

DIARIO

DE LA

GOLETA "ANCUD"

AL MANDO DEL

Capitan de Fragata don JUAN GUILLERMOS

(1843)

Para tomar posesion del Estrecho de Magallanes

Publicado por primera vez, con Notas i varios Documentos

POR

NICOLAS ANRIQUE R.



SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA, LITOGRAFÍA I ENCUADERNACION BARCELONA
Moneda, entre Estado i San Antonio

—
1901

DIARIO

DE LA

GOLETA "ANCUD"

AL MANDO DEL

Capitan de Fragata don JUAN GUILLERMOS

(1843)

Para tomar posesion del Estrecho de Magallanes

Publicado por primera vez, con Notas i varios Documentos

POR

NICOLAS ANRIQUE R.



SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA, LITOGRAFÍA I ENCUADERNACION BARCELONA
Moneda, entre Estado i San Antonio

—
1901



Señor don Roberto Maldonado C.

Al dedicar a Ud. esta publicacion, el primer trabajo hidrográfico chileno, no solo lo hago por el afecto que nos liga, sino porque Ud. ha querido continuar la ardua tarea de la hidrografía que ya estranjeros i chilenos ilustres le han trazado la senda. Ojalá que Ud. logre dar cima a la publicacion de la carta hidrográfica del litoral i archipiélagos australes i con ello habrá satisfecho las necesidades de la navegacion, comercio e industria.

N. A. R.





LA GOLETA DE GUERRA "ANCUD"

TOMA POSESION DEL ESTRECHO DE MAGALLANES



INTRODUCCION



I

La relacion del viaje de la goleta *Ancud*, el primer barco nacional que explorara la costa i extremo sur de Chile, merece ser publicada i salvado del olvido el recuerdo de esa nave.

Ella fué la primera que tremoló el pabellon chileno con mui buen éxito explorando los canales occidentales de Patagonia durante un invierno crudo i riguroso, ejecutando innumerables descubrimientos jeográficos i tomando en seguida posesion efectiva del Estrecho de Magallanes i su territorio, tres dias ántes que un buque de la marina francesa, el *Phaëton*, lo hiciera a nombre de su Gobierno.

El Presidente jeneral don Manuel Búlness, fué el autor de esta magna obra, i los señores don Juan Williams i el sarjento mayor don Bernardo E. Philippi los que la realizaron, despues de infinitas penalidades i contratiempos.

Trascurridos cincuenta i siete años se publican, por primera vez, estos documentos que orijinales unos i en borradores otros tengo en mi poder. El *diario* orijinal i los planos que trazan la derrota están en el archivo de la Oficina Hidrográfica de Valparaiso; para esta publicacion he cotejado aquél con el borrador que me facilitó bondadosamente el contra-almirante Williams Rebolledo, hijo de don Juan.

En *El Araucano*, periódico del Gobierno (1), se publicó una reseña de la toma de posesion del Estrecho i el parte del piloto 2.º, el cual ha sido nuevamente publicado por don Alberto Fagalde (2).

El señor Barros Arana fué el primero que reveló las pretensiones de la Francia de tomar posesion i dominio del Estrecho de Magallanes como medida política i económica en proteccion de sus colonias del Océano Pacífico (3).

Desde hace algunos años tenia ya preparado el material para la publicacion de este trabajo, pero causas imprevistas me habian impedido realizarlo. Mas ha sido una felicidad, pues al revisar los documentos referidos noté que era justo consagrar algunas líneas a la memoria de don Bernardo E. Philippi, jeógrafo emprendedor

(1) *El Araucano*, 1843 núm. 691 del 17 de Noviembre i 26 de Abril de 1844.

(2) *Magallanes, El pais del porvenir, Valparaiso*. 1901. 4.º, VI 438 pájs. i dos planos.

(3) Apéndice, documento núm. 6.

que prestó servicios eminentes a Chile tanto en la colonización de las provincias australes como en la toma de posesión del Estrecho de Magallanes. Pedí algunos rasgos a su hermano, el sabio doctor R. A. Philippi i al doctor don Francisco Fonck. Ambos inmediatamente me remitieron los apuntes que publico al fin. Inútil creo recomendar esas piezas, dictadas la una por el cariño i la comunidad de ideas, i por la observación i el aprecio de todo lo que indica progreso para el país, la otra. Reciban ámbos mis mas sinceros agradecimientos.

