilleros. El fuerte debe ser bautizado con el nombre del Presidente de la República y se establecen los términos y formalidades del acta de toma de posesión del Estrecho.
4. Instrucciones acerca de la disposición interna del fuerte y de las observaciones que debe efectuar el voluntario Bernardo Phillipi.
5. Instrucciones relativas al orden y disciplina del personal bajo el mando del capitán Guillermo.
6. Instrucciones acerca de la distribución ordenada y meticulosa de los víveres entre los expedicionarios.
7. Autorización expresa para que el personal del fuerte, pueda realizar actividades de caza y pesca, cuidando de mantener relaciones cordiales con los aborígenes.
8. Instrucciones acerca de la información que el capitán Guillermo debe consignar diariamente en el Bitácora o Diario de la goleta.
9. Indicaciones acerca de la fecha estimativa de regreso a Ancud, del personal que debe permanecer y del que debe regresar de la expedición, así como instrucciones para el nombramiento del Teniente Manuel González como Gobernador del fuerte.
10. Instrucciones para la eventualidad de no poder regresar en la fecha indicada en el N° anterior, incluyendo la necesidad o urgencia de retirar completamente al personal y el armamento del fuerte.
11. Instrucciones detalladas acerca de la conducta a seguir en caso que un punto o varios del Estrecho de Magallanes se encuentren ocupados por alguna potencia extranjera, conteniendo los argumentos jurídicos y geográficos que avalan la preeminencia de Chile en dicha región.
12. Instrucciones a seguir en caso que la eventual ocupación de algún punto del Estrecho por alguna potencia extranjera, se produzca después de la toma de posesión por el Estado de Chile, previendo incluso la alternativa a seguir, en caso de uso de la fuerza por parte de dicha potencia.

El diligente Intendente Espiñeira visitó una vez más la goleta, acompañado por Guillermo y el voluntario Phillipi:

- Todo en orden, todo trincado señor Gobernador, dijo Guillermo, orgulloso del trabajo de sus hombres.
- ¿Tiene fecha de zarpe, Capitán?, preguntó Espiñeira mientras echaba una mirada a la abarrotada bodega de la nave.



- Si el tiempo nos acompaña, pretendo zarpar el domingo 21 de mayo, señor Gobernador, expresó Guillermo, mientras asentía Phillipi.
- Procure zarpar el sábado 20 Guillermo, no sea que lleguemos tarde...reflexionó seriamente el Gobernador, mientras bajaba al bote que lo llevaba de vuelta a tierra.

El sábado 20 se terminaron de ordenar los últimos cajones de víveres cerca de la improvisada cocina de a bordo.

Ahora, estaba todo listo para el zarpe.

## II. LA TRAVESIA POR LOS CANALES AUSTRALES

Como se ha visto, una vez aparejada la embarcación, avanzaron con mayor premura los trabajos de carga y estiba. Los distintos pañoles iban recibiendo los víveres, las municiones, los enseres de trabajo, los repuestos para el viaje y los propios marineros ordenaban y estibaban la carga, bajo la directa supervisión del capitán Guillemos.

A partir del 18 de mayo se habían acelerado los preparativos.

Aún cuando las instrucciones de Espiñeira a Juan Guillemos eran de zarpar el 20 de mayo, los días viernes 19 y sábado 20, el tiempo y el oleaje impidieron completar la carga de la goleta: anclada a algunas decenas de metros de la playa de Ancud y sobriamente empavesada.

El domingo 21, Juan Guillemos muy temprano al despuntar el alba, izó la bandera chilena en el palo trinquete de su Goleta.

Los tripulantes y los futuros colonos esperaban ansiosos en el muelle la orden de zarpar desde la Gobernación, pero el fuerte ventarrón acompañado de lluvias arrachadas del NW.( ) retrasaron una vez más el zarpe. Los tripulantes pernoctaron ese día casi despiertos, observando desde la costa la goleta que se mecía con las olas y el viento.

Esa noche del 21 de mayo, algunos marineros de la goleta comentaban entre ellos que habían escuchado repicar la campana sumergida de Ancud...

### **Lunes 22 de mayo:el zarpe desde San Carlos de Ancud**

En la mañana del lunes 22 de mayo de 1843, a pesar de que seguía nublado y caía una copiosa lluvia, Juan Guillemos decidió que no podía retrasarse y transmitió a su piloto Mabón las órdenes respectivas de zarpar. Relata Abel Macías el momento del zarpe: “Todos los pobladores llegaron al embarcadero en ese memorable día 22 de mayo de 1843. Abrazos, emoción, muchas lágrimas. Los que se iban como los que quedaban creían que nunca mas se volverían a ver...” ( )

Eran las ocho de la mañana y apenas despuntaba la claridad matinal a través de la llovizna. Desde la puerta de la Gobernación, Domingo Espiñeira observaba todo el ajeteo y se volvía nervioso de que la maniobra avanzaba con lenta parsimonia.

Guillemos de pie en la cubierta, reviso una vez mas su reloj de bolsillo y ordeno a su gente: “...leven anclas...!”. La goleta comenzo a moverse con mucha lentitud: en cubierta dos marineros subian el ancla de proa, otros corrian para afirmar bien los aparejos, mientras cuatro marineros en una chalupa, remaban intensamente...remolcando la lenta embarcacion.

Entre la playa del puerto de Ancud y los tripulantes de pie en la cubierta de la pequeña nave, entre gritos de “Viva Chile!” o de “¡Viva la goleta Ancud!” y otras

manifestaciones de alegría, reinaba un ambiente de emoción y orgullo. Una pequeña banda musical entonaba orgullosamente algunas canciones chilotas y marchas. En la iglesia del pueblo, el cura párroco hizo repicar sus campanas, lo que daba un ruidoso marco a la bahía de Ancud cuyos cerros y bosques repetían a lo lejos un eco metálico.

Juan Guillermo, levantó su brazo en señal de saludo al Gobernador, que lo observaba desde la cercana casona de gobierno. El capitán miraba y saludaba hacia la playa que se alejaba y sintió que la emoción subió a sus ojos. ¿O era la lluvia?

Los lugareños en lágrimas y emocionados, agitaban sus pañuelos blancos y gritaban sus nombres a sus familiares embarcados, deseándoles un feliz viaje, mientras la pequeña goleta iba siendo remolcada por una chalupa, hacia el centro de la bahía.

Unos y otros presentían que estaban asistiendo a un instante histórico en la vida de la República, mientras lentamente la goleta tomaba rumbo hacia el este, y continúa el relato de Macías: “Por falta de viento, lentamente la Ancud empezó a alejarse remolcada por la más grande de sus chalupas. A bordo no llevaba más instrumentos que una minúscula brújula...” ( )

A medida que avanzaba la mañana, continuó el viento el que se fue haciendo cada vez más fuerte.

Martes 23  
a miércoles 24 de mayo:  
primeros días de navegación

Primer punto de recalada fue el surgidero de Balcacura ( ), frente a la bahía de Ancud, en la que esperaron vientos favorables. En Balcacura, Juan Guillermo aprovechó a comprar una chalupa al comandante del bergantín nacional "Huemul" surto en dicha rada, por un valor de 3 onzas de oro, para reemplazar a una de las dos de la goleta, que se encontraba en mal estado.

Al mediodía del martes 23 de mayo, las condiciones del tiempo cambiaron y con una brisa fresca del NW. dieron a la vela con destino al canal de Chacao. Hacia las 14.25 horas, y después de haber enfilado por el canal de Chacao para salir frente a la punta Tres Cruces.

De la punta Tres Cruces, cayeron lentamente a estribor ( ) hacia el Sur, embocando en el golfo de Ancud.

Durante la noche siguieron navegando aterrados ( ) por el canal de Quicaví y pasaron a la cuadra de Tenaun hacia la medianoche.

El capitán Guillermo miró esa noche el cielo, tratando de distinguir las estrellas, y sonrió recordando en silencio sus primeras lecciones de navegación marítima, allá en Inglaterra...

Al día siguiente del zarpe, Domingo Espiñeira le envió al Ministro del Interior, una extensa nota describiendo los preparativos del viaje, cuyo texto inédito es el siguiente.

Ancúd mayo 23 de 1843.

Señor Ministro:

Por la via reservada tuve el honor de anunciar á Us con fecha 21 de mayo del presente año la forma en que pensaba dar cumplimiento al Superior Decreto del 20 de enero que Us me comunico en su oficio numero 40 sobre el exámen y reconocimiento de las tierras Magallanicas: no creo necesario repetir ahora lo mismo que entonces dije, pues Us puede traer a la vista mi carta de la indicada fecha, para apreciar las consideraciones que me han dicitido á que se practique de una vez el reconocimiento del estrecho y su posesion inmediata.

Me limito por consiguiente á anunciar a Us que la goleta de guerra Ancúd se hizo á la vela el dia de ayer con dirección al Estrecho de Magallanes. El jefe de esta expedicion es el Capitan graduado de Fragata de la Marina Nacional D.Juan Guillemos, á quien hé dado las instrucciones que remito á Us en copia con el numero 1.

La gente que expediciona consta de la lista que adjunto á Us bajo el numero 2.

Las provisiones de boca, son para siete meses, pero pueden durar hasta febrero de 1844 observandose las instrucciones que he dado para el suministro de vivéres; de estas provisiones remito á Us una relacion con copia con el número 3.

Los petrechos (pertrechos) navales de la goleta, las armas y municiones de guerra y demas artículos constan del inventario que acompaño con el numero 4.

El costo de la expedicion á Magallanes incluso todo gasto y el valor del buque, es de dos mil ochocientos catorce pesos uno y siete octavos reales y deduciendo de esta suma la de mil cuatrocientos cincuenta y siete pesos uno y medio reales cubiertos según el presupuesto aprobado por el Supremo Gobierno en 28 de mayo del corriente año, queda la de mil trescientos cincuenta y siete pesos tres octavos reales de que acompaño una cuenta en copia bajo el numero 5.

Este armamento, Senor Ministro, se ha hecho con una economia llevada al extremo resultado sin duda del entusiasmo particular con que se há emprendido la obra. Sin entrar en detalles minuciosos que le probarian á Us hasta la evidencia la verdad de este acerto, solo le indicaré que varios de los trabajos se han emprendido gratis. El capitan Guillemos con un esmero singular ha hecho de maestro de velas y la gente del bote de la Capitanía de Puerto (que es la que lleva de tripulación la goleta Ancúd) há trabajado el velamen de este buque sin costo alguno: el forro de cobre del buque se há puesto por las manos del naturalista Don Bernardo Philippi, del capitan Guillemos y del piloto Don Jorge Mabon y finalmente todos estos señores y varias otras personas han tratado de excederse en sus servicios para llevar á cabo la empresa del viaje á Magallanes.

La dije á Us en mi comunicación particular de 21 de mayo que con el fin de que el gobierno obtenga detalles precisos é ilustrados sobre los terrenos de Magallanes, habia logrado decidir al naturalista prusiano Don Bernardo Philippi á que hiciese

este viaje, con el fin de practicar las dichas observaciones y del levantar los planos correspondientes. Para verificarlo há tenido que hacer este caballero diversos gastos en ropa análoga á la ... rejion que vá á explorar y en utensilios y herramientas de distintos especies por cuyo motivo espero que Us se sirva inclinar el ánimo de S.E. á fin de que vá á prestar á la causa pública, se sirva recompensarle, á su vuelta con mil pesos que pueden darsele como una expresión de gratitud del Gobierno y con las expresiones adecuadas al caracter del individuo, al tiempo de hacerle la remesa ya sea directamente por el ministro del cargo de Us ó por conducto de esta Intendencia.

A la jente del mar y á la tropa que espediciona se le ha hecho un adelanto de dos meses de su haber para que pudiesen disponerse al viaje; y como todos ellos son hombres con familia han dejado á esta una asignacion del todo o parte de su sueldo como lo verá Us por la relación que le adjunto con el numero 6 para que Us se sirva aprobar la medida he tomado de que se haga su pago mensual en atención á la importancia del servicio que van a prestar los individuos relacionados: hé creido que en este caso no debia a considerarse la disposicion de un Decreto orgánico, que ordena no pueda dejar el empleado por mesadas sino la tercera parte de su haber, y por juzgar asi mismo del esclusivo conocimiento del departamento del interior todo lo relativo, á la espedición de Magallanes, no someto esta parte á la inspección del señor Ministro de la Guerra á quien corresponde el asunto de las mesadas por el futuro de los individuos que las dejan cuando el Supremo gobierno no aprecie esta consideración por mirar la materia bajo otro punto de vista, ruego a Us se sirva pasar la relación de mesadas al señor ministro en el Departamento de Guerra y Marina á quien por otra parte, no puedo escribir en esta ocasión por la prisa que me da el capitán del buque que conduce esta correspondencia.

Dios guarde á Us  
D. Espiñera

P.D.

Por un olvido habiase dejado de considerar en el presupuesto de gastos la cantidad de sesenta y nueve pesos (\$ 69) por costo de dos banderas nacionales que ha llevado la goleta Ancúd una para su uso y la otra para el puente y cuya especie se relaciona en el inventario. Por consiguiente la suma que debe aprobar el Gobierno es de \$1426, 3/8 reales, y Us dicimulará que le ponga por esta nota el aviso dicho, pues el tiempo angustiado no permite hacerlo de otro modo.

Al Señor Ministro del Interior.

Entre la tarde del 23 y la madrugada del miércoles 24, y siempre aprovechando los vientos soplando del Norte y Noroeste, fueron navegando a la cuadra ( ) de la punta Chilén. Al amanecer del 24 pasaron a la cuadra de ls isla Linlin. A continuación, siguieron navegando teniendo a la península Guaplimao y punta Queniaio por su estribor, para internarse después por el canal Caucahue, en dirección al canal Quicavi y el paso Tenaún, desde donde enfilaron al canal Dalcahue.

A las 10 de la mañana del miércoles 24 de mayo, surgieron ( ) en la bahía de Dalcahue. donde se efectuaron algunos trabajos de aprovisionamiento para la tripulación (aquí compraron una buena provisión de papas y otros alimentos para

el viaje, como cholgas secas, cochayuyo y luche) y se dedicaron a "...la construcción de una vela redonda y a reparar las chalupas". ( ).

Para estas funciones, sin duda la maestría de los hombres de mar del buque más el apoyo de los lugareños, se acompañó con la de "maestro de velas" que desempeñó una vez más Juan Guillemos.

Estos trabajos duraron un día.

Hasta este punto, el viaje se había desarrollado con toda normalidad: habían recorrido más de cien millas en menos de dos días y con mal tiempo y la goleta había probado su buen andar.

### **Jueves 25 a domingo 28 de mayo: últimos aprovisionamientos**

El jueves 25 de mayo al mediodía, continuaron ruta por el canal Dalcahue, pero los vientos del SW. ( ) los obligaron a proseguir a remolque de una de las dos chalupas ( ), penoso procedimiento por el cual llegaron a Curaco de Velez, todavía en la Isla Grande de Chiloé, frente a la isla de Achao, donde surgieron nuevamente por la falta de vientos.

En este lugar y en la mañana del viernes 26 se presentó la oportunidad de enganchar al experto patrón de lancha, lobero, práctico y cazador de nutrias Carlos Miller Norton, un inglés avencinado en Curaco, quién solicitó a Juan Guillemos formar parte de la expedición.

La insistencia y determinación del marinero, convenció a Guillemos y lo contrató de inmediato en la función de "marinero primero" con una remuneración mensual de 10 pesos.

Dice al respecto Juan Guillemos en una carta que le remite al Intendente Espiñeira, el mismo día 26 de mayo desde Curaco de Velez y cuyo texto inédito es el siguiente.

"Goleta de guerra Ancud.

Al andar frente á Curaco, mayo 26 de 1843.

Pongo en conocimiento de US. que llegamos anoche a este punto sin novedad; reina a bordo el mayor entusiasmo entre la gente que se halla bien acomodada. He encontrado en este lugar a un segundo Low, un hombre formal i de intelijencia; he tenido a bien engancharlo en la plaza de marinero primero, dándole como á los otros una parte en la pesca que se haga en los ratos libres de ocupación. Lo he socorrido con un mes de sueldo para que auxiliase a su mujer i dos hijos que tiene i aá la primera le he dejado un papel para que US le mande pagar por tesolrería cinco pesos mensuales que le deja de asignación su marido. Mañana sin falta es nuestra partida para afuera.

Dios guarde á US.

Juan Guillemos.

Señor Intendente i Comandante Jeneral de Armas de la Provincia. ( )

El práctico Miller fué un invaluable aporte a la tripulación y al viaje de la "Ancud", gracias a sus conocimientos y experiencia de navegación en los canales australes.

A las 11.30 horas del sábado 27 de mayo, la goleta dio la vela ( ) con un viento regular del N., y continuó su derrota ( ) hacia el sur por el canal de Quinchao.

En esta parte de la travesía, que se efectuaba costeando, se alternaban los días de viento –en los que las velas daban impulso a la nave- con los días de calma, en los que los remeros debían suplir con la boga la incesante falta de vientos.

Saliendo de Curaco el sábado 27, salieron por el canal de Quinchao remolcando la goleta, hacia las 15 horas de la tarde hasta la isla de Chelin, pero no encontrando un lugar adecuado para surgir y habiendo comenzado una densa neblina, se mantuvieron al paio entre las islas de Lemui y Quehui.

Hacia el final de la noche del sábado 27, fondearon en una pequeña abra de la isla de Quehui, a media milla de una capilla allí existente.( )

Permanecieron todo el domingo 28 en la isla de Quehui, donde el cura del lugar, Fray Alejandro Branche, les obsequió para el viaje con dos carneros, abundante pescado, algunos almudes de papas y madera necesaria para la reparación de algunos pañoles de la goleta.

Es importante subrayar que las condiciones físicas de la goleta eran particularmente precarias, para una travesía como la emprendida.

En efecto, lo reducido de los espacios dentro de la goleta "Ancud" (que, como se ha visto, en total tenía menos de 16 metros de largo por 3.84 mts. de ancho) nos permite suponer la resistencia, perseverancia y fuerza de voluntad de estos marineros y navegantes que, con dos mujeres, un niño, las bodegas repletas de carga, de animales domésticos y hasta algunas aves de corral, hubieron de soportar ¡cuatro meses de navegación, temporales, desperfectos y lluvias incluidas!...

Considérese además, que el viaje se efectuó en invierno, en el que las noches son más largas y los días más cortos, de manera que el sol se eleva hacia las 7 de la mañana y se pone hacia las 5 de la tarde.

Las faenas habituales de los hombres dentro de la goleta en viaje, a su vez, estaban circunscritas a la limpieza y orden de los enseres personales, la ayuda imprescindible en las maniobras con las velas y los turnos para remar cada cuatro horas desde la chalupa, cuando el tiempo lo permitía.

A su vez, la guardia de cubierta de la goleta, se organizaba en 6 cuartos, un sistema que mantenía un vigía durante cuatro horas ininterrumpidas, siendo reemplazado a continuación por otro marinero por 4 horas y así sucesivamente. Los pilotos de la goleta a su vez, hacían turnos de 6 horas.

Esta primera parte del viaje -como se podrá apreciar- se realizó por aguas interiores a lo largo del canal Apiao (que separa a la Isla Grande de Chiloé con el continente) y hasta el golfo Corcovado, dentro de la rutina antes mencionada y sin novedades hasta fines de mayo.

## **Lunes 29 al miércoles 31 de mayo: aproximándose al golfo Corcovado**

Zarparon de Isla Quehui hacia el mediodía del lunes 29 de mayo, con una ventolina variable y siendo remolcados con una de las chalupas, hasta la punta Detif, pero fueron contrariados por la marea proveniente del Sur, por lo que hubieron de surgir en este punto, a la espera de mejores condiciones.

Temprano en la mañana del martes 30 y continuando la fuerte marejada del Sur, desembarcaron en el sector de Apahuen en la isla Lemuy, para hacer aguada ( ) y embarcar leña. Seguidamente, dieron la vela con brisa floja y variable, acercándose hacia las 9 de la mañana a la punta Centinela. Durante el resto de la mañana, pasaron frente a la punta Aitui y después la punta Apahuen, mientras corrían vientos del SE. y del SSE.

Pasando por los 30° y siempre hacia el sur, se dedicaron a pescar al fin de la tarde y noche del martes 30, recogiendo abundante pesca y hasta un tiburón.

Durante la noche del 30 al miércoles 31 de mayo, las condiciones climáticas comenzaron a cambiar; el viento entonces roló ( ) al NE., refrescando rápidamente, y comenzaron a recibir una fuerte marejada entre la punta Chiguao y la punta Dirección: estaban enfrentando el golfo Corcovado.

En la tarde de este día miércoles 31, el cielo se cubrió, ahora con vientos del ENE., de manera que hubieron de pasar "a la capa" ( ) durante la noche, manteniendo la proa hacia el Oeste y con la mar muy agitada: estaban en pleno canal del Guafo.

## **Jueves 1° al lunes 5 de junio: primeros problemas en la navegación por la boca del Guafo**

Hacia las 3 de la madrugada del jueves 1° de junio, viraron nuevamente con la proa hacia el Este, pasando a la altura de la isla Queitao hacia las 7 de la mañana.