Mi labor, esta vez, ha sido coronada felizmente, pues al dar a la publicidad el diario del comandante del *Ancud*, he contado con tan excelentes cooperadores.

Para mayor facilidad de los lectores he modificado, en parte, la relación i coordinado con los planos i derroteros. En esta tarea he sido eficazmente secundado por mi antiguo jefe don Francisco Vidal Gormaz.

II

El jefe militar a quien encomendó el Presidente Búlnes esta delicada comisión, fué don Juan Guillelmos (1). Nacido en Bristol, adquirió los conocimientos profesionales navegando con su padre en los buques de la Compañía de las Indias Inglesas.

Encontrándose ya preparado en el arte de aparejar i maniobras de buques, navegación, i demás conocimientos de su carrera, llegó a su noticia la rebelión de las colonias de este continente para conseguir su autonomía.

(1) En esta época era costumbre castellanizar los apellidos extranjeros.

Halagado por esta noticia, se embarcó con destino a estas Repúblicas, como otros tantos marinos compañeros de él.

Llegó al Perú i consiguió incorporarse en su marina. Mui pronto se convenció de que Chile le proporcionaba un porvenir mas lisonjero.

Confiado en sus aptitudes, se dirijió a Valparaiso donde inmediatamente fueron aceptados sus servicios, e ingresó en la Armada como teniente 1.º el 12 de Enero de 1824.

Tomó parte en los últimos acontecimientos de nuestra independencia, embarcado sucesivamente en el *Galvarino*, *Lautaro* i *Juana Pastora*.

En uno de estos barcos hizo la campaña de Chiloé, i, agregado este archipiélago a la República, fué propuesto, a pedido del coronel don J. Santiago Aldunate, como capitan de puerto de la isla. En estas funciones fué ascendido a capitan de corbeta efectivo, en 1830.

Permaneció ahí hasta 1836, época en que arribó a esas playas el bergantin *Orbegoso*. Este conducía del Perú al jeneral don Ramon Freire, en cuyo favor tuvo lugar ahí un pronunciamiento. En él se distinguió el capitan Williams, defendiendo el puesto i la *Orbegoso*, contra la fragata *Monteagudo*, para lo cual montó dos cañones en el muelle de Ancud i con ellos resistió, hasta que el 29 de Agosto cayó el *Orbegoso* en poder de las fuerzas del Gobierno.

El jeneral Freire tuvo que asilarse en un buque ballenero norte-americano, donde fué tomado prisionero i conducido en seguida a Valparaiso con el comandante Williams i otros comprometidos que fueron encerrados en la cárcel del cerro de la Cordillera.

Separado del servicio por estos motivos políticos, fué reincorporado i nombrado poco despues oficial del detall de la fragata *Confederacion* e hizo en ella la segunda campaña contra la confederacion Perú-boliviana.

En el bloqueo del Callao tuvo el mando de las lanchas cañoneras que asediaban esa plaza; habiéndole una bala destrozado el bote en que dirijia el ataque, muerto a sus dos mejores marineros, salvó él i su ayudante Pozzi milagrosamente.

El 17 de Julio de 1839 al mando del comandante Williams fondeaba la fragata *Monteagudo* en Valparaíso, la que conducia pertrechos i todo el material de guerra del ejército restaurador. Pocos dias despues, el 24, se declaró un recio temporal del N. que arrojó a la playa a varios buques mercantes, i entre éstos, a la *Monteagudo*, la que cortó sus viejas amarras i fué a encallar en los arrecifes que destacaba la Cruz de Reyes.

En este desastre el comandante Williams estuvo a punto de perecer. Andaba en tierra, en comision del servicio, cuando principió a arreciar el norte, levantando una mar cuyas olas cubrian las naves surtas en la rada.