El viaje continuaba con viento muy intenso y dentro de una marejada, y hacia las 8 de la mañana comenzaron a recibir chubascos y mareas aún más intensas y gruesas: la boca del Guafo es un accidente marino -entre la isla grande de Chiloé y las islas Guaitecas- por el cual penetra desde el W. y SW. una fuerte y directa correntada procedente del océano Pacífico.

Estaban al sur de la isla Queitao ( ), a la entrada del canal Moraleda y teniendo a estribor la boca del Guafo, la goleta iba "envuelta por continuos chubascos y gran cerrazón..." según dice el práctico Carlos Miller ( ), por lo que perdieron una de las chalupas de remolque, lo que le imposibilitaba continuar.

En efecto, la primera chalupa de remolque que llevaban se inundó de agua y a continuación cortó la boza (el cable), y no pudiendo hacer nada para salvarla, debieron continuar ruta. La goleta continuaba ya en la boca del canal Moraleda, ahora bajo las manos expertas del práctico Carlos Miller, quién se internó entre algunas islas de las Guaitecas, donde encontraron precario abrigo de los vientos y mareas.

Permanecieron fondeados todo el día jueves 1° de junio, capeando el mal tiempo.



Se consultaron Guillemos, Miller y Mabón y en consejo con Phillipi consideraron una recalada más prolongada para buscar la chalupa extraviada.

El viernes 2, con algunas condiciones mejores, el capitán Guillemos ordenó enviar la segunda chalupa en busca de la embarcación perdida. Recibían vientos del Norte y lluvias: el práctico Miller salió en busca de la chalupa pero no tuvo éxito; su rostro denotaba la decepcion.

Relata el Diario de Navegación de Juan Guillemos, según Carlos Miller: "En la mañana del día 3, volví a despachar al práctico Miller i con 3 días de víveres, quedando la Ancud sin ninguna embarcación menor. El día 5 llegó Miller sin haber conseguido su objeto, no obstante haber recorrido toda la parte oriental de las Guaytecas hasta el puerto Low, tocando casi todas las playas y barrancas para ver si había fragmentos de ella, regresando por un canal del oeste." ( )

Es decir, se hicieron dos salidas en chalupa para rescatar la embarcación extraviada sin lograrlo: Miller había recorrido toda la banda oriental de las islas Guaitecas (Melinka, Leucayec, Mulchey y Valverde) hasta puerto Low, tocando en todas las playas y barrancas. En el canal King, que desemboca en el Moraleda, Miller se encontró con la lancha del marinero Bruno Andrade, de Castro, quién llevaba 13 días de navegación sin novedades.

#### **Martes 6 al domingo 11 de junio: difícil navegación en el canal Moraleda y recaladas en Puerto Americano**

En la mañana del martes 6 de junio, la goleta dio la vela con brisa floja del Sur, continuando hacia el sur por el canal Moraleda. A media mañana se acercó a la goleta una chalupa, perteneciente al bergantín-goleta lobero estadounidense "Enterprise", con matrícula de Stonington, al mando del capitán Benjamín Ash.

Esta embarcación llevaba una campaña de 10 meses en la caza de lobos marinos y se encontraba fondeada en Puerto Americano frente a la isla Tangbac ( ), en las proximidades del canal Puyuguapi.

La "Ancud" también fondeó en este punto.

En la tarde del día martes, recaló en el mismo fondeadero el lanchón de Juan Yates (muy conocido de Juan Guillemos y sus superiores), un experto navegante español dedicado a la caza de lobos marinos y que conocía en detalle los canales australes. Esa misma noche se pusieron al habla Yates y Guillemos intercambiando noticias de las novedades más recientes habidas en los canales y de las maderas disponibles en el sector.

En la mañana del miércoles 7 de junio, y con las indicaciones de Juan Yates, el capitán Guillemos dispuso que el voluntario Phillipi en la chalupa, saliera a reconocer un pequeño río que desembocaba en el abra. Phillipi constató que en el sector abundaba el ciprés y en la costa se encontraba abundante marisco: ostras, choros y cholgas en especial.

Hacia las 10 de la mañana, intentaron salir de este fondeadero, pero el viento Sur era recio por lo que debieron regresar -al principio de la tarde- a Puerto Americano, recalando en un punto más abrigado y con playa de arena. ( )

Las condiciones para la navegación eran tan malas, que Juan Guillemos decidió ocupar el tiempo del personal, en faenas de aprovisionamiento propias de la goleta.

Reunidos todos en el comedor de la goleta, Guillemos les expresó:

- No sabemos cuánto tiempo deberemos recalar en este punto, pero necesito de todos la mayor colaboración para repartirse las faenas. Acto seguido, asignó las tareas a hombres y mujeres de manera que todos quedaran ocupados en algún trabajo útil. Afuera el viento y la lluvia golpeaban la nave por estribor.

En la mañana del jueves 8 de junio, bajaron a tierra algunos marineros y las mujeres: aquellos para cortar ciprés, fabricar algunos remos, embarcar leña, agua y maderas, y las dos mujeres, para lavar la ropa de los tripulantes, faena para la cual servía la abundante piedra-pomez dispersa en la playa.

Nos relata el Diario de la Goleta Ancud al respecto: "Habiendo buena madera en puerto Americano, Guillemos resolvió construir el bote que le faltaba. Le sirvió de valioso auxiliar el viejo lobero don Juan Yate que le indicó la comarca donde se hallaba el mejor ciprés. En esta tarea demoraron desde el 12 de junio hasta el 5 de julio." ( )

A media tarde de este día 8 de junio, intentaron nuevamente salir al canal Moraleda, ya que había moderado la intensidad del viento, pero la marejada llevó la goleta hacia una roca -sobre la que la embarcación estuvo sentada algunos minutos- por lo que debieron fondear en un surgidero de isla Valverde.

En la mañana del viernes 9 de junio, dieron la vela nuevamente siguiendo por el canal Perez Norte, pero esta vez enfrentaban vientos del SE, por lo que no podían avanzar. Hacia las 5 de la tarde, los vientos calmaron algo pero cambiaron de dirección, ahora del NE, por lo que volvieron a zarpar, pasaron entre las islas Garrao y Jechica, intentando eludir el paso por el canal Moraleda.

Siguieron navegando de noche: el práctico Miller -que llevaba firme el gobierno de la goleta- conocía en detalle estos canales.

Hacia las 4 de la madrugada del sábado 10, estaban pasando a la cuadra de la isla Bergantín y poco más tarde entre las islas Jertrudis y Cuptana. Aquí, el viento disminuyó su intensidad hasta calmar. Desde la medianoche debieron seguir avanzando al remolque, ésta vez por el canal Perez Sur.

Hacia las 2 de la mañana del domingo 11 de junio, el viento volvió a soplar del NE, por lo que dieron la vela nuevamente en dirección de Puerto Americano, donde se aproximaron al amanecer.

Dos chalupas, una del bergantín "Enterprise" y otra de la goleta ballenera "Beltzei" también estadounidense, salieron en ayuda de la "Ancud" y la remolcaron hasta la bahía donde surgieron hacia las 08.45 horas.

### **Lunes 12 de junio al miércoles 5 de julio:nueva recalada en Puerto Americano**

Hacia las 9 de la mañana, Guillemos volvió a reunir a su gente en el espacio destinado a comedor:

- Ustedes saben que no me gusta la idea de recalar antes de llegar a destino. El Gobernador quiere que apuremos la navegación, no sea que lleguemos tarde, dijo el capitán mientras sujetaba su pipa nerviosamente.

- Aquí tendremos trabajo hasta el momento de zarpar, y mientras tanto don Lorenzo se hará cargo con don Juan Yates de labrar maderas y construir otra chalupa... Voluntarios para el hacha!, agregó Guillermo mirando con ansiedad a su gente; varias manos se levantaron espontáneas.

Esta recalada forzosa en Puerto Americano, retrasaba el viaje, pero Guillermo hizo realizar diversos trabajos a su gente, para mantenerlos ocupados y evitar el desánimo: pescar y mariscar, ordenar la carga en la goleta, eran las faenas más frecuentes cuando la lluvia y el viento amainaban, además de la propia construcción de la nueva chalupa.

En esta faena, el carpintero Lorenzo Aro y parte de la tripulación, tuvieron un rol primordial acompañados del lobero ( ) Juan Yates, que conocía los mejores bosques de ciprés del sector.

Pero además, otro aspecto del viaje se iba a beneficiar con esta recalada.

Aquí en Puerto Americano, aprovechando la presencia del "Enterprise", que llevaba cartas de navegación de Robert Fitz Roy, sobre los canales occidentales de la Patagonia y del Estrecho hacia el cual viajaban, Juan Guillermo solicitó al capitán Ash autorización para copiar dichas cartas; los dos capitanes conversaban fácilmente en su idioma nativo inglés, por lo que había perfecta correspondencia entre ambos.

El capitán Guillermo dispuso entonces que el naturalista Bernardo Philippi sacara copias a mano alzada de estas valiosas cartas, dibujos que resultaron ser de muy buena calidad y de gran utilidad para continuar la derrota. Además, en retribución de los servicios prestados por los marineros de la goleta "Betzei", Phillipi copió una carta náutica del Cabo de Hornos. La copia de cartas náuticas a mano, era sin duda un trabajo de gran lentitud, ya que implicaba precisión y minuciosidad de parte del copista.

La tripulación de la "Ancud" además, debió proceder a calafatear la cubierta que se encontraba en mal estado, mientras otros tripulantes bajaron el ganado a tierra. Otro grupo salía a mariscar y a pescar, con lo cual se hizo una importante economía de víveres y se pudo volver a variar el rancho diario. Venancia había encontrado en unas rocas un buen banco de choros, de manera que hizo acopio pensando en las necesidades que vendrían.

Es de notar aquí, el incidente del incendio del "Enterprise". En la noche del martes 20 de junio, hacia las 22.00 horas, el hombre de guardia de la "Ancud" dio la alarma de incendio en el bergantín-goleta estadounidense, surto a poco más de 100 metros de la goleta chilena. De inmediato el capitán Guillermo y algunos marineros se trasladaron en bote hasta el barco en peligro, despertando su tripulación. El fuego se había iniciado en un punto cercano a un pañol donde se guardaban 10 quintales de pólvora; fue extinguido rápida y oportunamente.

Durante esta permanencia de Puerto Americano, los tripulantes hicieron una sobria celebración de la fiesta de San Pedro, patrono de los pescadores y navegantes, el jueves 29 de junio.

El tiempo en este sector, durante la estadía de la "Ancud", siguió inestable entre días muy lluviosos, con vientos que se alternaban desde el NO. al SE. y días de calma.

#### **Martes 4 al domingo 9 de julio: en dirección al océano**

El martes 4 de julio alistaron todo para zarpar. En la mañana, el marino Juan Yate se ofreció para acompañar a la goleta, en calidad de Práctico, por lo menos hasta el punto más austral del archipiélago de Chonos.

Juan Guillemos aceptó el ofrecimiento, a cambio de llevarlo a la caleta donde estaba su chalupa cargando maderas: para el capitán de la "Ancud" resultaba evidente que un hombre práctico en estos canales valía enormemente, más aún si se considera que no disponían de cartas náuticas completas ni detalladas para navegar, ni había isla o archipiélago que hubiese sido reconocido.

Intentaron zarpar pero un fuerte temporal del NW. se los impidió durante todo el día.

A las 08.15 horas de la mañana del miércoles 5 de julio se embarcó Juan Yate en la goleta y dieron la vela en dirección SE. Penetraron por el canal Moraleda, donde apreciaron una abundante vegetación y siguieron ese mismo día por el canal Errázuriz. Avanzaron unas 30 millas hacia el sur y con viento fresco todo el día: hacia el fin de la tarde surgieron en la costa Este de la isla Luz.

El jueves 6, continuaron por el canal Errázuriz costearo la isla Luz a su estribor y doblaron con calmas y ventolinillas del Oeste por el canal Vicuña, teniendo la isla Humos a su babor, en dirección del océano Pacífico. En la noche siguieron navegando, pero a las 03 de la madrugada fondearon en el sector denominado Pájaros Niños.

En la mañana del viernes 7 de julio, dieron la vela con viento del NE., enfrentaron el canal Wickham, doblaron por la península Skyring y la punta Seal en dirección a la península Tres Montes la que ya divisaban en el horizonte.

Estaban saliendo al pleno océano.

Guillemos le dijo a Phillipi y al piloto Mabon: "Afirmarse ahora, que tendremos mar gruesa...", mientras oteaba el gris horizonte donde se confundían el océano con las nubes.

Desde las 14 horas de la tarde en adelante, comenzaron a recibir fuertes vientos y chubascos de diversas direcciones que hacían tumbar la goleta. Fondearon en una angostura hasta el fin de la tarde, cuando volvieron a levar anclas, con algún viento y chubascos.

A partir de las 10 de la noche, cuando los vientos calmaron, hubieron de continuar con la goleta a remos y a continuación, la goleta debió seguir remolcada con la chalupa hasta alrededor de las 3 de la madrugada del día siguiente. Entonces, se quedaron al par ( ) y descansaron algunas horas.

El sábado 8 de julio amanecieron recalados entre la punta James y la punta Rescue, en un abra donde recibían una brisa débil. Zarparon nuevamente hacia las

10 de la mañana, aprovechando la marea que los tomó a favor y siendo remolcados por la chalupa.

A media mañana el viento comenzó a soplar del SSE. por una hora, aflojando a continuación: quedaron entonces voltejando ( ) teniendo viento y marea contrarios. Apenas avanzaban y estaban sometidos a la fuerza poderosa de los elementos en pleno océano, por lo que se aproximaron a la costa para capear los vientos.

Como observaran en la mañana una colonia de lobos marinos en las proximidades de la punta Pringle, enviaron una chalupa con el voluntario B. Phillipi y dos marineros, para aprovisionarse. Regresaron hacia las 4 y media de la tarde con 14 cueros de lobos y tres lobos completos y algunas partes comestibles de los animales cazados, para incorporarlos a la alimentación de a bordo.

Habían avanzado solo 7 millas, de manera que dieron fondo próximos a la costa, a la espera de mejores condiciones.

En la mañana del domingo 9 de julio levaron el ancla y continuaron a remo hasta las 2 de la madrugada del lunes 10, surgiendo entonces en otra caleta al abrigo de las mareas y vientos.

### **Lunes 10 al martes 25 de julio:esperando tiempo propicio en isla Las Cabras**

A las 6 y media de la mañana del lunes 10 de julio levaron ancla, para seguir camino unas dos millas más adelante, ya en las proximidades del cabo Raper en la península Tres Montes. Juan Guillelmos, en vista de la inclemencia del tiempo, iba poco a poco acercándose al golfo de Penas, usando el recurso de ir "caleteando" en la costa, cada vez que el clima se volvía adverso.

Los fuertes vientos los obligaron a buscar refugio en una caleta de isla Las Cabras ( ): pocos días antes, el 5 de julio, había cambiado la luna de cuarto creciente a luna nueva...( ).

La estadía en isla Las Cabras habría de ser larga, a la espera que el tiempo sea favorable a la continuación de la navegación.

Obsérvese que el viaje se realizó en pleno invierno, por lo que las condiciones de vientos, mareas y temperaturas fueron rigurosas. La pericia marinera del piloto Mabón, secundado por el práctico Miller, debió ser esencial para asegurar la continuación de la travesía.

Las faenas a bordo estaban repartidas según la experiencia de cada uno de los tripulantes: los marineros se ocupaban por turnos del trabajo con las velas y las jarcias y de remar, también por turnos, desde la chalupa cuando el tiempo lo permitía.

Hal interior de esta reducida tripulación habían funciones esenciales que se repartían a turnos: habían vigías, veleros, navegantes, etc.

Mientras tanto, Ignacia y Venancia, las dos mujeres de a bordo, se ocupaban de la cocina diaria, preparando el rancho con los víveres que llevaban ( ) y, sobre todo, con la pesca que lograban los tripulantes. Todos estos trabajos eran distribuidos

con la máxima organización posible por el propio capitán Guillermo, atendiendo además al clima cambiante.

Temprano, el viernes 21 de julio alistaron la goleta para continuar viaje: se embarcó la chalupa y se hicieron todos los aprestos, pero un fuerte viento y lluvia del NW. los dejó en el mismo lugar, temporal que duró hasta el domingo 23.

Durante estos interminables días y noches de vientos huracanados, de encierro casi obligado y de lluvias, la única nota de esperanza la puso una cabra que venía en la goleta, la que parió una hembra el 22 de julio, en la propia cámara de oficiales, singular labor para la que sirvieron las dos mujeres de la tripulación.

El lunes 24 de julio, seguían teniendo tiempo variado, inestable y fuertes vientos.

Hacia las 10 de la mañana del martes 25 dieron la vela, volvieron a embarcar la chalupa y abandonaron el puerto, pero hacia las 3 de la tarde recibieron vientos variables del W. y del SW., por lo que tuvieron que buscar refugio, encontrando un surgidero ya conocido en la punta Pringles.

### **Miércoles 26 de julio al miércoles 2 de agosto: una grave avería los retrasa nuevamente**

El miércoles 26 de julio amaneció muy helado, sin vientos y con cielo despejado, por lo que a las 7 de la mañana levaron ancla y salieron a remo del surgidero, pero a poco andar por el canal Factoahawn comenzaron a recibir el viento Sur, por lo que dieron la vela con rumbo al cabo Taitao.

El tiempo continuaba inestable, los vientos rolaban de una y otra dirección, obligando a la goleta a navegar con extremas precauciones.

El jueves 27 el tiempo inestable continuaba, con viento fresco del W. hacia el mediodía, condición que se mantuvo todo el día. Relata el propio Guillermo esta parte de la travesía: "...a las 6 p.m. viento recio y mar gruesa, tomé vizos en la mayor y trinquete cuyo tiempo duró sin variación hasta medianoche..." ( )

Al amanecer del viernes 28, la goleta recibía fuertes golpes de mar desde el W. y SW., frente al cabo Raper, pero sin embarcar agua.

Los dioses del mar parecían desencadenados: tenían mar gruesa, con fuertes vientos, "...i viento mui recio sin entrar encima de cubierta un solo golpe de mar, aunque el buque trabajaba mucho, encontró una mar elevadísima", según escribe el capitán Guillermo.

En la mañana, hacia las 08.00 hs. se tapó la bomba con algunas virutas, debido al cabeceo de la embarcación ( ), por lo que ordenó de inmediato que se achique el agua con baldes, desde la cámara. Hacia las 09.00, cuando ya aclaraba el día, lograron sacar toda el agua del buque, pero a las 09.30, "...la goleta recibió un fuerte golpe de mar en frente la jarcia del palo trinquete, que hizo temblar el buque, pero sin reventar adentro..."

A las 10 de la mañana, el viento volvió a cambiar de dirección, ahora hacia el sur-suroeste, "...con la misma violencia, el rumbo navegándose y el cabo de Tres Montes demorando por la poca distancia de doce a quince millas..."

Entonces sobrevino lo peor: "...a las diez di vuelta por el oeste, cuando sentimos mucho ruido de agua en la bodega, mande a achicar la bomba y con baldes por la cámara, i después de tres cuartos de hora sin cesar el agua siempre aumentaba en la bodega y con los fuertes balances, la agua siempre aumentaba en la bodega estaba mojando todos los víveres. En este conflicto, se rompió el macho de fierro del timón."

Juan Guillemos ordenó achicar el agua, pero ésta se incrementaba en la bodega no siendo suficientes ni las bombas ni los baldes que se turnaban para la maniobra.

El capitán, tratando de conservar su sangre fría, daba instrucciones con fuerza y a gritos, para vencer al viento huracanado. Pero la avería era grave.

Se había roto el macho (o eje) metálico del timón, por lo que se dificultaba gobernar la nave, por lo que Guillemos decidió regresar a un puerto seguro de recalada provisoria: forzó la vela, y viento en popa navegó en dirección NNE. hasta las 7 de la tarde.

Guillemos llamó a quienes lo acompañaban en la conducción de la goleta (Miller, Mabón y Phillipi), y procedieron a inspeccionar la avería. Decidieron buscar un punto de recalada de emergencia, el que encontraron a 7 millas al norte del cabo Raper, en la bahía Cliff, por la que habían pasado el miércoles anterior.

En este precario fondeadero, que estaba frente al océano, se revisó la carga, se achicó nuevamente el agua de la bodega, pero el ingreso de agua continuaba debido al continuo balanceo de la goleta y a la mar gruesa.

### **Sábado 29 de julio al martes 1° de agosto: de regreso hacia un puerto seguro**

Había que tomar una decisión grave frente a la naturaleza de la avería. En primer lugar, había que mover la goleta de este lugar poco abrigado, y al mismo tiempo había que intentar reparar la avería, lo que no era posible con los recursos y herramientas disponibles a bordo.

Por lo tanto, Guillemos hubo de tomar una decisión drástica en vista de la avería sufrida: intentar regresar a Puerto Americano, en el archipiélago de Chonos, y enviar una chalupa con un pedido de ayuda de regreso a Chiloé.

Relata Juan Guillemos: "...el día 29 a las seis...arribé con toda fuerza de vela, el tiempo moderando mucho pero la mar lo mismo. A las 8 descubrí dónde había el agua, por el lado de estribor en frente de la tabla de jarcia del palo trinquete i por espacio de donde pies estaba rajada la tabla arriba i suspendió la tapa-regala como tres pulgadas en todo este largo, siendo bajo el agua no boyaba el buque cinco minutos..." Decidió entonces internarse por el canal Henery y el canal Moraleda para regresar a Puerto Americano.

Los marinos se miraban con desazón entre ellos, pero nadie decía nada. Millas y millas de mar recorrido hacia el sur, para ahora tener que regresar al mismo punto de partida de principios del mes...

El domingo 30 de julio amaneció el tiempo calmado, de manera que la goleta viajaba arrastrada hacia el W. por la marea vaciante ( ), pero hacia la media tarde

tuvieron viento del SO, por lo que enfilaron hacia el canal Henery, para intentar retomar a continuación el canal Errázuriz. Navegaron en esas condiciones toda la noche.

El lunes 31 de agosto siguieron soportando tiempo variable: calmas y brisas variables en la mañana, mareas al mediodía. Recalaron algunas horas en la madrugada del 1° de agosto en un surgidero abrigado, lugar donde encontraron abundancia de mariscos, entre las islas del grupo Herrera.

Siguieron la derrota a las 9 de la mañana del martes 1° de agosto, con brisas flojas y obligados a ir voltejando por el canal Moraleda en dirección Norte.

### **Miércoles 2 al sábado 26 de agosto: una larga recalada en puerto Americano**

A las 3 de la madrugada del miércoles 2 de agosto, dieron fondo en la boca de Puerto Americano y esperaron la salida del sol para encontrar el surgidero adecuado.

Al aclarar la mañana, el capitán Guillermo ordenó continuar a remo dentro de Puerto Americano hasta el surgidero.

La fortaleza del capitán Guillermo y su tripulación estaban ahora a prueba; nuevamente quizo darles aliento y confianza en la misión:

- El tiempo no nos ha acompañado, pero dos vientos y tres tormentas no me van a derrotar, dijo el capitán, mirando fijo a los ojos a sus hombres y mujeres reunidos dentro de la estrecha goleta.
- Un grupo deberá viajar a Ancud en busca de ayuda, mientras nosotros esperamos trabajando y continuaremos después, agregó con serena seguridad. Todos miraban en silencio al jefe.
- Voluntarios no faltan para ir a San Carlos, dijo el prusiano Phillipi, entre serio y con cierta ironía entusiasta, mientras levantaba su mano.
- De hecho, don Phillipi no va a viajar solo, ¿no es cierto?, acotó el práctico Carlos Miller sumándose a la peligrosa travesía.
- Don Bernardo, usted se hace cargo de este viaje a Ancud y le doy cinco marineros para que naveguen, junto con don Carlos, sentenció Guillermo satisfecho del ánimo de su gente.

Ahora comenzaba una dura faena. Sin mayor demora, Guillermo ordenó desembarcar la tropa para que construyeran un cobertizo al abrigo en la playa; dispuso que se bajen los víveres a tierra y se procedió a descalzar el timón, faenas que duraron todo el día hasta entrada la noche.

Guillermo decidió que la única forma de continuar la expedición hacia Magallanes, era enviar una chalupa de regreso a Chiloé con el propósito de traer el macho de timón reparado y con una provisión de víveres suficiente. Guillermo discutió en detalle el asunto con Miller y Phillipi y decidió que la arriesgada expedición se hiciera con 5 marineros y el práctico Miller, todos bajo la dirección de Phillipi, urgiendo a éste para que acelere su partida.

El jueves 3 de agosto, desde la madrugada, se continuó con la revisión de los víveres y se procedió a alistar la chalupa para despacharla a Chiloé.



Entre estos preparativos, Guillermo tuvo tiempo para redactar alguna correspondencia destinada a su superior en Chiloé, en la que relataba el accidente en vívidos términos. La chalupa con Miller, Phillipi y sus marineros partió hacia las 3 de la tarde de este día.

El texto inédito e integral de esta interesante carta es el siguiente.

Goleta de Guerra Ancúd= Puerto Americano Archipiélagos de los Chonos- Agosto 3 de 1843=

En cumplimiento del artículo 1 de las Instrucciones que recibí de esa Intendencia sobre mi derrota para los estrechos de Magallanes, me quedé fondeado en la goleta de mi mando en un puertecito formado por unos islotes á la vista y distancia de siete millas de la Península de Tres Montes, esperando un tiempo de seguridad para pasar hasta el golfo de Penas.

El día 26 de p.pdo mes de julio el barómetro á 30,20 luna nueva, amaneció el día muy hermoso y prometió duración de tiempo bueno; á las siete de la mañana dí la vela y me dirijí por el cabo de Factoahawn, viento fresco de la SE á las cinco al viento cambió al Oeste y despues quedo en calma; á las ocho p.m viento fresco muy oscuro con neblina no pude regresar sin mucho peligro por las piedras é islotes sin numero en este lugar; seguí mar a fuera á las diez p.m, el cambio al NO fuerte dirijo al Sud, el dia siguiente 27, día claro, viento fresco del Sud hasta las doce, á esta hora cambió el viento al Oeste con fuertes chubascos: á las seis p.m viento recio y mar gruesa tomé vizos en la mayor y trinquete cuyo tiempo duro sin variacion hasta media noche; el 28 amaneció lo mismo mar y viento muy recio sin entrar encima de cubierta un solo golpe de mar, aun que el buque trabajaba mucho encontro una mar elevadisima; á las ocho a.m se tapo la bomba con algunas birutas, achiqué con baldes por la cámara mientras tanto aclaró la bomba que á las nueve quedo corriente y el buque sin agua: á las 9 h 30 am la goleta recibió un fuerte golpe de mar en frente la jarcia del palo trinquete que hizo temblar el buque pero sin reventar adentro; á las diez cambio el viento al SSO con la misma violencia el rumbo navegándose y el cabo de Tres Montes demorando por la poca distancia de doce á quince millas; á las diez di vuelta por el Oeste cuando sentimos mucho ruido de agua en la bodega, mandé á achicar la bomba y con baldes por la cámara, y despues de tres cuarto de horas sin cesar el agua siempre aumentaba en la bodega y con los fuertes balances, la agua por todas partes en la bodega estaba mojando todos los víveres. En este conflicto se rompio el macho de fierro del timón.

Llame á los SS oficiales que me acompañan á presenciar la rápidez con que se aumenta la agua en la bodega y la perdida que estábamos sufriendo en los víveres. Á las doce me resolví de arribar viento en popa para el primer punto de arribo tanto por la rotura del macho y agua que hacia como la gran pérdida de víveres, entonces tuve el gran consuelo de ver que no era en sus fondos donde hacia el agua porque á poca diligencia quedó seca la bodega y el buque no hacia mas agua que de costumbre aun los balances era muy grande y la mar muy alta reventado, pero la bomba estaba probada cada cinco minutos en este acto de correr en popa con una mar de esta naturaleza me hizo ver las propiedades inmejorables de la goleta de Ancúd y lo bueno de sus palos.

El barómetro durante estos dias á 29-30 fecha 47= segun rumbo al NNE hasta las siete de la noche cuando orze al viento ( ) á esperar el dia para entrar en algun fondeadero, teniendo mucho recelo por el timon.

El día 29 á las seis el cabo Factoahawn demorando S 11= e distancia diez millas, arrive con toda fuerza de vela,, el tiempo moderando mucho pero la mar lo mismo: á las ocho a.m. descubri donde hacia el agua, por el lado de estribor en frente de la tabla de jarcia del palo trinquete y por espacio de doce pies estaba rajada la tabla arriba y suspendió la tapa regala como tres pulgadas en todo este largo siendo bajo el agua no boyaba el buque cinco minutos entonces me diriji por el canal de Henerg con destino á este puerto para reconocer los víveres y ser mas inmediato para conseguir otro macho para el timon y todos los días 29,30,31 y el 1 del presente vientos y calma mayor, parte del tiempo á remo: el día 2 á las siete de la mañana dimos fondo en este puerto, inmediatamente mande á la tropa á tierra para techar una casa mientras los de marina descargaban los viveres y desencalaban el timon: á las dos de la tarde todo estaba bajo de techo, y segun mi calculo habra como 20 quintales de galletas que queda cuasi masa y no sirve ni para los animales, los demas víveres á excepcion de dos sacos de frijoles no tiene novedad.

He considerado para el mejor del servicio en que estoy comisionado de encargar al Sr Dn Bernardo Philippi (voluntario de esta expedición) y la única persona que puede confiar en esta comisión de llevar el macho roto para que se haga otro por él, y hacer seis granpones conforme el modelo que lleva dicho señor, al mismo tiempo poner en conocimientos del viaje anciosamente esperando la contestación de U.S con el reemplazo de los víveres y otros pertrechos conforme la lista que lleva el Sr Philippi que yo componiendo las averias en esta de la tapa-regala es obra de dos ó tres horas.

El señor Philippi lleva la chalupa con cinco hombres de los mejores de la tripulación con doce días de víveres, consumidos en este viaje hasta el día 31 de julio. Juan Guillemos. Dios guarde a U.S =Sr Intendente Comandante de Armas de la Provincia de Chiloé. ( )

El balance de las averías, era serio, ya que al revisar la carga y sobre todo las provisiones de boca, encontraron que la “galleta marinera” ( ) y otros alimentos se habían deteriorado irremediabilmente con el agua de mar.

La chalupa llevaba víveres para 12 días de navegación.

En la misma correspondencia que llevaba Phillipi a Chiloé, le envía Guillemos al Intendente Espiñeira una lista de materiales que necesita, para ejecutar las reparaciones a la Goleta, nómina inédita que expresa lo siguiente.

“Pertrechos que se necesitan para la goleta de guerra Ancud

seis achas  
un barril alquitran  
uno iden de brea  
dos piezas lona numero 1 de 6 cada una  
cuatro libras hilo de velas  
una pieza jarcia de una y media pulgadas  
diez libras clavo de bote  
diez id de forro  
dos paquetes tachuelas  
un macho de timon  
seis granpones grandes de fierro

Al ancla Archipiélagos de Chonos.

Agosto 3 de 1843= Juan Guillemos

Documento numero 2"

A su vez, junto a este interesante pedido de materiales, Juan Guillemos con la minuciosa objetividad del marino profesional, le envía a su superior una relación detallada de los víveres que se han consumido en la travesía, cuyo texto inédito es el siguiente.

"Numero 3

Relacion de los víveres consumidos a bordo de la goleta de guerra Ancúd desde el 20 de mayo incluso hasta el 31 de julio inclusive de 1843.

mil seis cientos sesenta y cinco libras de galleta  
ochocientas treinta y dos libras de charqui  
ochocientas treinta y dos id de frijoles  
cuatrocientas diez y seis id de harina  
59 l 12 on cincuenta y nueve libras doce onzas de grasa  
59 l 12 on cincuenta y nueve id de sal  
12.1 15.02/8 doce libras quince onzas de ají  
100 l 14 on cien libras catorce onzas de azúcar  
treinta y seis libras de ierva  
ciento treinta y ocho pies nueve pulgadas velas

A la ancla en el Puerto Americano- Archipiélago de Chonos. Agosto 3 de 1843=Juan Guillemos

De esta curiosa relación, puede uno deducir e imaginar la precariedad del rancho que se sirvieron los tripulantes durante estas primeras semanas del viaje: frijoles, charqui, galleta marinera, algún pescado y marisco capturado durante las recaladas, y como austero condimento, solo ají y sal.

Consumían además, como es propio de la tradición popular y chilota, bastante hierba mate con azúcar, bebida que permitía enfrentar los fríos dominantes.

La avería sufrida por la Goleta era seria, como nos lo grafica el Diario: "Una tabla de la cinta se había rasgado como 12 pies, ofreciendo una abertura de tres pulgadas en esa longitud, origen de la cantidad de agua que hacía la goleta cuando amuraba por babor, avería que se ocasionó con un golpe de mar" ( )

El riesgoso viaje de la chalupa a Chiloé, no estuvo exento de peripecias y puede considerarse también una notable hazaña, dentro del viaje que estaba realizando la "Ancud". Escribe Macías sobre esta travesía de regreso: "Al mando de Bernardo Phillipi, con Carlos Miller y cuatro remeros, portando una detallada carta del Comandante para el Intendente Domingo Espiñeira, al oscurecer del 3 de agosto, la comisión en una chalupa a remos abandonó Puerto Americano. Tescientos kilómetros separan Puerto Americano de la isla grande Chiloé. Esta es la distancia que empezaban a recorrer en una chalupa abierta de siete metros, en pleno mes de invierno. Un poco de agua dulce y algo de pan duro que logró salvarse del cuasi naufragio constituirían la comida de seis hombres que se turnaban en el remo ya fuera para el descanso o para no congelarse de frío. Durante cinco días y cinco noches, navegaron y remarón sin cesar para cruzar las Guaitecas... Fatigados,

desnutridos con hambre y con frío, al quinto día arribaron a Dalcahue, para proseguir por tierra y llegar antes de Ancud. En Dalcahue, Phillipi consiguió un caballo y olvidándose de su propio agotamiento prosiguió el largo recorrido. Ciertamente no conocía el camino que, en pésimas condiciones, se dibujaba bajo los corpulentos robles. Pero llegó. Jadeante, se presentó ante Espiñeira, quién creía que los expedicionarios ya estaría en Magallanes...” ( )

Después de fabricado un nuevo macho del timón para la goleta y obtenido los aprovisionamientos necesarios, el grupo de Phillipi, Miller y los remeros, regresaron a Puerto Americano. Ante el notable mal estado en que había quedado la embarcación que los trajo a Ancud y que dejaron en Dalcahue, optaron por viajar esta vez en una lancha proporcionada por un experimentado piloto de Ancud, quién dirigió personalmente su nave hasta el punto en que se encontraba la “Ancud”.

Mientras tanto, ¿qué sucedía en Puerto Americano?

Durante esta recalada forzosa, los tripulantes se dieron a las tareas de fabricar una chalupa, para lo cual recorrieron la comarca en busca de buenas maderas de alerce y al calafateo de la cubierta de la goleta, mientras Venancia e Ignacia, sacaban el ganado para pastar, en las proximidades de la playa.

Se recorrieron además, los víveres, para secarlos lo mejor posible; y aprovecharon además, para mariscar en las cercanías de la playa con lo que economizaban las provisiones.

Pero sin duda, la faena más dura y pesada que tuvieron que realizar consistió en varar la goleta en una playa adecuada de Puerto Americano, a fin de poder realizar los trabajos de descalado y posterior calado del timón: esta es una de las razones más evidentes que explica, además del viaje de 23 días de la chalupa a Chiloé, el largo período de estadía en Puerto Americano.

Según el registro del Bitácora de la goleta, durante la estadía en Puerto Americano el tiempo fue predominantemente lluvioso con frecuentes vientos y temporales provenientes del SE.

En Puerto Americano estaban a una distancia entre 90 a 100 leguas (medida usual en la época) de San Carlos de Ancud...

Phillipi permaneció en Ancud 9 días, “...los estrictamente necesarios para preparar los pertrechos, hacer la galleta y las obras de herrería...”, según le escribe Espiñeira al Ministro del Interior el 19 de agosto de ese año. ( ). Los esforzados navegantes, dirigidos por Phillipi regresaron a Puerto Americano en un lanchón que fue facilitado por Juan Chávez, un antiguo vecino chilote residente en Ancud.

Para elevar la moral de su enviado, el Intendente Espiñeira, le manda con Phillipi una extensa nota, hasta hoy inédita, en la que con conceptos sobrios, encomia el esfuerzo de los marineros y los insta a continuar el viaje.

Numero 342= Ancud agosto 16 de 1843=

Se suponía á U. en el estrecho de Magallanes y en nada pensaba menos que en el suceso que há retenido la expedicion confiada al ciudadano de U. pero la llegada del naturalista prusiano Dn Bernardo Philippin me advierte las particularidades de tan desagradable acontecimiento y que la goleta de guerra Ancud no habiendo podido doblar la península de Tres Montes quedá fondeada en el puerto Americano situado

en una de las islas del archipiélago de los Chonos. Esto mismo me lo detalla U. En su parte del día 3 del mes que rije que voy a remitir en copia al dar cuenta de este accidente al supremo gobierno. Para él no habrá nada de nuevo en el incidente que ha paralizado por algunos días la expedición á Magallanes porque sabe cuan frecuentes son estos sucesos en los viajes de mar y tiempos ivajando por rejiones de tan abansada latitud y en la estacion de las lluvias: ademas el invierno há sido riguroso hasta en la parte norte del pais y todas estas razones han de ser apreciadas (no tengo la menor duda de ello) con la debida equidad por la sabiduría de nuestro gabinete.

Esta convicción debe alentar el animo de U. para continuar en el viaje con el mismo entusiasmo que lo há emprendido sin olvidar que despues de estas dificultades que son las verdaderas lecciones de la esperiencia hay mayores motivos para contar con un completo buen exito por la misma razon que hoy doble merito en contrastarlas y vencerlas: las empresas notables siempre fueron costosas, siempre dificiles en sus principios no dudo que U. comprenda este nuevo empeño en que le ponen los sucesos, y por mi parte no trepido en esperar de su celo que há de saber sufrir las faltas que ocurrieren en la continuacion del viaje y reanimar con un empeño patriótico el espiritu de l agente que expediciona si en alguna parte hubiese sufrido por consecuencia de los obstáculos que se han tocado hasta aqui, el caballero Philippi sale hoy á reunirse á U. Con la jente que trajo llevando las obras de herreria, los víveres reemplazo y los articulos navales que U. Me há pedido como indispensables para que siga la expedicion á su destino.

Al despedir la lancha en que se transporta todo hará U. sus prevenciones al piloto Chaves para que no corra riesgo la gente que la tripula ni peligre la embarcacion en su viaje de vuelta á este puerto.

Por razon del retardo experimentado en el viaje en la goleta Ancúd hay que hacer alguna alteracion en la instruccion 9<sup>a</sup> contenida en el pliego de las que di á U. el 18 de mayo del presenta año. Aquella parte de mis instrucciones le ordeno á U. volver a esta plaza el 1<sup>o</sup> de septiembre proximo y estando tan inmediata aquella fecha há venido á ser preciso que este viaje lo verifique U. discrecionalmente luego que se hayan reunido por su parte y la del Sr Dn Bernardo Philippi todos aquellos datos que se le tienen recomendados; y por haber ya prescrito las precauciones y medidas de seguridad de que debe estar en posesion antes de emprender el referido viaje no se le remiten ahora á U. y solo se le encarga que antes de ponerse en viaje para esta provincia dejando en Magallanes una parte de los expedicionarios há de quedar asegurado de que puede volver por ellos en la misma goleta Ancúd dentro del buen tiempo del proximo verano si el gobierno se decide por la colonizacion del estrecho, pues hasta ahora nada puede saberse en órden á este particular por la falta de datos y por no haber recibido esta Intendencia comunicaciones relativas á este negocio.

Dios guarde á U.

D.Espiñeira.

Al Capitan de Fragata graduado de la Marina Nacional encargado de la expedicion á Magallanes Dn Juan Guillemos.” ( )

Y de inmediato Espiñeira informó a Santiago del incidente ocurrido, a través de la siguiente comunicaci3n tambi3n inédita.

"Ancúd agosto 19 de 1843

Señor Ministro:

Por uno de aquellos sucesos tan comunes en los viajes de mar ha experimentado al retardo en el suyo al estrecho de Magallanes la expedición que salió de este puerto para aquel punto el 22 de mayo del presente año según tuve la honra de anunciarlo al Gobierno en la nota que dirigí á U.S el 23 del mismo bajo el número 204.

En el parte que incluyo á U.S en copia con el número 1 da cuenta el capitán Don Juan Guillelmos jefe de la citada expedición de los sucesos que le han obligado á retroceder desde la península de tres montes y tomar el puerto americano situado por los 45 grados de latitud y á una distancia como noventa á cien leguas de esta ciudad en el citado puerto espera Guillelmos con la Goleta Ancúd que sirve a los expedicionarios los pertrechos que se relacionan en el documento número 2 y los viveres para reponer los consumidos que se mencionan en el número 3 cuyas especies se las he remitido el 17 del mes actual á cargo del naturalista prusiano Dn Bernardo Philippi que ha sido el conductor del parte y que se me presentó el día 7 en una de las chalupas de la expedición.

Los nueve días que ha permanecido aquí el Sr Philippi han sido los estrictamente necesarios para preparar los pertrechos, hacer la galleta y las obras de herrera, pues y esta plaza están desprovista de auxilios que en casos semejantes nunca se encuentran dispuestas las especies como en Valparaíso á otro punto semejante y de gran tráfico.

El ciudadano Don Juan Molina, vecino de esta ciudad se há servido franquearme un lanchón de su pertenencia que hé tripulado competentemente para que sirva al transporte de las especies y de la gente que trajo en la chalupa el Sr. Philippi: dicha embarcación es muy segura espero que há de llegar con felicidad al Puerto Americano y regresar á esta en pocos días.

Luego que la tesorería de la Provincia haya pagado los gastos daré cuenta á U.S con remisión de los documentos para la debida inteligencia de gobierno.

Señalada con el número 4 adjunto á U.S copia de la comunicación que hé dirigido al capitán Guillelmos.

Dios gue. á U.S

D. Espiñeira

Al señor ministro del Interior.”

Mientras tanto duraba esta nueva y forzada recalada en Puerto Americano, los marineros se repartieron las faenas de recorrer los viveres colocándolos al sol para secarlos del agua, se dedicaron a mariscar en las playas cercanas para mejorar el rancho diario, volvieron a calafatear la cubierta (con la brea recién llegada) y se repararon algunas averías menores.

**Sábado 26 de agosto al viernes 8 de septiembre: con nuevas provisiones y repuestose repara la goleta**

El esforzado Phillipi y sus marineros llegaron finalmente con los repuestos a Puerto Americano el sábado 26 de agosto, informando que la lancha que conducía los víveres, con el práctico Miller y el piloto chilote Chavez, se encontraba a unas 12 millas de puerto Americano, en espera de buen viento y marea favorable. Regresaban entonces dos embarcaciones: una con Phillipi y tres marineros, y la otra con el práctico Miller, una lancha cedida por el chilote Juan Molina y que iba conducida por Chavez y dos marineros.

En la mañana del domingo 27 de agosto, Guillermo envió la chalupa en busca de la lancha, regresando a Puerto Americano esa misma noche con el voluntario Phillipi: ahora estaban los machos nuevos para el timón y los repuestos, pero los víveres solicitados a Chiloé se quedaron en la lancha a cargo del práctico Miller.

El lunes 28 de agosto en la mañana, salió nuevamente la chalupa de la goleta en demanda del abra donde se encontraba la lancha con Miller. Ambas embarcaciones llegaron a Puerto Americano hacia las 23.00 horas de la noche.

El viernes 29 de agosto, se realizó el trasbordo de una parte de los víveres a la goleta, colocándose el resto en la playa.

De regreso a Chiloé, con el piloto Chaves en la chalupa que trajo los víveres, Guillermo aprovechó el viaje para enviarle a Espiñeira la siguiente nota inédita.

“Numero 3= Goleta de Guerra Ancúd= Puerto Americano= Islas de Chonos=septiembre 6 de 1843.

El 26 del proximo pasado mes de agosto á las once de la noche recibí la correspondencia de US. fecha 16 de mismo conducida por la chalupa, la lancha no pudo llegar á este punto hasta el 29 por motivo del tiempo recio que ha reinado en este por muchos días.

Recibí por dicha lancha los víveres que condujo el Sr voluntario Dn Bernardo Philippi y los demas pertrechos navales pedidos por la goleta Ancúd, en excelente estado, que en el acto principio á la compostura de la avería que sufrió la goleta en el temporal del 28 de julio.

He tenido que calafatear toda la cubierta de nuevo y parte del costado por la seguridad de los víveres, pero el tiempo me há atrazado mucho con las continuas lluvias; solamente ayer concluí de embarcar todo; y tengo ahora la satisfaccion de anunciar á Us de la goleta de guerra Ancúd, esta más segura que nunca, ni hace la menor agua, y la jente sin excepcion muy entusiasta para llenar completamente á satisfaccion del gobierno, esta honrada comision en que está empleada. Nada mas tengo que añadir á Us solo de mi partida que es hoy mismo por un punto mas avanzado y en tal lugar espera la primer oportunidad que presente para seguir adelante. Anoche misma despaché la lancha que condució los víveres.

Y tengo todos los motivos por el buen estado del buque y empeño de todos á bordo de que muestra expedicion sera coronada con toda felicidad=Dios guarde a Us =Juan Guillermo = al Sr Intendente de la provincia de Chiloé. (35)

Debido a las diferencias de tiempo originadas en la lentitud de las comunicaciones, Espiñeira informaba a mediados de octubre a Santiago, de la continuación del viaje desde Puerto Americano, mediante la siguiente nota inédita.

“Numero  
220

Ancúd, octubre 18 de 1843.

El día 6 de septiembre anterior debe haber salido al archipiélago de los Chonos la goleta nacional Ancúd para proseguir su viaje al Estrecho de Magallanes según lo anuncia el Capitán Don Juan Guillemos en el oficio que tengo la honra de acompañar á US en copia datada en el Puerto Americano en la ya citada fecha.

Dios guarde á US.

D. Espiñeira

Señor Ministro del Interior” (36)

Pero, las preocupaciones de Guillemos no terminaban con la reparación de la goleta.

El lunes 4 de septiembre llegaron a Puerto Americano dos lanchas madereras procedentes de Chiloé, cuyos capitanes venían a negociar con el bergantín estadounidense "Enterprise"; se trataba de una operación de comercio bastante ilegal. El contrabando consistía en intercambiar carne y otros víveres, aportados por los chilotes, a cambio de tabaco, de que disponía abundantemente la nave extranjera.

Juan Guillemos decidió prohibir esta operación de contrabando, por lo que conminó al capitán del "Enterprise" para que abandone Puerto Americano y el archipiélago de los Chonos, bajo apercibimiento de declararlo contrabandista y por lo tanto, fuera de la ley en aguas chilenas.

Ante la renuencia del capitán estadounidense para retirarse, el martes 5 de septiembre en la mañana, Juan Guillemos procedió a embargar dos chalupas que aquel tenía en tierra, pero como esta medida no surtió efecto, el marino chileno amenazó con abrir fuego sobre el bergantín si no zarpaba de inmediato.

La embarcación estadounidense salió remolcada fuera de la bahía de Puerto Americano, enviando sus botes a una caleta ubicada al Norte del mismo puerto.

Hacia las 10 de la mañana del miércoles 6 de septiembre, la goleta "Ancud" se hizo a la vela y con los remos, abarlowaron junto al bergantín estadounidense, ocasión en la que el capitán chileno procedió a notificar a su capitán que se le encontraba en alguna caleta, rada o bahía de la República de Chile donde no hubiese autoridades del Estado, procedería a decomisar su buque y remitirlo a Chiloé a disposición de sus autoridades marítimas.

Pocas horas después, la nave estadounidense abandonó la costa y desapareció en el horizonte.

Los días 7 y 8 de septiembre la goleta permaneció todavía en Puerto Americano, a la espera de vientos favorables. Los trabajos diarios de pesca y marisqueo continuaban para hacer una buena provisión.



### **Sábado 9 a martes 12 de septiembre:enfrentando el golfo de Penas**

Emprendieron nuevamente la travesía desde Puerto Americano hacia el sur el sábado 9 de septiembre al mediodía; tenían vientos y mareas favorables ya que el día anterior se había producido un cambio de luna: de cuarto creciente a luna nueva.

Siguieron ese día por el canal Margarita y el canal Goñi. Para evitar las mareas del canal Moraleda, estaban decididos a continuar por canales interiores ubicados más hacia el océano, antes de enfrentar el golfo de Penas. Ese sábado surgieron en una isla del grupo Williams hacia las 20 horas y descansaron para la jornada siguiente.

El domingo 10 de septiembre, a las 7 de la mañana levaron el ancla y siguieron por el canal Margarita; hacia las 11 de la mañana pasaron a la cuadra de las islas Paz y Liebre: soportaban un viento travesía que soplabá del Norte y después del SSE.

El capitán Guillermo observó el horizonte cerrado con su catalejo y le comentó a Mabon, quien iba aferrado a la caña: "Ya don Jorge, usted me aguanta a estribor los vientos del sureste y pasamos esta racha..."

Al mediodía del 10 de septiembre tenían el cabo Raper a 9 millas de distancia, y el viento y las mareas fueron calmándose. Hacia las 4 de la tarde de ese día navegaban a la cuadra del cabo Raper teniendo la península Tres Montes a su babor. Escribe el capitán Williams en su Diario: "El cabo Raper, es como un tercio más alto que el de Tres Montes i parece como perpendicular, sin vestigio de verdura, la costa más estéril i desolada, que cuanto pueda imaginarse. Entre ambos cabos se hallan tres grandes playas de arena, pero inaccesibles de ser abordadas por ninguna embarcación por su mucha braveza." (37)

Entre la tarde y la noche del lunes 11, pasaron el golfo de Penas: habían superado el principal obstáculo en su travesía hacia el Estrecho de Magallanes.

### **Martes 12 al viernes 15 de septiembre:travesía por el canal Messier**

El martes 12 de septiembre, al amanecer tenían las islas Ayantao al Sur y entraron en el canal Messier (en los 48° de latitud sur), pasando entre la isla Juan Stuken y la península Sweet.

Al mediodía enfrentaron la llamada bahía Fatal donde identificaron un puerto seguro donde fondear. Describe Juan Williams las primeras millas del canal Messier en los siguientes términos: "La tierra, en el canal, por ambos lados es muy elevada, hallándose dos cimas cubiertas de nieve, llegando en algunas partes hasta la orilla del mar; pero abunda la madera de diferentes clases" (38). Estaban reconociendo a su paso las primeras estribaciones de Campos de Hielo Sur.

Hacia las 4 de la tarde, y teniendo la isla Wellington a estribor, los vientos se fueron calmándose, por lo que intentaron infructuosamente seguir a remo, y describe Guillermo este tramo: "En este tramo del canal, la costa del Oeste es más elevada que la Oriental, por cuyo motivo el mayor número de anclajes se señalan por el Este por ser menos profundos." (39)

Desde la medianoche hasta el amanecer del miércoles 13, los vientos comenzaron a soplar con fuerza del Norte, por lo que aprovecharon para avanzar, pasando por caleta White Kelp y caleta Lion. Observaron en este tramo del canal, además de grandes extensiones de bosque nativo, numerosas cascadas cuyo poderoso ruido les sorprendió: otra señal de las impetuosas aguas que descienden desde los Campos de Hielo Sur. El Diario ya citado describe la presencia de “carámbanos” (o icebergs) en la superficie del canal, los que dejaron atrás hacia las 10 de la mañana.

Este mismo día miércoles 13 de septiembre, hacia las 11 de la mañana tomaron contacto por primera vez con los aborígenes canoeros kaweshkar, quienes intentaron acompañarlos algunas millas. Eran los únicos navegantes que habían encontrado desde su paso por el Golfo de Penas.

Primero habían sentido extraños gritos desde tierra y a continuación vieron grandes humaredas: aunque el viento era fuerte la mar estaba calma por lo que podían navegar esas pequeñas embarcaciones. Hacia el mediodía, Guillermo detuvo el andar de la goleta, para que las embarcaciones de los aborígenes puedan alcanzarlos: al capitán le llamaba la atención que dichas canoas venían dotadas de velas, una de color rojo y otra blanca, algo desacostumbrado en los kaweshkar según sus conocimientos.

Pero el viento Norte se iba haciendo cada vez más recio, como que la goleta avanzaba a unas 5 millas por hora, por lo que fue preferible seguir navegando: izaron la vela redonda y siguieron su derrota. Durante la travesía, identificó Guillermo dos puntos apropiados como surgideros en las proximidades de la primera Angostura Inglesa.

Hacia las 2 de la tarde pasaron por la segunda Angostura, sector donde nuevamente percibieron embarcaciones kaweshkar que trataban de darles alcance, las que provenían del abra Eden. Pero teniendo viento fresco y favorable siguieron su derrota hacia el sur.

Hacia las 4 de la tarde y pasando por el paso del Indio (o Indian Reache) tenían enfrente la isla Saumarez, surgiendo a las 18.00 hs. en bahía Rocosa frente a esta isla. Por la noche se dedicaron a pescar con anzuelos, porque al parecer muchos de los tripulantes no pudieron conciliar el sueño: habían fondeado cerca de dos enormes y ruidosas cascadas perpendiculares de casi 200 metros de altura cada una, que caían directamente al mar...!

Tenían la isla Wellington a estribor y la península Exmouth a babor. (40) Grandes formaciones rocosas coronadas por milenarios bosques vírgenes y bandadas de ruidosos petreles, gaviotas y bandurrias, constituían el imponente escenario natural por donde pasaba la goleta en su ruta hacia su destino.

Al amanecer del jueves 14 de septiembre, dieron vela con viento flojo del NE. Abandonaron el surgidero frente a la isla Saumarez y continuaron descendiendo, mientras iban reconociendo fondeaderos adecuados, bautizando islas e islotes no identificados en sus cartas inglesas copiadas. (41)

Hacia las 4 de la tarde de este jueves iban en los 49° 44' S., teniendo siempre la isla Wellington a su estribor. Siguieron ruta navegando en la noche, con alguna brisa Sur y en las primeras horas de la madrugada alcanzaron los 50° Sur, dejando atrás la isla Wellington.

Los vientos seguían siendo favorables, como que a las 8 de la mañana del viernes 15 de septiembre pasaron a la cuadra de la isla de los Inocentes, en la que encontraron un buen surgidero, en la noche de este día siguieron navegando a menor velocidad, por el viento flojo del NO., el que se fue intensificando.

### **Sábado 16 y domingo 17 de septiembre: por el canal San Esteban y canal Smith**

Hacia las 2 de la madrugada del sábado 16, estaban recibiendo un viento duro con cielo cargado de nubes y siguieron ruta hacia el SE., soportando incluso fugadas de viento pasando por la isla Robert a su babor.

Al mediodía enfilaban teniendo la isla Vancouver a su babor, recibiendo un recio viento que los empujaba. La goleta avanzaba a 8 millas por hora: estaban en los 51° 24' Sur.

Hacia las 18.30 horas embocaron por el canal Smith, pasando dos horas más tarde frente a la isla del Pasaje.

La goleta navegaba con viento Norte predominante y la noche del 16 al 17 de septiembre no recalaron para aprovechar el impulso; alguna llovizna les cayó hacia medianoche, pero continuaron adelante: las horas de oscuridad se iban haciendo cada vez más cortas.

El domingo 17 de septiembre siguieron navegando con viento fresco del NW y con cielo despejado, pasando a la cuadra de isla Larga. Hacia las 9 de la mañana, encontrándose a la cuadra de isla Reynard, notaron que los grandes acantilados y bosques avistados anteriormente, se iban cambiando gradualmente por islotes con arbustos y un paisaje visualmente más acogedor.

Al mediodía se encontraban a la cuadra de isla Fairway, observándose un leve cambio del viento al W., y aunque continuaron al Sur, el viento volvió a cambiar al NW: tenían a su estribor la isla Manuel Rodríguez y seguían avanzando en su derrota.

Hacia las 2 de la tarde, y siempre con un favorable viento del NW., cayeron a babor por el cabo Tamar: habían ingresado –por fin!– al buscado estrecho de Magallanes.

### III. EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES

Como se ha visto, el clima y los dioses del mar se habían manifestado benignos en los siguientes días después de atravesar el Golfo de Penas, y ahora que bordeaban la península Muñoz Gamero a mediados de septiembre, la navegación se siguió beneficiando de algunos días con vientos propicios del N. y NW.

Domingo 17 de septiembre  
en la tarde:  
ingresan en el Estrecho de Magallanes

El resto de la tarde del sábado 17, siguieron navegando entre la isla Figueroa a su babor y la isla Jacques a su estribor, pero aquí los vientos comenzaron a rolar del SW.: el estrecho de Magallanes se caracteriza porque sus vientos más fuertes y predominantes son del SW., mientras que sus chubascos más intensos provienen del NW. ( )

En la noche, se acercaron a un abra de la isla Jacques, donde encontraron un surgidero algo seguro: frente a ellos tenían la península Córdoba de la isla Riesco.

En la cámara de la embarcación tarde en la noche, Guillemos, Phillipi, Miller y Mabón reunidos acordaron los detalles de la continuación de la expedición, después de la celebración patriótica del día siguiente:

- Creo que ahora entramos a la parte más difícil del viaje, don Bernardo, opinaba el Capitán dirigiéndose al voluntario prusiano.
- Ahora podría suceder cualquier cosa, por lo que tenemos que redoblar la vigía en cubierta, agregó Phillipi.
- Mi impresión es que no tenemos aborígenes problemáticos en esta parte austral, pero yo me precavería sobre todo de las naves extranjeras que transitan todos los días por aquí, agregó Mabón, pensando en sus anteriores viajes.

El lunes 18 de septiembre, muy temprano al amanecer, los navegantes encabezados por su capitán, hicieron a bordo y antes de dar la vela, una breve y sobria celebración de la Independencia de Chile. Nos relata el Diario del Capitán Guillemos: "al rayar el sol llamé toda la tripulación sobre cubierta arbolando el pabellón nacional por primera vez en estas rejiones, haciendo una salva de 21 cañonazos con el cañón que llevaba montado i acompañado con los entusiastas vivas de la tripulación. Hice repartir entre ella un poco de vino para celebrar el día, oyéndose brindis mui entusiastas por S.E. el señor Presidente de la República, los señores ministros de Estado i el señor Intendente de Chiloé." ( )

Pero las cosas no iban a ser muy fáciles a continuación.

Hacia las 7 de la mañana, en efecto, los vientos australes y los dioses del mar volvieron a sus andadas y un fuerte temporal los golpeó. El viento cambió a la dirección SE., lo que les obligó a navegar "de bordo y bordo", pero al pasar a la

cuadra de la isla Shelter, el viento roló nuevamente ahora al NO soplando con gran furia. Escribe Guillermo en su Diario: "Viendo la mar mui ajitada por el NO., tomé la precaución de arriar toda vela, i apenas se concluyó la maniobra cuando cayó el viento como golpe de martillo haciendo escorar la goleta hasta meter media cubierta en el agua." ( )

Durante el resto de la mañana y de la tarde, tuvieron nuevamente viento de popa lo que les permitiò avanzar hasta el cabo Quod; hacia las 6 y media de la tarde el viento calmó completamente por una media hora, pero se levantó a continuación un furioso vendaval con chubascos, que los obligó a navegar a "palo seco", llegando hacia las 19 horas a bahía Borja ( ) donde encontraron un surgidero apropiado.

Durante la noche del 18, tuvieron completa calma (o calma chicha, en el lenguaje mariner) y tiempo despejado. En la mañana del martes 19 de septiembre, dieron la vela teniendo una ventolina del SW. y avanzaron hasta la isla Carlos III pasando a la cuadra de su punta NW hacia las 9 de la mañana.

El aspecto del paisaje había venido cambiando notoriamente desde los canales antes mencionados: ahora las islas e islotes que veían en derredor presentaban tierras más llanas, escasa nieve en las cumbres y abundantes bosques.

A las 10 de la mañana pasaron la isla Carlos III y el viento se hizo más frío ahora soplando del NW. En las proximidades del paso Inglés y de la isla Charles pudieron observar la presencia de aborígenes fueguinos, los que les hicieron señales con grandes humaredas, pero aunque pasaron cerca de la costa de las islas Santa Inés y Clarence, siguieron ruta impulsados por los buenos vientos.

Hacia las 4 de la tarde, el viento calmó completamente cuando se estaban aproximando del cabo Froward, pero al poco rato los vientos rolaron, primero al NE, con fuertes fugadas que bajaban desde las alturas del cabo Froward. Más tarde, enfrentaron una fuerte marea proveniente de la costa Este del estrecho, y hacia medianoche recibieron una borrasca del W, por lo que se vieron obligados a buscar refugio, el que encontraron en la madrugada del miércoles 20 de septiembre en Snug Bay. ( ).

El miércoles 20 de septiembre, en la madrugada, enviaron un chinchorro a tierra para hacer aguada y leña, zarpando después la goleta hacia las 7 y media de la mañana con viento moderado del NW.

A las 3 de la tarde se hallaban en las proximidades del cabo San Isidro, y el viento cambió al N. con una fuerte marejada, por lo que debieron fondear en Eagle Bay o bahía de las Aguilas (6), en las proximidades del cabo San Isidro. En este punto desembarcaron nuevamente para hacer aguada y leña, haciendo el hallazgo de rucas de los aborígenes fueguinos.

En Eagle Bay permanecieron anclados todo el resto del miércoles 20, esperando que cambien los vientos, "saliendo de allí a las 7 de la mañana del día 21". ( )

#### **Jueves 21 de septiembre: la llegada a la punta Santa Ana**

Temprano, hacia las 8 de la mañana doblaron por el cabo San Isidro y enfilaron en dirección norte por el Estrecho.

Hacia las 10 de la mañana, pasaron a la cuadra de la punta Santa Ana, y habiendo observado en ese promontorio una asta de bandera, Juan Guillelmos dispuso recalar en la bahía sur contigua, llamada de San Juan. El capitán Guillelmos miraba una y otra vez con su catalejo el elevado palo de bandera en la punta Santa Ana y dijo preocupado a Phillipi: "Esto no lo esperaba, así es que bajamos de inmediato, para apurar el trámite..."

La punta Santa Ana  
y puerto Famine:  
punto fundacional de la presencia chilena  
en la Patagonia

La punta Santa Ana ( ), ubicada en la costa oeste de la península de Brunswick en el Estrecho de Magallanes, es una lengua rocosa que se extiende unos mil metros en dirección sureste en el mar, con escasa vegetación y algunos árboles y arbustos como coihues, canelos, leña dura y chaura, además del bosque caducifolio de Magallanes, representado por la lenga y el maitén chico, hacia el interior.

La superficie de este accidente, presenta un suelo vegetal en el que se desarrolla un estrato herbáceo duro y resistente y el bosque "siempreverde" de Magallanes, y su aspecto plano, sumado al estrato herbáceo, impiden los derrumbes o deslizamientos de tierra.

En el lugar existen algunos muy pequeños cursos de agua, cuya provisión es insuficiente para un asentamiento humano.

La bahía de San Juan, al sur de la punta Santa Ana, es la más adecuada para surgidero, con fondo de fango y conchuela.

Las dos características más relevantes de la punta Santa Ana son su ubicación estratégica, con respecto a la navegación en el Estrecho, y los fuertes vientos que la dominan a lo largo de todo el año.

En efecto, desde la punta y su promontorio en día despejado, es posible tener una vista amplia de la entrada sur del Estrecho de Magallanes, de las islas de Tierra del Fuego y Dawson y del acceso desde la segunda angostura por el norte, así como dominar las dos bahías que la rodean: bahía Mansa por el norte y puerto Famine por el sur, con la diferencia que bahía Mansa presenta una costa rocosa junto al promontorio, mientras que puerto Famine (también denominado puerto San Felipe por Juan Guillelmos, en el Bitácora de la goleta "Ancud") es un buen surgidero de aguas profundas y costas arenosas y accesibles, salvo que cuando hay vientos del E. se levanta mucha resaca en las playas lo que lo hacen impracticable.

Los vientos dominan el clima de este sector.

Fuertes vientos -de hasta 120 kilómetros de velocidad en ciertas rachas- azotan la punta Santa Ana durante todo el año (como se encargaría de reiterarlo la correspondencia de los primeros colonos y Gobernadores hasta 1848), y en especial en la primavera e invierno.

El capitán Juan Guillelmos miró su reloj: era el mediodía, había un sol agradable y una suave brisa. Tenía en el bolsillo de su guerrera azul, cuidadosamente doblado el documento con las Instrucciones de Espiñeira. Ordenó entonces echar el ancla.

La goleta "Ancud" recaló en la bahía de San Juan a unos trescientos metros de la punta Santa Ana y entonces desembarcaron en la chalupa, Juan Guillermo, cuatro artilleros, el teniente Manuel González y Bernardo Philippi. Relata el Diario del Capitán: "En el acto desembarqué, acompañado del teniente de Artillería don Manuel González Idalgo, el señor naturalista don Bernardo Philippi i cuatro artilleros; fuimos al asta i cavando al pié encontré enterrado un tarro de barro lacrado que abrí, hallando un documento en conmemoración de los buques de vapor "Chile" i "Perú", que habían pasado del Atlántico al Pacífico, siendo los primeros vapores que navegaron estos estrechos. En tal tarro encontré tres monedas de plata de la Gran Bretaña, trayendo a bordo dichas monedas i el documento para copiarlo." ( )

En el promontorio se percataron que se trataba de una señal dejada tres años antes (1840), por el paso de los primeros vapores –el "Chile" y el "Perú"- por el Estrecho de Magallanes.

Consistía en un mástil labrado en madera, a cuyo pié se encontraba una vasija de greda sellada con lacre, conteniendo un documento conmemorativo del paso de los vapores y tres monedas inglesas de plata. Guillermo, celoso de las prerrogativas del Estado de Chile, hizo retirar todo vestigio, dejando una copia del documento en el lugar (llevándose el original en inglés a la goleta) y reemplazando las monedas de la Corona británica por monedas chilenas.

Entonces, el capitán Guillermo -teniendo presente las instrucciones que traía y una sensación de premura que lo atenazaba- decidió de inmediato que debía procederse a la toma de posesión del Estrecho.

Regresaron al poco rato a la goleta.

Ese día, el almuerzo preparado a bordo por Venancia e Ignacia tuvo un sabor distinto y emocionante... y Juan Guillermo aprovechó el momento para anunciarles a los presentes que, concluido el almuerzo, debían desembarcar para el acto:

- Estamos prontos a la ceremonia... así es que los brindis quedan para después, sentenció Guillermo mientras apuraba en silencio su plato de cazuela de luche.
- Terminado el almuerzo, todos desembarcan en las chalupas, quedan dos marineros de guardia, y mantienen todo bien trincado, ordenó el capitán, mientras se ponía de pié y salía de la cámara.

### **La toma de posesión del Estrecho de Magallanes**

En dos viajes de la chalupa, desembarcaron todos los tripulantes y viajeros, y los soldados de Artillería procedieron a bajar a tierra una de las dos pesadas culebrinas de la goleta, con sus respectivas municiones.

Numerosos árboles en la extremidad escarpada de la punta Santa Ana daban marco al acto, mientras el viento saludaba a los recién llegados.

La sobria ceremonia, comenzó hacia las 2 de la tarde.

Primeramente, se procedió a izar la bandera de Chile en el mástil levantado en la punta Santa Ana, mientras todo el personal reunido entonaba con entusiasmo el

Himno Nacional. A continuación, Juan Guillemos y su plana mayor procedieron a levantar el acta oficial.

Entonces, de pié frente al Estrecho, teniendo a su derecha el asta con la bandera recién izada y a su izquierda, todo el personal formado y reunido, Juan Guillemos, acompañado por Eusebio Pizarro a un costado y Jorge Mabón y Bernardo Phillipi al otro, procedió a dar lectura al Acta de Toma de Posesión cuya versión textual es la siguiente.

"DIOS SALVE LA PATRIA - VIVA CHILE

En cumplimiento de las órdenes del Supremo Gobierno, el día veintiuno del mes de septiembre del año mil ochocientos cuarenta i tres, el ciudadano, capitán graduado de fragata de la Marina Nacional, don Juan Guillemos y asistido con el Teniente de Artillería don Manuel González Hidalgo, el piloto 2° de la Marina Nacional don Jorge Mabón, el naturalista prusiano voluntario don Bernardo Eunom Phillipi y el sargento 2° distinguido de Artillería don Eusebio Pizarro que actúa de Secretario, con todas las formalidades de costumbre tomamos posesión de los Estrechos de Magallanes y su territorio en nombre de la República de Chile, a quién pertenece conforme está declarado en el artículo 1° de su Constitución Política ( ), y en el acto se afirmó la bandera nacional de la República, con salva de veintiún tiros de cañón.

I en nombre de la República de Chile protesto en el modo más solemne cuantas veces haya lugar contra cualquier poder que hoi o en adelante trate de ocupar alguna parte de este territorio. I se firmaron con migo el presente acto el día beinte i un de septiembre de mil ochocientos cuarenta y tres años i el tercer año de la Presidencia del eselentísimo señor General dn Manuel Bulnes.

Juan Guillemos  
Gefe

Bernardo Phillipi  
Naturalista en comisión del  
Gobierno de Prucia y voluntario  
En la expedición a Magallanes

Manl. Gons Idalgo

Jorge Mabon

Eusebio Pizarro  
Secretario

I los de más indibiduos que firmamos esta acta de posesión son los siguientes:

Je. Ma. Yañez  
Lorenzo Aros  
Recardo Didimus  
José Santana  
Remigio Gonsales  
Geronimos Ruis  
José Vitor Mill  
Manuel Albarado  
Oracio Luis Guillemos  
Carlos Millar

ARTILLEROS DE LA REPUBLICA



Cabo - José Idalgo.  
Artilleros Sipriano Jaros  
Balintín Vidal  
Pascual Riquelme  
Manuel Billegas  
Lorenzo Soto

Eusebio Pizarro

Secretario

Mujeres  
Benancia Elguele y Jarros  
Ignacia Leyba y Bidal.

Es en todos sus partes Conforme el acto original. Con dha fha leantada que quedó depositada al pie de la hasta de Bandera lacrada y sellada con dibisa de la República de que doy fés.

V° B°

Guillermo

Eusebio Pizarro  
Secretario" ( )

Después, se procedió a la firma del Acta.

Signaron primero el documento la "plana mayor" de la expedición: Juan Guillermo, Manuel González Hidalgo, Bernardo Phillipi, Jorge Mabón y Eusebio Pizarro y, a continuación, el resto de los asistentes: los 4 marineros (dos de ellos habían quedado de guardia en la goleta), los seis artilleros de la tropa, el timonel, el carpintero y las dos mujeres.

Acto seguido, se procedió a disparar una salva de ordenanza de 21 tiros de cañón, la que fué respondida a continuación por el cañón de la goleta. Los vítores de ¡Viva Chile! de los asistentes, hicieron eco en la silenciosa bahía de San Juan.

Encendieron a continuación una fogata sobre la punta Santa Ana, y permanecieron en el lugar toda la tarde, en un momento de agazajo y descanso de todos los asistentes. Cumplida la finalidad posesoria de la expedición, marineros y oficiales todos emocionados regresaron a la goleta al fin de la tarde, pero la acción chilena de soberanía recién comenzaba...

Hacia las 8 de la noche, se abrieron tres botellas de vino de San Vicente y ahora reunidos todos en el comedor de la goleta, Guillermo pudo ofrecer un brindis:

- ¡Salud por la Patria y por el Presidente Bulnes!, dijo el capitán levantando su copa de vino blanco.
- ¡Salud!, respondieron con roncadas voces los marinos, soldados y mujeres, mientras afuera el viento austral saludaba con su ulular de espuma aquel momento histórico.
- ¡Salud por Magallanes!, agregó un marinero, mientras todos brindaban con justificada alegría. Una contundente cazuela de mariscos vino a completar el sobrio festejo.

Durante toda la noche del día 21, hasta el mediodía del viernes 22 de septiembre, soplaba sobre la punta Santa Ana un fuerte viento del W. que, según Guillermo "...levantaba la mar como humareda i cielo mui claro."

Viernes 22  
de septiembre:  
aparece la fragata francesa "Phaeton"  
en el Estrecho de Magallanes

Como lo ha registrado la historia ampliamente, al día siguiente de la toma de posesión del Estrecho, el viernes 22 de septiembre, apareció hacia las 11 y media de la mañana y por el sur, la fragata a vapor de la Marina francesa "Phaeton" (una fragata de 4 cañones y 208 tripulantes), la que fondeó en bahía San Juan -Puerto San Felipe como lo denomina Juan Guillemos- unos 45 minutos después, cerca de la goleta "Ancud".

A principios de la tarde amainó el viento, por lo que el Capitán Guillemos envió en una chalupa al voluntario Bernardo Phillipi para averiguar datos de la nave francesa. Se trataba de una fragata comandada por el Teniente de Navío Louis Maissin, la que venía procedente de Río de Janeiro y se dirigía a Talcahuano para hacer provisión de carbón de piedra, siendo su destino final las islas Marquesas en la Oceanía.

Al fin de la tarde, Bernardo Phillipi regresó a la "Ancud" con la información que Guillemos necesitaba, para consignarla en el Bitácora de navegación.

Sábado 23  
al miércoles 27 de septiembre:  
un gesto de presencia y soberanía chilena  
en el Estrecho de Magallanes

El sábado 23 amaneció tempestuoso, con vientos del W. y abundante nieve durante la tarde. Hacia las 15 horas ingresó a la bahía San Juan el bergantín ballenero francés "Fleuris", de 151 toneladas, dirigido por el capitán Flathaway. Esta embarcación venía de la costa africana y se dirigía a Chiloé para refrescar su tripulación y reaprovisionarse de víveres.

En la tarde de este día, a pesar del mal tiempo, el Comandante de la "Phaeton", visitó la goleta "Ancud" devolviendo así la visita anterior del naturalista Phillipi, aprovechando la ocasión para ofrecer sus servicios y recursos, los que fueron bien recibidos por Guillemos: algunos marineros de la nave francesa vinieron a la goleta chilena a hacer reparaciones en la cocina de ésta.

En sus conversaciones, en las que el voluntario servía de intérprete, Maissin y Guillemos intercambiaron datos acerca de algunas observaciones hechas respecto de la geografía patagónica y del Estrecho. Ambos estaban cumpliendo una misión de reconocimiento y Maissin aprovechó de informarle sobre la eventual presencia de algún individuo blanco con las tribus aónikenk (o patagones) de la región.

Hasta aquí, las relaciones entre ambos marinos eran cordiales.

En la mañana del domingo 24 de septiembre y no obstante un fuerte viento del W. que soplaba sobre la bahía y la punta Santa Ana, desembarcaron de la "Phaeton"

dos lanchas con marineros, los que instalaron una carpa cerca de la desembocadura del río San Juan, para oficiar una misa.

En la tarde de este día, el capitán Guillermo envió una chalupa con el voluntario Phillipi al bergantín ballenero "Fleuris" para comprar galletas marineras y mantequilla, que estaban escaseando en las provisiones de la goleta. Las relaciones del capitán Guillermo con los navegantes franceses, iban normales y amistosas hasta ese día.

El lunes 25 de septiembre, hacia las 7 de la mañana, y no obstante el fuerte viento lluvioso que continuaba soplando del W., los franceses de la "Phaeton" desembarcaron en dos lanchas un grupo de marineros cerca de San Juan, para cortar leña.

Hacia las 8 AM, Guillermo observó que los marineros franceses desembarcados enarbolaron el pabellón de Francia sobre un improvisado mástil en tierra, por lo que tomó sus medidas precautorias de inmediato: ordenó a un grupo de sus marineros y tropa de artilleros desembarcar en la punta Santa Ana, instalar una carpa, enarbolar la bandera chilena en un mástil lo más elevado posible y dejar montada una visible "guardia de honor".

Esa misma mañana, el capitán Guillermo, tal como había sido instruído por el Intendente Espiñeira y celoso de los intereses del Estado de Chile, hizo saber su queja mediante una nota oficial enviada al comandante del vapor de guerra francés, en la que califica la instalación de la bandera francesa en bahía San Juan, como atentatoria a la integridad del territorio de Chile.( )

Para reafirmar aún más sus intenciones de ejercicio de la soberanía chilena, Guillermo dispuso el desembarco de un piquete armado de la tropa de Artilleros de Marina que venía en la goleta, el que adoptó la posición de guardia de honor junto a la bandera de Chile en la punta Santa Ana y, superado el incidente con el zarpe de la nave francesa, ordenó la colocación de un gran tablón de madera en lo alto de la punta Santa Ana que, por el costado hacia el mar proclamaba "República de Chile" y por el costado de tierra decía "Viva Chile".

Además, el capitán Guillermo dio instrucciones a los vigías que harían la guardia nocturna de la goleta, para que le informen de cualquier movimiento, desplazamiento de embarcaciones o novedad que observen alrededor de la "Phaeton".

Las comunicaciones entre el capitán Guillermo y el comandante Maissin de la "Phaeton", siguieron siendo cordiales a pesar del protocolar intercambio de notas oficiales, y de hecho, cuando el buque francés zarpó el miércoles 27, llevó las primeras noticias de la ocupación chilena del Estrecho hasta su primer puerto de recalada para reaprovisionamiento de carbón: Talcahuano. ( )

El martes 26 de septiembre, amainaron los vientos del W, pero rolaron al NW., por lo que hubo escaso movimiento en la bahía junto a la punta Santa Ana.

En la mañana temprano, otro piquete de Artilleros fue enviado a reemplazar la guardia sobre el peñón junto a la bandera chilena, y el capitán Hathaway del "Fleuris" tuvo el caballeroso gesto de comunicarle al capitán Guillermo que zarparía en la tarde, por lo que ofrecía su viaje para transportar la correspondencia que desease: próximo puerto de recalada del "Fleuris" era Ancud. El capitán

Guillermo aprovechó de redactar un oficio para el Ministro del Interior, por intermedio del Intendente Espiñeira.

En la tarde, hacia las 16.00 hs., zarpó el "Fleuris".

Hacia las 04.00 hs. de la madrugada del miércoles 27 de septiembre, zarpó la "Phaeton" hacia Talcahuano. Con su zarpe se ponía término al incidente de soberanía antes descrito, pero sus consecuencias en el tiempo serían decisivas para la ocupación y presencia chilena en el Estrecho de Magallanes: ninguna potencia europea vendría después a cuestionar la soberanía chilena en este punto.

A las 10 de la mañana del 27, Guillermo se decidió a manifestar aún más visiblemente la soberanía de Chile en el lugar: desembarcó con el teniente de Artillería Manuel González, el piloto Jorge Mabón, el sargento 2° Eusebio Pizarro, la tropa y los marineros de la tripulación de la goleta, más el voluntario Phillipi, y "...se colocó en el asta de bandera una inscripción en letras de molde de 7 pulgadas, cortada 1 pulgada adentro del tablón i pintada. Por un lado decía REPUBLICA DE CHILE i por el otro ¡VIVA CHILE!." ( )

Completada esta nueva manifestación de presencia soberana, regresaron a bordo y al mediodía zarparon para iniciar el primer viaje de exploración del Estrecho.

### **Miércoles 27 al viernes 29 de septiembre: primeras exploraciones enfrentando los vientos del Estrecho**

Hacia las 16.00 hs. pasaron a la cuadra del sector llamado Agua Fresca al final de la tarde, hacia las 19 horas surgieron en el sector de Sandy Point o "punta arenosa", punto donde echaron el ancla. Todo ese día tuvieron vientos del WSW., que los empujaban con las velas hacia el norte del Estrecho.

El jueves 28 hacia las 4 de la madrugada el viento volvió a rolar, esta vez hacia el W., de manera que levaron ancla y continuaron viaje hacia el norte. A medida que avanzaba la mañana, el viento se fue haciendo cada vez más fuerte y arrachado. Hacia la media tarde, ya se había convertido en temporal del NW, por lo que hubieron de surgir a una 1,5 millas de la playa, en una bahía ubicada frente a isla Elisabeth e isla Magdalena ( ), donde pernoctaron al ancla.

En la madrugada del viernes 29, los vientos del NW continuaban, pero Guillermo decidió zarpar.

Dio la vela pero, a media mañana el viento se había convertido en temporal del NW: buscaron refugio, algunas millas más al Norte en la costa, siempre teniendo al frente la isla Elisabeth. Los vientos y la marea golpeaban duro la embarcación.

Hacia las 11 de la mañana, mientras combatían con vientos y mareas, observaron que descendía a la playa del sector un grupo de aborígenes aónikenk, los que procedieron a instalar sus toldos a la cuadra de la goleta.

Al final de la tarde (18 horas) y en vista que continuaba el temporal, decidieron moverse hacia un fondeadero más abrigado, que lograron una hora más tarde: los vientos corrían del NW, pero a medianoche cambiaron al W. durante toda la noche.

## **Sábado 30 de septiembrea miércoles 4 de octubre:encuentro con los aónikenk**

En la mañana del sábado 30 de septiembre y aprovechando que los vientos habían amainado algo, decidieron dar la vela y continuar, para volver a echar el ancla en la bahía de Pecket Harbour: Guillermo estaba curioso por establecer contacto con las tribus de patagones que había divisado el día anterior.

Hacia el mediodía, Guillermo envió a la playa una chalupa con el voluntario naturalista Phillipi y dos marineros, para establecer comunicación con los aónikenk, quienes practicaban la caza de guanacos en las pampas cercanas.

Phillipi, intentó hacerse entender con los aborígenes y aunque el encuentro fue cordial, con muchos gestos y sonrisas, no logró comunicar nada con ellos. Poco más tarde, se acercó a la playa otro grupo de aborígenes, los que instalaron sus toldos teniendo a la goleta al frente en la bahía.

En la tarde, Phillipi y sus dos acompañantes volvieron a desembarcar en Pecket Harbour para establecer comunicación con los aónikenk, pero no obstante sus mutuos esfuerzos, sólo lograron realizar un trueque; los aborígenes aportaron tres piernas de guanaco y los chilenos, un mazo de tabaco breva. ( )

Entre gestos y ademanes de confianza, los marineros lograron convencer a cuatro aónikenk para que vayan a la goleta y puedan comunicarse con su capitán, quedando en tierra con ellos el voluntario Phillipi, como garantía de confiabilidad de la visita.

Llegados los aborígenes a la goleta, el capitán Guillermo les atendió cordialmente obsequiándoles galletas marineras y charqui, por lo que éstos prometieron aportar al día siguiente una mayor cantidad de carne de guanaco: por lo menos, la relación económica de trueque quedaba establecida entre los aborígenes y los chilenos. Hacia las 18 horas de la tarde desembarcaron con los aborígenes invitados a la goleta.

El intercambio se haría al día siguiente, cuando una chalupa de la goleta trajera a los marineros a la playa.

Esa noche, los vientos del W. continuaron arreciando, por lo que tuvieron que dar la segunda ancla para mayor seguridad de la embarcación. ( )

Con los fuertes vientos del W., el domingo 1° de octubre los aborígenes se acercaron a la playa y esperaron pacientemente todo el día -mañana, tarde y noche- que saliera el bote para hacer el trueque, pero no fue posible enviarlo.

El lunes 2 de octubre en la mañana, una chalupa pudo desprenderse de la goleta y acercarse a la playa con Phillipi y dos marineros. Pero, la embarcación se encontraba tan a mal traer que hacía agua, por lo que hubo que regresarla a la playa, faena en la que incluso los aónikenk colaboraron. Phillipi y sus dos acompañantes quedaron en tierra y Guillermo hubo de utilizar el ingenio de un barril vacío atado a una cuerda y al defectuoso bote, para que la carne de guanaco intercambiada con los indígenas pudiera llegar a la goleta.

Estando en tierra, Phillipi aprovechó para recorrer las inmediaciones, percatándose que se trataba de tierras de buena calidad agrícola -salvo para el trigo- con buenos pastos, escasas en leña y provistas de arbustos.

Hacia las 6 de la tarde, Phillipi y los dos marineros pudieron volver a la goleta sin novedad y con abundante información de las pampas magallánicas recién reconocidas.

- Son buenos campos Capitán, muy pastosos, comentó Phillipi a Guillemos.
- Mucho arbusto y leña para acampar, si me parece, acotó el marino, fiándose de lo que había divisado desde la playa.
- Aquí hay tierras para la siembra y hasta para poner sus buenos animales, sentenció el prusiano.
- Si los dejan vivir los aborígenes... agregó Guillemos con un gesto de desconfianza.

Temprano el martes 3 de octubre, se efectuó un segundo encuentro entre los aborígenes aonikenk y los tripulantes de la "Ancud". Para ello, fue enviada una chalupa con Phillipi y dos marineros para traer a 5 aborígenes invitados, entre los cuales se integraba el chamán de la tribu.

Atendidos con generosa cordialidad, comieron abundantemente a bordo y junto con la dificultad para convencerlos que regresen a tierra, el resto de los aonikenk en tierra se agolpaban en la playa para embarcarse en el bote y venir también a la goleta. Durante estos sucesivos viajes entre la goleta y la playa con nuevos aborígenes, se hicieron numerosos trueques: botones, pieles de zorros, sortijas, tabaco, ropa, pañuelos, galleta marinera, azúcar, dulces, miel, tabaco, todo era objeto de interés de estos singulares visitantes.

Hacia el mediodía moderó en parte el viento y en la tarde, el propio Guillemos desembarcó a la playa, sin duda invitado por el chamán, con quien permaneció toda la tarde pero al momento de iniciarse una ceremonia ritual hacia las 18 horas, el capitán Guillemos y sus acompañantes fueron conminados a reembarcarse.

A las 19 horas y aprovechando algún viento favorable, Guillemos ordenó embarcar las chalupas, levaron el ancla y continuaron hacia el Norte del Estrecho.

El miércoles 4 de octubre amaneció con vientos más suaves y volvieron a descender a la playa para hacer aguada e intercambiar nuevamente con los aborígenes alguna carne de guanaco. Cumplida esta faena, hacia las 7 y media de la mañana izaron los botes, dieron las velas y zarparon con vientos frescos y suaves: continuaban costeano hacia el norte del Estrecho hasta la bahía de San Gregorio, punto donde permanecieron fondeados todo el día soportando rachas cada vez más fuertes de viento del NW.

### **Jueves 5 a lunes 9 de octubre: explorando desde bahía San Gregorio a la primera angostura del Estrecho**

Amanecieron en bahía San Gregorio.

El jueves 5 de octubre, habiendo moderado algo los vientos del NW., Guillemos envió una chalupa a la costa para surtirse de agua y de leña e intentar comunicarse

con los patagones. Hicieron también una gran fogata y humareda a fin de llamar la atención de los patagones y convocarlos, pero ninguno se presentó.

Ante la intensidad de los vientos que continuaban azotando la goleta y la falta de anclajes seguros en la costa, Guillermo decidió por el momento no continuar su exploración hacia la boca oriental del Estrecho. Hacia el mediodía, Guillermo, acompañado de Phillipi y dos marineros desembarcaron en la costa de bahía San Gregorio, recorrieron las pampas circundantes percatándose de la abundante fauna terrestre (guanacos y zorros), pero tampoco aparecieron los aónikenk.

Continuaron en el bote por la costa y descubrieron un sector donde además de un pozo de agua dulce, constatando que habían extensas pampas con abundantes pastos, propicias para la crianza de ganado, no obstante la ausencia de leña, observaciones que Guillermo consignó cuidadosamente en el Bitácora. ( )

Esa noche Guillermo escribió en su bitácora, después de dialogar con el entusiasta prusiano:

- lo que le decía el lunes Capitán... estas son tierras que dan para mucho trabajo y mucho fruto, observó certero el explorador.
- Pastos dulces, agua corriente y fresca y animales para cazar aunque no parece haber mucha leña, agregó el marino.
- Pero son pampas a perderse de vista..., dijo Phillipi mirando hacia el horizonte en tierra.
- Espero que se entusiasmen en Santiago, con estas buenas noticias, comentó Guillermo con su realismo de marino experto, mientras tomaba su pluma y comenzaba a anotar en el Bitácora.

El viernes 6 de octubre, continuaron navegando por la costa y se aproximaron a la Primera Angostura, permaneciendo sobre la costa Norte todo el día: los vientos del SSW. arreciaban intermitentemente por lo que debieron fondear en un sector denominado bahía Santiago, siempre en la costa Norte del Estrecho.

Desde su fondeadero y aprovechando el cielo despejado, pudieron observar abundantes humaredas en la Tierra del Fuego, así también como se percataron de la naturaleza llana, pastosa y sin árboles de las pampas fueguinas.

Mientras tanto y hacia la media tarde, los vientos rolaron al W. y la mar gruesa golpeaba fuerte la goleta, llegando a averiar el botalón de foque ( ) ocasionada por el fuerte cabeceo de la embarcación hasta el punto de introducir toda la proa en el agua: Guillermo ordenó cerrar las escotillas y clavar los encerados ( ), ya que la cubierta había quedado inundada.

Permanecieron en esa precaria condición todo el sábado 8 de octubre: la goleta anclada a la cuadra de la costa soportando intenso viento del SSW., cabeceando fuertemente en el oleaje desenfrenado. Hacia las 4 de la tarde, y ante el temor de que la goleta se hunda sobre sus anclas, decidió Guillermo salir de este lugar y trataron de dirigirse hacia la punta San Isidro en la costa de la Tierra del Fuego.

Pero los vientos huracanados los empujaban hacia la entrada de la Primera Angostura, con tal fuerza que temían por los botes y cuanto había sobre la cubierta de la goleta. Cerca de medianoche, surgieron en la costa Norte del Estrecho en las proximidades de la angostura, mientras la goleta cabeceaba entre las olas.

Hacia las 6 de la mañana del lunes 9 de octubre, y con los vientos bastante amainados, dieron las velas estando la marea creciente y navegando de vuelta y vuelta (o voltejeando), regresaron a la bahía de San Gregorio, donde fondearon hacia las 9 de la mañana. Desde su ubicación en la costa divisaron más tarde algunas humaredas en el sector de Oazy Harbour, motivo por el cual desembarcaron para enviarles una señal de humos: no vinieron los aónikenk de las pampas aledañas, pero sí respondieron los selknam de la Tierra del Fuego, con varias humaredas.

Hasta el momento, pese a los fuertes vientos que limitaban su navegación, el viaje de exploración de la goleta "Ancud" había resultado medianamente exitoso: Guillermo no había encontrado todavía un lugar apropiado para instalar el fuerte y la colonia, que reuniera agua potable, leña y maderas, un buen surgidero y tierras aptas para la agricultura.

### **Martes 10 de octubre:nueva manifestaciónde soberanía chilenaen el Estrecho**

Hacia las 6 de la tarde, teniendo viento del S., y mareas favorables, continuaron navegando de regreso hacia el Sur. A las 3 de la madrugada del martes 10 de octubre, surgieron cerca de la costa NW. de la isla Elisabeth.

Ya en la mañana, el capitán Guillermo decidió efectuar una nueva manifestación material y visible de soberanía en el Estrecho. Desembarcó en la isla Elisabeth (hoy isla Isabel) con el voluntario Phillipi y dos marineros, para hacer un reconocimiento detallado.

Llevando un gran tablón de madera, hizo colocarlo en el punto más elevado y notorio de la costa NW. de la isla. El madero llevaba la inscripción "REPUBLICA DE CHILE" por una de sus caras y por la otra "VIVA CHILE", similar al que había instalado en el promontorio de la punta Santa Ana.

### **Martes 10 a jueves 12 de octubre:hallazgos en la punta arenosay regreso a la punta Santa Ana**

Hasta el momento, las exploraciones realizadas habían indicado a Guillermo y sus tripulantes, que la mejor y más abrigada bahía encontrada era la de San Juan junto a la punta Santa Ana.

Para Guillermo, en ese paraje se reunían las tres condiciones más propicias para instalar la colonia: una buena bahía para la recalada de los barcos, abundante agua y maderas para las construcciones.

Pero aún faltaba completar sus exploraciones.

Hacia las 9 y media de la mañana del martes 10 de octubre, emprendieron la ruta de regreso hacia el sur: levaron ancla con una brisa leve del NW. y con una marea favorable, de manera que hacia las 4 de la tarde llegaron al sector denominado bahía Catalina, donde fondearon algunos momentos a escasa distancia de la playa y después continuaron ruta.



A las 5 de la tarde fondearon en la bahía de Sandy Point o punta arenosa, frente a la desembocadura de un río.( ) Desembarcaron en la chalupa, Guillemos, Phillipi y dos marineros y constataron abundantes restos de carbón de piedra en la playa y en ambas riberas del río.

Ambos avanzaron hacia el interior por la ribera sur del río y continuaron encontrando abundante carbón diseminado: Guillemos, Phillipi y los marineros recogieron el mineral en sus gorros y pañuelos para llevarlos como muestras.

El voluntario Phillipi entusiasmado, afirmaba que tanto carbón en las playas indicaba evidentemente la existencia de mantos carboníferos importantes en las proximidades.

Reembarcados en la goleta, se procedió a probar el carbón en el fogón de la embarcación dando un buen resultado, de manera que el resto fue guardado para enviarlo como muestra a Chiloé y Santiago.

- Esta si que es novedad, don Bernardo, le comentó Guillemos a su fiel colaborador.
- Carbón, mi querido Capitán, significa riqueza y trabajo, acotó inteligentemente el prusiano.
- Y como la prueba da buenos resultados, vamos a enviarle al Intendente Espiñeira sus buenas muestras, para que se convenza de que aquí hay futuro, agregó Guillemos mientras calentaba sus manos en el fogón.

Sin duda alguna, el hallazgo de carbón convenció a Juan Guillemos -y así lo consignó en el Bitácora de la goleta- que estaba plena y completamente justificada la colonización del Estrecho de Magallanes, en la medida en que dicho combustible era el primer elemento para la navegación a vapor, en aquel entonces en plena expansión por todo el mundo.

Hacia las 20 horas y aprovechando una brisa leve del Norte, levaron ancla en dirección de la punta Santa Ana, pero la calma durante la noche los dejó a merced de una suave marea que los llevaba lentamente.

### **Miércoles 11 al domingo 29 de octubre:la construcción del primer Fuerte Bulnes**

El miércoles 11 de octubre amanecieron con calma y con alguna brisa suave del S. trataron de continuar la derrota, llegando recién a las 4 y media de la tarde a la cuadra del sector denominado Agua Fresca, donde fondearon y enviaron algunos marineros en las dos chalupas a mariscar, pero regresaron solo con algunas centollas.

En la tarde de este día tuvieron alguna brisa del NW. de manera que zarparon al sur, pero a medianoche volvió la calma mientras estaban a unas 8 millas de distancia de su destino.

Hacia las 2 de la madrugada del jueves 12, se levantó una brisa del E., que trajo algo de frío, mientras continuaban ruta hacia punta Santa Ana.

El Bitácora de navegación de la goleta registra que hacia las 4 de la madrugada de este día, avistaron una barca a unas 3 millas de la goleta que avanzaba hacia el

Sur, por lo que cayeron a babor para acercarse y reconocerla: se trataba de la barca francesa "Malabar", capitaneada por M. Aménue, la que llevaba 23 días de navegación con destino a Burdeos (Francia).

Finalmente, hacia las 9 de la mañana fondearon en puerto San Felipe junto a la punta Santa Ana, concluyendo así su primer viaje de exploración por el Estrecho.

El capitán Guillermo, después de 14 días de viaje, se había formado la convicción que el lugar más apropiado para instalar un fuerte, que reunía las condiciones precisadas por las Instrucciones del Intendente Espiñeira era la punta Santa Ana.

El capitán Guillermo decidió que este lugar era el más adecuado para instalar la nueva colonia, sin duda alguna impulsado por consideraciones de orden histórico y militar: allí se había instalado Pedro Sarmiento de Gamboa, tres siglos antes, y la ubicación de la punta Santa Ana arrojaba una vista espléndida hacia el sur, para controlar ese acceso al Estrecho y hacia el norte.

Las primeras faenas para la instalación de la Colonia y la construcción del fortín, comenzaron el mismo miércoles 11 de octubre.

Temprano en la mañana, con su decisión tomada, Guillermo reunió a los tribulantes e impartió las primeras órdenes:

- Hemos decidido con el señor Phillipi que arriba en la punta Santa Ana está el lugar más indicado para el fuerte, dijo el capitán mientras todos lo observaban con interés.
- Un grupo de soldados irá a tierra esta mañana a hachar en el monte, a cargo del teniente González. Don Bernardo y yo haremos una breve exploración al río y después iremos al sitio para demarcar y desbrozar, agregó con decisión.
- Desde ahora, la tarea principal es cortar y labrar maderas y trasladar los tablones al sitio del fuerte, cerró el tema el Capitán, mientras todos tomaban sus herramientas y preparaban las chalupas.

Ya a las 9 de la mañana, Guillermo hizo desembarcar el piquete de soldados artilleros y 4 marineros con sus respectivas hachas, todos a cargo del Teniente González Hidalgo y el piloto Mabón, a fin de cortar las maderas adecuadas a la construcción del fortín.

Mientras tanto, el capitán Guillermo y el naturalista Phillipi con un marinero en una chalupa, trataron de internarse en el río San Juan ( ), pero ante la persistencia de la marea, hubieron de desembarcar en la playa de la ensenada, constatando sobre un pequeño terraplén la existencia de numerosos rastros de presencia humana: un poste en madera tallada con una inscripción inglesa realizada en 1832 ( ), además de un pozo donde se habían efectuado faenas de aserrado de maderas, restos de una fragua, un sendero que conducía al mástil antes indicado y un entierro de aónikenk.

Verificaron además la calidad de los campos y tierras circundantes, constatando su buena calidad agrícola.

Todo el día jueves 12 se ocupó en las faenas de corte y labrado de maderas en los bosques circundantes. La gente trabajaba afanosamente, luchando al mismo tiempo contra las desacostumbradas inclemencias del tiempo.

A partir del viernes 13 de octubre se estableció una suerte de rutina en las faenas: todos los días a las 4 de la madrugada, ya con luz del día, se desembarcaba en las dos chalupas a los marineros que, en calidad de trabajadores de la madera, cortaban los árboles y labraban tablones, vigas y tablas. Hacia las 7 de la tarde, los hacheros regresaban a la playa y se reembarcaban en la goleta.

El domingo 15, participaron en las faenas de la madera en el bosque, desde las 4 de la madrugada, el teniente González, el piloto Mabón, el carpintero Lorenzo Aro y seis marineros. Mientras tanto, el personal embarcado se ocupaban en reparar las jarcias y realizar otras faenas de utilidad para la goleta. Escribe el Capitán Guillermo en su Bitácora. "A las 4 A.M. el teniente, el piloto, carpintero i seis marineros, fueron a la montaña a labrar madera. La jente de abordaje se ocuparon en arreglar la jarcia i otras varias obras útiles." ( )

Hacia mediados de octubre, las temperaturas normales en el sector de la punta Santa Ana y San Juan, fluctuaban entre los 5° C en la mañana y los 8° C en la tarde, a los que se acompañaban además, los fuertes vientos del W., del SW. y NW. característicos de la primavera.

El corte y labrado de maderas en el bosque duró -como faena principal- hasta aproximadamente el 16 de octubre, de manera que el martes 17 de octubre, y a pesar de los fuertes vientos, chubascos intermitentes y temperaturas de 6° C., los soldados artilleros comenzaron a levantar sus ranchos en tierra, con algunas tablas y cortezas de árboles.

El martes 17 de octubre, la rutina de trabajos continuó en el monte, según anota Guillermo en su diario de bordo, con alguna novedad: "A las 4 A.M. desembarqué con el teniente, el piloto i los marineros al trabajo del monte. Como a las 11 A.M. divisamos un buque por el N., se izó inmediatamente el pabellón de la República en el asta de tierra i en la goleta i me embarqué en el chinchorro. A las 11 h. 45 m., A.M. asomó por la punta Santa Ana una fragata de guerra bajo sus tres gavia con todos sus rizos i pasada la punta desplegó bandera inglesa en la jarcia de mesana...A las 7 P.M. regresaron a bordo la partida de trabajadores, habiendo hecho los artilleros sus ranchos en tierra con cortezas de árboles." ( )

La tradicional experiencia de los chilotos en el trabajo con las maderas, fue de gran utilidad durante estas trabajosas faenas.

El miércoles 18 de octubre a las 4 de la mañana, como era de rutina, desembarcaron los hacheros que se dirigieron al monte, mientras que Guillermo y Phillipi recorrieron el promontorio de la punta Santa Ana para medir y delimitar el terreno donde se efectuaría la construcción del fuerte, señalando en el suelo el foso de circunvalación.

El jueves 19 y viernes 20 continuaron las faenas de corte y labrado en el bosque, acumulando una buena cantidad de maderas, aún con un clima caracterizado por los vientos fuertes y los chubascos.

El sábado 21 de octubre comenzaron realmente los trabajos de construcción del fortín. Esa madrugada a las 4, desembarcó toda la tripulación, no obstante los vientos del N. y del W., con algunos chubascos de agua y nieve. Durante todo el día se ocuparon en acarrear las vigas y en comenzar la construcción. Escribe al respecto el capitán Guillermo en el Bitácora de la goleta: "A las 4 A.M. desembarcó toda la tripulación i se empleó en el acarreo de las vigas desde el monte al fuerte.

En todo el día se trajeron diecisiete vigas. Otra partida se ocupó en los trabajos del fuerte i elevándolo cuatro pies desde la superficie, empleando en él dieciseis vigas. A las 7 regresamos a bordo." ( )

El domingo 22 y lunes 23 de octubre, a pesar de los vientos del W, acompañados por chubascos intermitentes, las faenas de acarreo y construcción continuaron lentamente. Hay que notar además, que desde el lunes 23, el voluntario Phillipi se hizo cargo de conducir los trabajos en el fuerte.

El martes 24 de octubre, mientras seguían siendo golpeados por fuertes vientos del W., los trabajos continuaron. Escribe Guillermo en el Bitácora de la goleta: "A las 4 AM. desembarcó la tripulación; parte se ocupó en el acarreo i corta en el monte i la otra a cargo del señor Phillipi se ocupó en los trabajos del fuerte. En este día se elevó unos seis pies. El trabajo del monte i acarreo va mas pesado cada día, pues la pobre jente padece mucho con las espinas i por la carencia de zapatos." ( )

Durante el miércoles 25 y jueves 26 de octubre, continuaron los trabajos, anotando el capitán Guillermo en su Bitácora, éste último día, que el grupo de constructores en el fuerte, logró colocar 16 vigas para formar el piso para la artillería, mientras el otro grupo continuaba trabajando "...a cargo del teniente Idalgo i el piloto Mabón en la corta i labranza de las vigas en el monte." ( )

El viernes 27 de octubre se avanzó labrandose en el bosque otras 16 vigas de roble y 4 cuartones para los puentes o portalones que serían instalados en los accesos al fortín, pero los vientos del W. y SW. fueron tan recios en la punta Santa Ana que no pudieron trabajar en la construcción. Ese día el termómetro marcó entre 9 y 11° C. ( )

La construcción lentamente iba tomando forma.

El sábado 28, aprovechando una calma en los vientos y un cielo claro, se acarrearón las maderas labradas el día anterior, de manera que el grupo de constructores dirigidos por Phillipi avanzó completando el piso del fortín.

El domingo 29, con vientos suaves del Norte y unos 9° C de temperatura ambiente, se avanzó completando la obra gruesa del fortín, como lo escribe el capitán Guillermo en su diario de bordo: "A la hora de costumbre se desembarcó la jente para el trabajo i la pieza de montaña de bronce con sus pertrechos. Se labraron dieciseis vigas y dieciseis se acarrearón hasta el fuerte. El señor Phillipi con su jente elevó seis pies del fuerte, i colocaron en él el cañón." ( ).

Mientras trabajaban en el fortín, apareció por el Norte el bergantín mercante estadounidense "Sapewing", procedente de Liverpool, capitaneado por su propietario, Cristóbal de Lozada. De inmediato, Guillermo ordenó izar la bandera chilena en el nuevo mástil en la punta Santa Ana, a lo que contestó la nave visitante, enarbolando la bandera de Estados Unidos y saludando con un disparo de cañón.

El voluntario Phillipi y dos marineros fueron retirados de las faenas constructivas y enviados en una chalupa a ponerse al habla con el bergantín que había fondeado próximo a la punta Santa Ana, hacia las 11 de la mañana. Phillipi no tuvo problemas para comunicarse con el capitán De Lozada, sabiendo que llevaba 86 días de navegación, y que viajaba con 147 toneladas de mercaderías surtidas con destino a Panamá.

Al fin de la tarde, cuando ya todo el personal había cenado en la goleta, Juan Guillemos y Phillipi se desplazaron en una chalupa con un marinero, hasta el bergantín "Sapewing", para dialogar con su capitán. Se intercambiaron cordialmente noticias, datos metereológicos y novedades de la navegación por los canales australes, aprovechando de conversar tranquilamente en inglés.

Juan Guillemos aprovechó a invitar al capitán De Lozada para el día siguiente en la punta Santa Ana.

### **Lunes 30 de octubre:el bautizo del fuerte Bulnes**

El lunes 30 de octubre, como siempre desde las 4 de la mañana, trabajaron afanosamente en la construcción, a pesar del viento Norte que golpeaba el sector. Aunque el conjunto de la construcción diseñada no estaba completada, por lo menos el fortín mismo estaba prácticamente terminado en su obra gruesa, por lo que el capitán Guillemos decidió darle alguna solemnidad a la fecha y bautizar la construcción.

Hacia las 6 de la tarde, hizo desembarcar al personal que estaba en la goleta, reunió a toda su gente y procedió a la sobria ceremonia.

Como se encontraba también surto en la bahía, el velero estadounidense "Sapewing" y su dueño y capitán había trabado comunicación con Juan Guillemos, éste le solicitó participar del singular acto.

Asistamos por un instante a la sobria ceremonia de bautizo del recién construido Fuerte de la Colonia de Magallanes. Escribe al respecto Juan Guillemos en el Bitácora de la goleta: "Aproveché este día para el bautizo del fuerte. Con este fin hice bajar a tierra toda la jente que componía la espedición para celebrar el acto. A las 6 p.m. estaba todo listo, enarbolé el pabellón nacional de la República al primer disparo i siguió salva jeneral de veintiun 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 Cristobal Lozada. Al primer disparo de cañón lo bautizaba con el nombre de la República de Chile i lo nombraba Fuerte Bulnes; en el acto rompí una botella de vino chileno sobre la muralla del Fuerte acompañado con los más entusiastas vítores de los presentes. La salva era contestada por el bergantin N.A. "Sapewing" con igual número de disparos, i más tarde por la goleta Ancud. Hice repartir dos raciones de vino a cada uno i a las 10 h 30 p.m. regresamos a bordo." ( )

### **Martes 31 de octubreal sábado 11 de noviembre:termina la construccióny se entrega el Fuerte Bulnes a su primer jefe**

Los trabajos de construcción del fortín continuaron, ahora renovados por el entusiasmo de un recinto ya bautizado: el martes 31 de octubre y miércoles 1° de noviembre, las faenas se iniciaron a la hora acostumbrada y los grupos de trabajo divididos entre el bosque y el fortín mismo. Estos dos días se avanzó en levantar las paredes del segundo piso del fuerte.

El jueves 2 de noviembre, mientras continuaban los trabajos de construcción, zarpó hacia el mediodía desde bahía San Juan el bergantín "Sapewing". El capitán De Lozada se ofreció para llevar correspondencia al norte del país y prometió a Juan Guillermo hacer una breve escala en San Carlos de Ancud para transmitir sus comunicaciones. Guillermo aprovechó la ocasión para enviar al Intendente de Chiloé, un cajón conteniendo muestras del carbón de piedra hallado en la "punta arenosa".

Hacia las 18 horas de ese día fondeó en la bahía un vapor de guerra de la Armada Británica, el "Cormorant", que procedía de Río de Janeiro con destino a Valparaíso y capitaneado por su comandante N. Gordon.

Juan Guillermo estaba comprobando, y así quedaría también consignado en el Bitácora de la goleta "Ancud", que el Estrecho de Magallanes era una ruta muy frecuentada por todo tipo de embarcaciones.

El viernes 3 de noviembre, los trabajos en el fuerte continuaron, pero ésta vez, el capitán Guillermo consideró que el primer piso estaba habitable por lo que hizo trasladarse al personal de soldados artilleros al recinto. Además, Guillermo, celoso guardián de la soberanía territorial chilena, al observar que numerosos oficiales del buque de guerra de S.M. Británica habían desembarcado para cazar en las inmediaciones del fuerte, hizo instalar una guardia armada al pie del asta de la bandera.

Al día siguiente, sábado 4 de noviembre, los trabajos constructivos continuaron: se cortaron y labraron otras 8 vigas y fueron trasladadas al fuerte, donde fueron instaladas, mientras otro grupo emparejaba los terraplenes del recinto.

Ese mismo día hacia las 18 horas, y como el capitán de la "Cormorant" diera aviso a Guillermo que zarparía al día siguiente con destino a Valparaíso, se ofreció para conducir correspondencia, costumbre que era tradicional entre los navegantes a vela en todo el mundo. El capitán Guillermo aprovechó de redactar una nota dirigida al Ministro del Interior, informándole en forma pormenorizada de todo lo realizado hasta la fecha y remitiéndole además un cajón conteniendo muestras del carbón mineral encontrado en el sector de la "punta arenosa".

De este modo, el domingo 5 de noviembre, mientras continuaban los trabajos de construcción del fortín, Juan Guillermo aprovechó el zarpe del buque inglés "Cormorant" hacia Valparaíso y, junto a un cajón con "...muestras del carbón de piedra hallado en la punta arenosa...", le envió al Ministro del Interior, Irarrázabal, una comunicación en la que, según escribe en el Bitácora: "...aproveché esta oportunidad para escribir al sr. Ministro de Estado en el Departamento de lo Interior, de las obras hechas hasta esta fecha i al mismo tiempo le remito muestras de carbón hallado en la punta arenosa." ( ).

El texto de dicha comunicación -hasta hoy inédita- en la que sintetiza todo lo obrado en Magallanes hasta ese día, es el siguiente.

"Puerto de San Felipe - Magallanes, noviembre 4 de 1843.  
Fuerte Bulnes

Sr Ministro del Estado en el Departamento del Interior.

Sr Ministro:

El día siguiente que tuve el honor de escribir a U.s con fecha 26 de septiembre zarpé de este punto á cumplir con mis instrucciones de investigar los lugares que se encargo en ellas, para levantar una fortaleza y dejar el piquete de artilleria que conduce en la goleta de guerra Ancúd; espermenté en dicha epoca unos vientos muy recios que no me dio lugar de reconocer, en la punta baja vi el cabo á mi entera satisfaccion cuyos pormenores no anotaban en mi diario; todos lo demas puntos reconocí y no se hallo un punto ventajoso ni seguro, para dejar la tropa destinada de quedar en los Estrechos, por razon de no encontrar leña para construir fortaleza y para cocinar para la jente de distancia de algunas leguas todo es llano cubierto de buenos pastos sin un arbusto, y en el lugar donde fonde en la goleta Ancúd era claramente visible desde punta barranca, que la Punta Baja es de la misma naturaleza, sin leñas llanos no mas muy pastosa; y sin fondeadero para buque alguno y mucha mar; las islas de Elizabeth, Martha y Magdalena son del mismo tenor llanos pastozas sin leña ni ramos para terreno superior para cultivar.

En vista de las razones espuestas volvi al este (dejando) marca en la isla de Elizabeth una asta con incripcion Republica de Chile el poste mas prominente donde pasan los buques.

Regrese y fondé en este puerto el día 12 octubre conservandolo mas elegible para el proposito, con abundancia en buenas maderas en el mismo lugar y agua tambien para todas partes, y seguro en respecto de los indios de la Patagonia, y en el acto de fondear la tropa y tripulacion á cortar bigas para la ereccion de la fortaleza, cuya obra se encargo el Sr naturalista Dn Bernardo Philippi. El trabajo ha sido muy pesado de conducir del monte de estas bigas al hombro, de está construido el fuerte que a la fecha esta cuasi contruido con tal seguridad que el piquete puede defenderse contra mas indios que jamas pueden reunir á un tiempo y con artilleria fuerte.

El 30 de octubre tuve el honor enarbolar el pabellon nacional de la Republica con salva general de veinte un tiros de cañon al mismo tiempo bautizandolo con el nombre del Exelentísimo Sr Presidente con una botella de vino puro chileno dentro las mas entusiastas vivas de todos que me acompaño glorioso acto, para cuya celebracion hize bajar todos en tierra, y no puedo elojiar de mas los servicios que he recibido del Sr Philippi en el presente expedicion y los entusiastas patrotismos de todos para concluir el Fuerte, que creo sera en ocho a diez dias.

Entonces (iré) en la goleta de guerra Ancúd un poco mas al este a investigar un lugar donde hallamos una cantidad de carbon de piedra que sin alguna duda existen en abundancia en los Estrechos e con este mineral desvanece toda dificultad de colonizar cualquier punto de ellos, si el gobierno supremo se halla en conveniente y por la navegacion de vapor la mas esensial.

A mi regreso de esta investigacion, zarpo para Chiloé dejando en el Fuerte Bulnes el Teniente de Artilleria de guarnicion con víveres suficientes y sin escasas para allar hasta el ultimo día de febrero.

Los buques que han fondeado en este puerto desde toma posesion en nombre de la Republica es el vapor de guerra frances y vapor de guerra inglesa, ha pasado a la vista una fragata de guerra Ingles, una barca francesa llamada Nalaban, veinte tres dias de Valparaiso con destino a Francia.

Hemos tratado con los indios de Patagonia y son muy afables donde conseguimos de ellos carne de guanaco y son jente que se puede conseguir su amistad con mucha facilidad y ventaja.

Aprovecho Sr. Ministro de saludar a U.s con el debido respecto que Dios guarde a US.

Juan Guillermo. ( ).

Con respecto a la misión de exploración que traía Guillermo, dos hechos relevantes aparecen mencionados en esta nota del capitán de la "Ancud": por un lado, las dificultades para reconocer un lugar apropiado para instalar la colonia, como que de hecho no apreciaron las bondades de la "punta arenosa" o Sandy Point; y por el otro, la importancia que le atribuyen acertadamente, al descubrimiento de carbón mineral o de piedra en dicho punto.

En esta carta aparece evidente que habiéndose recorrido la costa norte y noroccidental del Estrecho, desde puerto San Felipe hasta la primera Angostura, Guillermo y sus hombres exploradores y "...no se halló un punto ventajoso ni seguro para dejar la tropa destinada a quedar en los Estrechos, por razón de no encontrar leña para construir la fortaleza y para cocinar...". Esto significa que uno de los criterios principales por los cuales Juan Guillermo, Phillipi y los demás expedicionarios deseaban determinar la mejor ubicación de la colonia, era que el lugar estuviera adecuadamente provisto de bosques, es decir, de madera y leña para la subsistencia de los que permanecerían en la zona, y que contara con suelos cultivables.

Ese mismo día 5 de noviembre, el capitán Guillermo, celoso de asegurarse la indiscutible y exclusiva presencia chilena en los territorios australes, fue personalmente con dos marineros en una chalupa hasta la desembocadura del río San Juan e hizo quitar el poste inscrito con una leyenda en inglés, que había descubierto el 12 de octubre recién pasado. El terreno fue "terraplenado" completamente, eliminando todo rastro de presencia humana que allí hubiese.

El lunes 6 de noviembre, no obstante que los marineros desembarcaron a la hora temprana de las 4 de la mañana a trabajar, los recios vientos del NW. y SW, e incluso alguna nieve que cayó, impidieron los trabajos en el segundo nivel del fortín, por lo que se ocuparon en calafatear, "embarrar" las paredes y labrar los tablones.

El martes 7 de noviembre, y a pesar de los vientos y lluvias chubascos que caían, Guillermo ordenó que se avance en el bosque y la construcción; y escribe en el Bitácora: "Se terminó el segundo piso colocando catorce vigas. Se hizo el puente levadizo, almacén de pólvora, se terminó de enlucir la muralla por dentro i fuera i se principió el foso." ( )

Puede afirmarse que el miércoles 8 de noviembre, la obra gruesa en general del fortín estaba completada: en la mañana se construyó el batiporte, se forró la Santa Bárbara y el almacén de pólvora, por lo que ya en la tarde, pudieron desembarcarse las dos piezas de fierro de 4 calibre, más las municiones, 200 balas y 176 tiros de metralla.

El jueves 9 de noviembre, el tiempo en el sector de la punta Santa Ana, continuaba siendo inestable, con vientos del W. y SW., con cielo cargado de nubes y con



chubascos de lluvia. Con este clima, aún así desembarcaron a las 4 de la madrugada y se pusieron manos a la obra: se desembarcaron todos los víveres desde la goleta, para lo cual se efectuaron varios viajes con las dos chalupas y se instaló la artillería en el fuerte.

El viernes 10 de noviembre, continuó la rutina horaria de trabajo: desde las 4 de la mañana, los marineros y tropa bajaron a trabajar al fuerte: las faenas consistieron en excavar el foso que circundaba el fortín entre la empalizada y éste, y se trabajó en acomodar los víveres dentro de la bodega especialmente habilitada.

Además, en la tarde el carpintero Lorenzo Aro trabajó en la fabricación de una verga para la vela redonda de la goleta, mientras el resto del personal hacía aguada y cortaba leña.

Al final del día, los trabajos de ordenamiento y disposición del fortín estaban prácticamente terminados.

El sábado 11 de noviembre fué un día importante para la expedición. Temprano a las 4 de la madrugada, como de costumbre, desembarcaron todo el personal de la tripulación: mientras un grupo cortaba leña para el fogón-cocina de la goleta, otros hacían aguada. El carpintero Lorenzo Aro trabajó, además, en el arreglo de las batiportes del fortín.

Se terminó de desembarcar los víveres y los pertrechos de guerra. A continuación, el capitán Guillermo hizo levantar un inventario de todos los víveres, enseres, herramientas y pertrechos de guerra que quedaban en el recinto, entendiéndose que los víveres eran suficientes hasta fines de marzo de 1844.

Hacia el mediodía estaba todo listo para la entrega del fuerte. Se reunieron todos junto a la muralla del fuerte.

La “muralla del fuerte”, a que hace referencia Juan Guillermo, era precisamente la empalizada de troncos asentados en tierra, construída alrededor del fortín, formando un perímetro circular.

En honor a la verdad, el llamado Fuerte Bulnes era un fortín, es decir, una torre cuadrada de dos pisos y un subterráneo (la planta baja destinada a habitación de la tropa y la planta alta, para la defensa), de 4.20 a 5 metros de diámetro, construída mediante vigas superpuestas en forma horizontal, de manera que unas y otras daban solidez y trabazón a toda la edificación.

La planta alta estaba construída con cuatro aberturas que hacían las veces de troneras para fines defensivos. A su vez, el subterráneo había sido excavado en la tierra, de manera que se destinaron dos espacios contiguos: uno, para la bodega de los víveres y vituallas del personal y el otro, para depósito de las municiones y la pólvora.

El conjunto del fortín estaba rodeado de una empalizada de gruesos troncos (de 2 mts. de alto), con dos portones batientes y alrededor de ésta, se había excavado un foso seco en derredor, con un puente levadizo frente al portón principal. Entre la empalizada y el fortín -donde no había un espacio mayor de 3 a 4 metros- se erigió un gran mastil para izar la bandera.

Los expedicionarios debían estar orgullosos de la tarea realizada. Todas las operaciones de construcción de este primer fortín estuvieron a cargo del voluntario

Phillipi.

La histórica ceremonia tuvo su emotividad, dentro de la recia sobriedad del lugar y de la construcción realizada. Escribe Guillermo en el Bitácora de la goleta: "Formé la tropa i con las formalidades de estilo entregué el fuerte al teniente de artillería don Manuel González Idalgo como gobernador, con las instrucciones que debe observar hasta que reciba otras superiores; i el piloto segundo de la Marina Nacional, don Jorje Mabon, desembarcó con su equipaje i se quedó en tierra." ( )

Hasta esta fecha, en la goleta "Ancud" se habían repartido diariamente 23 raciones, pero ahora sólo se repartirían 12, que serían los que retornarían a Chiloé.

Finalmente, procedió a informar del personal que permanecería en el fortín, hasta fines de 1843, y de quienes regresarían con él a Ancud.

¿Quiénes se iban a quedar en Fuerte Bulnes? 11 individuos, a saber: el teniente de Artillería Manuel González (Gobernador de la colonia), el sargento Eusebio Pizarro, el piloto Jorge Mabón, y los soldados Cipriano Jara, Valentín Vidal, Pascual Riquelme, Manuel Villegas y Lorenzo Soto, además de las mujeres Venancia Elgueta e Ignacia Leiva.

Y ¿quiénes regresaban a Ancud? 12 individuos, a saber: el propio capitán Juan Guillermo, su hijo Horacio Luis Williams, el timonel Ricardo Didimus, el carpintero Lorenzo Aro, el práctico Carlos Miller, el voluntario Bernardo E. Phillipi y los marineros José Santana, Remijio González, Francisco Hernández, Jerónimo Ruiz, José Víctor y José María Yañez.

Domingo 12

a martes 14 de noviembre:  
segundo viaje de exploración  
por el Estrecho de Magallanes

A las 6 y media de la mañana del domingo 12 de noviembre, Guillermo hizo desembarcar al carpintero Lorenzo Aro, para que se quede trabajando en el fuerte los batiportes del segundo piso, con la intención de volver a embarcarlo para Chiloé, cuando regrese de su segundo viaje de exploración por el Estrecho.

La goleta "Ancud" levó anclas y dió la vela hacia las 7 y media de la mañana en dirección Norte.

Hacia las 3 de la tarde del domingo 12 de noviembre, divisaron una humareda en la playa en las proximidades de Agua Fresca, de manera que Guillermo despachó una chalupa con el voluntario Phillipi y dos marineros a fin de reconocer a los aborígenes y siguió ruta la goleta hacia Sandy Point.

A las 5 de la tarde, regresó la chalupa al costado de la goleta, ya que Bernardo Phillipi había decidido continuar sus investigaciones por la costa, siguiendo a pié por la costa hacia Sandy Point, pero Juan Guillermo ante la proximidad de la tarde y la oscuridad, hizo disparar un cañonazo para ser oído y envió la chalupa a recogerlo. El voluntarioso Phillipi regresó en la chalupa hacia las 19.30 horas.

Y a las 8 de la mañana del lunes 13, anclaron en la bahía denominada Sandy Point por segunda vez: desembarcaron con Phillippi y cuatro hombres, a fin de explorar la desembocadura del río, tarea que realizaron dividiéndose en dos grupos, cada uno por la ribera norte y sur de la corriente. Avanzaron por ambas riberas "poco más de dos leguas" y a lo largo de éstas encontraron gran abundancia de carbón arrojado por las olas del mar, pero no obstante sus indagaciones no encontraron vetas del mineral ni en los montes cercanos ni en los barrancos que formaban las laderas del río.

Aún así, recogieron en la playa algo más de un saco de carbón mineral, muestra que consideraron suficiente para confirmar el hallazgo efectuado el 10 de octubre.

De esa muestra, seleccionaron una buena cantidad con la que llenaron sendos cajones de madera, a destinación de las autoridades de Chiloé y de Santiago, y el resto lo utilizaron en el fogón de la goleta, con los buenos resultados previsibles. De regreso de estas exploraciones y caminatas, se embarcaron hacia las 20 horas y se mantuvieron anclados frente a la bahía mencionada hasta la mañana siguiente.

Temprano el martes 14 de noviembre, el capitán Guillermo volvió a enviar una chalupa con Phillippi y dos marineros hacia la playa de Sandy Point, y el voluntario prusiano siguió incursionando hacia el interior, por la ribera sur del río, dando con muestras de carbón mineral de mejor calidad.

Zarparon hacia Fuerte Bulnes hacia las 11 de la mañana. En su trayecto de regreso, pasaron a la cuadra de Agua Fresca hacia las 15 horas, se aproximaron a la punta Santa Ana a las 20.30 y fondearon en Puerto San Felipe hacia las 21.00 hs.

Desembarcó Guillermo en el Fuerte a fin de recoger la correspondencia de los colonos que iban a permanecer en la colonia y para entregar al Gobernador Manuel González sus últimas recomendaciones, consejos e instrucciones, en particular acerca de la vigilancia del paso de buques por el Estrecho y de la economía de los víveres con que quedaba la guarnición.

A medianoche del 14 al miércoles 15, Guillermo se embarcó en espera de buen tiempo para zarpar: había completado la misión de instalar la colonia en el Estrecho de Magallanes.

A la 1 de la madrugada del miércoles 15 de noviembre, Guillermo dió la orden de dar la vela y zarpar.

### **Miércoles 15a jueves 16 de noviembre: comienza el viaje de regreso a Chiloé**

Desde medianoche en adelante, tenían viento fresco del Norte y con ese viento alcanzaron el cabo San Isidro hacia las 3 de la madrugada.

La navegación estaba comenzando con auspiciosos vientos: hacia las 4 de la tarde pasaron a la cuadra de Isla Carlos III y al fin de la tarde el viento roló al NW. con algunas rachas más fuertes.

Hacia medianoche les salió un viento Norte que cambió al ESE. con cielo nublado, lo que les obligó a arriar todo el aparejo y esperar la luz del día para continuar. Estaban en las proximidades del cabo Notch.

Desde temprano en la mañana la navegación continuó, teniendo vientos frescos del Este y pasando por Bahía Glacier y Playa Parda. La tripulación llevaba el entusiasmo y la satisfacción de haber realizado una expedición exitosa y de mucha importancia.

Hacia las 11 de la mañana del jueves 16 de noviembre y teniendo viento flojo del Este, la goleta cayó a estribor doblando al NE. por el cabo Tamar: habían dejado el Estrecho de Magallanes.

#### **IV: EL REGRESO**

##### **Jueves 16 al martes 28 de noviembre:navegando con vientos del Sur y corrientes del Norte**

A la 1 de la madrugada, la goleta “Ancud” pasó por la bahía Glacier, de manera que avanzaron sin mayores novedades de clima o de mareas, hasta alcanzar a las 11 de la mañana las proximidades del cabo Tamar. Al fin de la tarde enfrentaron isla Fairway y ya anocheciendo se aproximaron a la isla Renouard, teniendo siempre calma de vientos y cielo claro.

¿Con qué ánimo viajaban de regreso los tripulantes de la “Ancud”? A no dudarlo, iban entusiasmados y ansiosos: entusiastas de haber cumplido lo principal de la misión instalando el fortín y el grupo de colonos, y ansiosos por llegar a puerto y reencontrar a sus familias.

El viernes 17 de noviembre en la madrugada comenzaron a recibir algún viento del Sur que les ayudó a avanzar a mayor velocidad, de manera que ya en la mañana continuaron ruta hacia el norte, aprovechando el viento Sur y Suroeste hasta pasar a la cuadra de islas Elson.

El sábado 18 de noviembre la navegación de la goleta continuó sin novedades mayores y hacia el mediodía ingresaron en el canal Smith para pasar hacia las 20 horas por el grupo de islas que denominaban los marinos “monumento de Trafalgar”. A medianoche, con alguna lluvia que les dificultaba la visibilidad, se encontraban cerca de la isla Monumento.

En estas condiciones de lluvia y falta de visibilidad enfrentaron el domingo 19 de noviembre, donde la calma les obligó a continuar a remo la cingladura, pasando hacia las 11 de la mañana cerca de las islas de Lobos. Hacia el comienzo de la noche, 21.00 hs., ingresaron por el canal Esteban y continuaron “de vuelta y vuelta” con la corriente en contra, de manera que con algún viento del NW, trataban dificultosamente de avanzar sin lograrlo mucho.

En las proximidades de isla Esperanza los vientos calmaron por lo que Guillermo ordenó en la mañana del lunes 20 de noviembre, que algunos hacheros de la tripulación descendieran para cortar cipreses y labrar una verga de velacho y hacer agua. Regresaron a bordo hacia las 22 horas, con la faena cumplida y cuando el viento del NW. comenzaba a arreciar.

El martes 21 de noviembre y ante las condiciones de vientos y mareas contrarias que continuaban difíciles se aproximaron a una bahía en un islote, que Guillermo bautizó Isla Laura, donde recalaron en espera que la marea en contra disminuya. Descendiendo a la playa cercana, los tripulantes aprovecharon a cortar leña suficiente para el fogón de la goleta y derritieron aceite de tonina para alumbrarles durante el resto del viaje. Permanecieron fondeados capeando el mal tiempo todo el martes y miércoles 22 de noviembre.

El jueves 23, mejorando algo las condiciones, zarparon nuevamente y en la mañana, con un viento muy moderado continuaron navegando impulsando a remos la goleta. Al mediodía pasaron frente a la isla Esperanza y a principios de la tarde ingresaron en el canal Guía. Al fin de la tarde pasaron a la cuadra de isla San Juan y hacia medianoche de isla Inocentes.

Durante esta parte del viaje el tiempo se había mostrado desfavorable, sobre todo porque las mareas en los canales interiores corrían con frecuencia en dirección sur, lo que retardaba la navegación. Así, el viernes 24 de noviembre, siempre en el canal Guía, pasaron a la isla Wellington para hacer aguada “y a este tiempo giró el viento al N., notando siempre que la corriente nos arrastra hacia el S”, escribió Guillermo en su bitácora de navegación.

Algo similar fue el sábado 25, donde el viento moderado o fuerte procedente del norte, se agregaba a la corriente del canal que los empujaba hacia el sur. Hacia el fin del día, el viento se volvió más intenso y cambio desde el S., y entonces comenzaron a encontrarse a su paso con bloques de hielo, pequeños pero numerosos icebergs flotando en el mar.

En las primeras horas del domingo 26 de noviembre pasaron por puerto Luisa y la ensenada de Edwards antes de ingresar en el canal Vadekind. Aquí, en la caleta Rocky fondearon, lugar donde recogieron algunos bloques de hielo para llevar a Chiloé. Al iniciarse la noche y con vientos favorables nuevamente, reemprendieron la ruta pasando hacia las 21.30 hs. por la punta Suamarez.

Temprano en la mañana del lunes 27 de noviembre, los navegantes de la goleta “Ancud” pasaron la caleta Rocky e isla Amandus, comienzo del Indian Reach, sector donde el viento calmó pero siempre teniendo la marea en su contra. Para no continuar batallando inutilmente con la correntada, se acercaron a una playa y anclaron en las proximidades del fondeadero puerto Carolina. En la costa y en dos islotes cercanos, el explorador Phillipi, siempre voluntario para recorrer lugares desconocidos desembarcó para hacer algún reconocimiento, encontrando buena madera de ciprés para embarcaciones y rastros indicativos de la presencia de venados de gran tamaño. Se hizo también ese día una tentativa de pescar con la red, pero sin éxito.

Tal como se estaba desarrollando la travesía de regreso, el tiempo parecía no prometer nada bueno. El martes 28 de noviembre madrugaron con viento fuerte del N. y lluvia, de manera que hacia las 4 de la mañana, levaron el ancla y continuaron por el Indian Reach para aproximarse a la Angostura Inglesa, donde ingresaron en la tarde con marea favorable.

Escribió Guillermo en su Bitacora: “Nos favoreció una ventolina de cuando en cuando i a remos llegamos a la parte más estrecha, donde nos calmó enteramente i con la marea, que corre con rapidez en estos lugares. Aproveché los remos para pasar por medios de los dos islotes mui cerca el uno del otro; la marea nos llevó hasta una mancha de sargazo que tiene como tres brazas de agua i aumenta rápidamente a 5, 7, 8 i 9 i en parte hasta 15 brazas fondo de fango y arena. A las 11 el Norte estaba mui oscuro i el cielo cargado, hora en la que habíamos pasado las Angosturas sin novedad.” ( )

Una vez salidos de la Angostura Inglesa, y ante el cambio de mareas y de vientos, hubieron de recalar en un surgidero en un pequeño islote. El cielo se mostraba cargado y amenazante, por lo que el capitán Guillermo dispuso descanso a toda la

tripulación hasta que tengan vientos favorables y él mismo quedó a cargo de la cubierta de la embarcación.

Esa noche durmieron casi todos dentro de las limitaciones de la goleta, y a comienzos de la madrugada tuvieron viento del sur con chubascos por lo que Guillermo ordenó levar encla y continuar la travesía. Pasaron la caleta Humareda hacia las 2 y media de la madrugada del miércoles 29 de noviembre y al comienzo de la mañana frente a las islas Domingo.

### **Miércoles 29 de noviembre: el rescate de los náufragos del bergantín “Fleury”**

Más tarde navegaron frente a la isla Rosario, y la isla de San Pedro de los Guayanecos la enfrentaron hacia las 7 de la tarde, cerca ya del temido golfo de Penas.

Aproximadamente a esta hora, los navegantes divisaron una embarcación a vela con una bandera francesa a la popa, que se dirigía hacia la goleta. A las 19.30 hs. se acostó a la “Ancud” una chalupa con el piloto del bergantín ballenero, quién le comunicó del naufragio del bergantín ballenero “Fleury”, ocurrido el 6 de noviembre recién pasado y que había sido portador de las primeras comunicaciones epistolares de Guillermo al Intendente de Chiloé.

La nave había naufragado en el Estrecho hacia el 6 de noviembre a la cuadra del Cabo Providencia. Guillermo había tomado contacto con una parte de la tripulación, que se había separado del grupo principal de náufragos por orden de su capitán Carlos Hathaway.

Y Guillermo era un caballero del mar: no dejaría a esos marineros extranjeros abandonados en las costas y las aguas de los canales australes.

El capitán de la “Ancud” decidió entonces envió una chalupa al rescate de los tripulantes naufragados y atracó la goleta en una isla cercana, en espera de las demás embarcaciones con los náufragos rescatados. Hacia las 22.20 hs. de la noche la chalupa de la “Ancud” y las dos embarcaciones francesas llegaron hasta la goleta, portando un total de 19 personas, entre las cuales el propio capitán del “Fleury”, los 2 pilotos, 10 marineros y algunos pasajeros.

A continuación, las dos chalupas de la goleta fueron izadas a bordo y las dos del barco siniestrado fueron aseguradas a popa para ser llevadas a remolque, y hacia medianoche continuaron ruta hacia Chiloé.

### **Jueves 30 de noviembre al sábado 2 de diciembre: del golfo de Penas al golfo de Corcovado**

Desde la madrugada del jueves 30 de noviembre enfrentaron las proximidades del golfo de Penas: vientos recios, el cielo claro pero la mar muy gruesa. Hacia las 2 y media de la madrugada, dando fuertes bandazos la goleta recibió dos fuertes golpes de agua por la banda de babor, los que llenaron de agua una de las chalupas embarcadas además del agua que ingresó por la escotilla mayor.

El buque avanzaba muy dificultosamente pero hacía mucho agua. Al despuntar el alba hacia las 6 de la mañana divisaron el cabo Raper y pudieron percatarse que el golpe de mar había reventado una tabla del costado de babor a la altura de la jarcia mayor. Guillermo ordenó reparar de inmediato la avería durante la navegación, colocando una tabla con lona alquitranada.

Aún así, la goleta “Ancud” se esforzaba intensamente con la mar gruesa, considerando el peso de las dos chalupas embarcadas, el arrastre de las dos chalupas rescatadas del naufragio y los treinta y un individuos en total que iban a bordo. Escribió Guillermo en su Bitácora: “A las 7 a.m. la mar era terrible, las rayas de mareas i el viento recio del S, lo que a veces me hacía tener cuidado por la goleta. En una de estas fuertes amrejadas, la chalupa más de a popa se fue a pique. La mar estaba tan elevada que nos reventó el remolque de la otra, por lo cual tuve que forzar la vela para andar a la par con las olas, pues cada una nos parecía nos iba a caer encima.” ( )

Al mediodía del jueves 30 de noviembre, estaban enfrentando la punta Pringle a su estribor, recibiendo todavía las fuertes marejadas y vientos del golfo de Penas, las que volcaron la otra chalupa a remolque por algunos momentos pero después volvió a continuar navegando.

Ese jueves 30 los dioses del mar se desencadenaron en toda su furia: hacia las 5 y media de la tarde estaban frente al cabo Taitao, pero las olas eran tan fuertes que una de ellas hizo reventar el remolque de la chalupa con lo que perdieron la segunda de éstas.

Hacia las 7 de la tarde la mar estaba “terrible” al decir de Guillermo y avistaron la isla Tenquehuen también conocido como cabo Grande, mientras seguían intentando ingresar al canal Darwin, pero debido a la fuerza de la mar, prefirieron otro rumbo.

Ya en la madrugada del viernes 1° de diciembre, la neblina apenas dejaba ver a escasas millas adelante. Un claro que tuvieron hacia las 8 de la mañana les permitió percibir la isla Guamblin, mientras la costa de las islas del archipiélago de los Chonos, en la banda de estribor de la goleta continuaba cubierta de neblina.

Al mediodía ya tuvieron cielos claros y pasaron a la cuadra de isla Ipun, siempre recibiendo las fuertes marejadas del océano Pacífico. A principios de la tarde avanzaron hasta las cercanías de la isla Guafo, para enfrentar el golfo de Corcovado. En el resto de la tarde y principios de la noche, siguieron rumbo NNE. con viento moderado pero manteniéndose la costa cubierta de neblinas.

Desde la media tarde hasta bien entrada la noche siguieron enfrentando mar muy crecida y continuas rayas de mareas, mientras el cielo amenazaba con lluvias y neblina.

El sábado 2 de diciembre lo ocuparon en intentar atravesar el golfo de Corcovado para ingresar en el golfo de Ancud y aprovechar las aguas interiores más tranquilas del archipiélago.

Toda la noche y madrugada de ese sábado continuaron recibiendo vientos recios del W, y lloviznas arrachadas, hasta principios de la mañana cuando divisaron a babor la isla San Pedro, prefiriendo entonces el capitán Guillermo tratar de acercarse a la costa para capear los vientos y mareas.



Una gran alegría invadió a los tripulantes de la “Ancud”, contento que contagió en parte a los náufragos franceses que viajaban apretujados en la embarcación: ¡estaban ya a la vista de la isla grande de Chiloé...y sentían que se acercaban al fin de la travesía!

Cerca de isla San Pedro pasó entre dos islotes rocosos Caduhuapi y Conoitad para intentar escapar de la marea del Corcovado. Una marea fuerte a favor que comenzaron a recibir desde la 8 de la mañana impulsó aún más la embarcación, de manera que hacia las 10 pudieron percibir la isla Laitec en la banda de babor.

Mientras el cielo continuaba nublado y amnazante y con la marea favorable pasaron hacia las 3 de la tarde a la altura de punta Centinela, donde la marejada hizo ingresar bastante agua a la embarcación. Mientras los tripulantes se daban a la tarea de achicar el agua, la embarcación seguía rumbo al NE., de manera que hacia las 10 de la noche pasaron la punta E. de las islas Chaulinec por el canal Apiao.

A medianoche iban pasando por la altura de las islas Chauques: estaban cada vez más cerca de su destino y alguna impaciencia comenzaba a sentirse entre los tripulantes.

### **Domingo 3 a lunes 4 de diciembre:una breve recalada en Calbuco**

Desde la madrugada del domingo 3 de diciembre el viento roló al SSW, agregándose nuevamente chubascos intensos por lo que debieron arriar las velas y empujados por la marejada se aproximaron a la isla Tabon, en las proximidades del golfo de Calbuco. Pero, además, la tripulación y su abultado equipaje se encontraban faltosa de agua potable, por lo que Guillermo hacia las 4 de la tarde fondeó en la entrada de la bahía de Calbuco en las proximidades de la punta Caicaen.

Mientras una parte de la tripulación hacía aguada en las playas de la punta Caicaen, el capitán Guillermo se embarcó en una chalupa con el voluntario Bernardo Phillipi y el capitán Hathaway del bergantín siniestrado, para informar al Gobernador del Departamento los pormenores del naufragio. Los cuatro regresaron a la “Ancud” hacia medianoche y la autoridad departamental pudo imponerse de las condiciones en que venían los náufragos.

En la madrugada del lunes 4 de diciembre, el capitán Guillermo decidió enviar a Ancud una chalupa con cinco marineros, en la que iban Phillipi y Hathaway a fin de adelantarse a comunicar al Intendente Espiñeira de la llegada de la “Ancud”. Los vientos continuaban dominando del SW., por lo que hacia las 8 de la mañana Guillermo decidió levar anclas y emprender la ruta hacia Ancud. Después de pasar a la altura de la isla Lagartija, hacia las 5 de la tarde la marea del canal de Chacao estaba creciente, por lo que recalaron en la bahía de Chacao en espera de mareas favorables.

Hacia las 23 horas con alguna condición mejor siguieron ruta, pasando a la cuadra de isla Quinterquen, mientras seguía soplando un viento del sur.

### **Martes 5 de diciembre:la llegada de la goleta “Ancud” a San Carlos de Ancud**

Hacia la 1 de la madrugada del martes 5 de diciembre, y habiendo calmado los vientos, continuaron a remo remolcados por la chalupa. A esa hora vino otro bote desde Ancud para ayudar en la faena de remolque. Hacia las 2 y media de la mañana pasaron a la altura de isla Cochinos y a las 3 dieron fondo a una media cuadra frente al muelle de San Carlos de Ancud.

Comenzaron a desembarcar a los náufragos y en medio de la oscuridad de la noche calma y la claridad de la luna, el cura párroco de Ancud hizo sonar repetidamente su campana, para despertar al vecindario.

Lentamente, en medio de la oscuridad, la playa de Ancud se fue llenando de voces y de algarabía.

El capitán Guillermo se sintió de pronto conmovido por las emociones que se mezclaban entre las gentes en la playa: unas silenciosas lágrimas corrieron por sus mejillas, mientras los náufragos eran atendidos en tierra y los tripulantes que habían regresado, se abrazaban ruidosamente con sus familiares.

Se desembarcaron las velas y se aseguró la goleta con cables desde la playa; entonces, Juan Guillermo descendió a tierra en una chalupa.

En la playa lo esperaba orgulloso el Intendente Domingo Espiñeira, ante el cual el recio marino inglés-chileno se plantó firme:

- Misión cumplida, señor Gobernador, dijo Guillermo con voz potente y emocionada, mientras los demás marinos bajaban sus enseres y se abrazaban a sus familiares.
- La Patria tiene héroes vivientes, le contestó Espiñeira orgulloso, mientras saludaba al marino con efusión.

Así, la goleta “Ancud”, su capitán y sus tripulantes, habían entrado en la Historia.

## **REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y DOCUMENTALES**

En la elaboración de este ensayo, se consultaron además de las fuentes orales ya mencionadas, numerosas fuentes ya publicadas, algunas fuentes inéditas (que se encuentran en el Archivo Nacional y el Museo del Instituto Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada), ciertas Cartas de Navegación para comprender la ruta seguida por la expedición y colecciones periódicas varias.

### **Fuentes publicadas**

Anrique, N.: La Goleta de Guerra “Ancud” toma posesión del Estrecho de Magallanes. Anales de la Universidad de Chile. Tomo CVIII, Santiago, 1901. (pp. 807-877 y 931-985).

Barros Arana, D.: Un decenio de la Historia de Chile (1841-1851). (2 vols.) Santiago, 1913.

Barros Arana, D.: Historia General de Chile. Santiago, 1884.

Braun Menéndez, A.: Fuerte Bulnes. Santiago, 1997. Ed. Fco. De Aguirre.

Chaigneau, J.F.: Derrotero del Estrecho de Magallanes. Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile. Vol. 22. Valparaíso, 1900. Talleres Hidrográficos de la Armada.

Darwin, Ch.: The voyage of the Beagle. N. York, 1962. The Natural History Library. Anchor Books.

Diario de Guerra del Fuerte Bulnes. 1844-1850. Punta Arenas, 1998. Ed. de la Universidad de Magallanes.

Encina, F.A.: Historia de Chile. (37 vols.) Santiago, 1983. Ed. Ercilla.

Macías, A.: La goleta Ancud. Frutillar, 1999.

Martinic, M.: Historia de la región magallánica. (2 vols.) Punta Arenas, 1997. Ed. de la Universidad de Magallanes.

Miller, C.: Viaje de la goleta de guerra "Ancud" para tomar posesión del Estrecho de Magallanes. El práctico D. Carlos Miller. Ancud, 1901.

#### Fuentes inéditas

Archivo Correspondencia Intendencia de Chiloé. 1840-1850.

Bitacora de la Goleta de Guerra "Ancud". 1843. (Museo del Instituto Hidrográfico de la Armada).

#### **Cartas de navegación**

Carta N° 54 "Cabo Tablas – Isla Guafo". Valparaíso, 1955. Armada de Chile.

Carta N° 709. "Golfo de Ancud". Valparaíso, 1951. IHACH.

Carta N° 716 "Islas Desertores a Islas Guaitecas". Valparaíso, 1988. IHACH.

Carta N° 801. "Canal Moraleda. Islas Guaitecas a Puerto Lagunas". Valparaíso, 1984. IHACH.

Armada de Chile: Atlas Hidrográfico de Chile. Valparaíso, 1988. Instituto Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

#### **Colecciones**

Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile. Santiago de Chile. (1875-1928)

Diario "El Magallanes". Punta Arenas. (1900-1910).

Fuente: <http://materialesdehistoria.blogia.com/temas/historia-politica.php>

---



Información disponible en el sitio ARCHIVO CHILE, Web del Centro Estudios "Miguel Enríquez", CEME:  
<http://www.archivochile.com>

Si tienes documentación o información relacionada con este tema u otros del sitio, agradecemos la envíes para publicarla. (Documentos, testimonios, discursos, declaraciones, tesis, relatos caídos, información prensa, actividades de organizaciones sociales, fotos, afiches, grabaciones, etc.)

Envía a: [archivochileceme@yahoo.com](mailto:archivochileceme@yahoo.com)

**NOTA:** El portal del CEME es un archivo histórico, social y político básicamente de Chile. No persigue ningún fin de lucro. La versión electrónica de documentos se provee únicamente con fines de información y preferentemente educativo culturales. Cualquier reproducción destinada a otros fines deberá obtener los permisos que correspondan, porque los documentos incluidos en el portal son de propiedad intelectual de sus autores o editores. Los contenidos de cada fuente, son de responsabilidad de sus respectivos autores, a quienes agradecemos poder publicar su trabajo.

© CEME web productions 2003 -2008 