En estas circunstancias quiso tomar el mando de su buque, en cumplimiento de su deber; pero no habia desatracado la chalupa fletera del muelle, cuando una fuerte marejada, estrellando la embarcacion contra una de las columnas de éste, la hizo pedazos.

Este desgraciado accidente puso al señor Williams a las puertas de la muerte, por los golpes i fractura que sufrió.

No bien recuperó su salud, i en disponibilidad, solicitó la gobernacion marítima de Chiloé, la misma que con celo i patriotismo habia antes desempeñado.

En este puesto se encontraba cuando el Presidente Búlnes lo comisionó para tomar posesion del Estrecho de Magallanes i fundara en esa comarca una colonia. Lo hizo en una lancha de cuarenta o cincuenta toneladas. Construida en Ancud, la aparejó de goleta i la armó con dos pequeños cañones.

Despues de una navegacion mui penosa, superando dificultades fáciles de apreciar en vista de la clase de embarcacion en que iba, llegó al puerto Famine, donde ancló el 21 de Setiembre de 1843.

Acto continuo procedió a dar cumplimiento a sus instrucciones; enarboló con las solemnidades acostumbradas la bandera nacional, i levantó el acta correspondiente en la que declaraba que a nombre de la República tomaba posesion del Estrecho i Territorio de Magallanes.

Terminada su comision—la que in estenso narra en el *diario*—emprendió su regreso a Chiloé, arribando al puerto de partida, i reasumió su puesto i dió cuenta de todo lo efectuado.

El Gobierno, justo apreciador de los servicios del comandante Williams, lo ascendió el 29 de Diciembre de 1843, a capitan de fragata.

En 1844 ejecutó dos viajes a Magallanes. En el primero al mando del *queche Magallanes*, condujo al nuevo gobernador don Justo de la Rivera (1); en el otro al mando de la *Lacao*, llevó pertrechos i víveres. I por fin, en Abril de 1845, hizo el último en la barca nacional *Maria Teresa* con igual comision.

El 29 de Mayo de 1849 fué nombrado gobernador marítimo de Talcaguano, puesto en que permaneció seis

(1) Apéndice, documento núm. 4.

años; en el último de los cuales fué llamado a desempeñar la Comandancia de Arsenales.

Su quebrantada salud le obligó a dejar este empleo, quedando agregado a la Comandancia Jeneral de Marina.

En estas funciones le sobrevino la grave enfermedad que puso término a sus dias el 14 de Setiembre de 1857, a la edad de 59 años, i fué sepultado el 16 del mismo mes en la bóveda de la familia de su hijo don Juan Williams R.

Santiago, Mayo 4 de 1901.

NICOLAS ANRIQUE R.





DIARIO DE LA GOLETA DE GUERRA "ANCUD"

DE SAN CÁRLOS DE CHILOÉ A LOS ESTRECHOS DE MAGALLÁ-
NES, POR ÓRDEN DEL SUPREMO GOBIERNO DE LA REPÚ-
BLICA DE CHILE, AL MANDO DEL CAPITAN GRADUADO DE
FRAGATA DE LA MARINA NACIONAL, DON JUAN GUI-
LLERMOS (1).

A fines de Mayo de 1843 se ordenó a la goleta *Ancud* (2) se alistase para zarpar con destino al estrecho de Magallanes, para que tomase posesion oficial de él a nombre de la República i construyese en un puerto adecuado un fuerte i la base de una colonia,

Se comisionó tambien al sarjento mayor de ingenieros don Bernardo Philippi, naturalista, para que tomase parte de la espedicion. La dotacion del barquichuelo se componía de un total de 22 personas i entre ellas dos mujeres, esposas de los soldados de la guarnicion de la goleta.

(1) Para mejor aprovechamiento del Diario se ha cambiado su redaccion, en parte, para hacerlo mas útil a la jeografia e hidrografia.

(2) Véanse las Instrucciones, núm. 1.

El 21 de Mayo de 1843 la goleta *Ancud* estaba lista, pero no habiendo podido embarcar todos los pertrechos a causa del mal tiempo del NO., dió la vela el dia 22 i se trasladó al surjidero de Balcacura.

El 23 compró al capitán del bergantín nacional *Huemul* una chalupa en 3 onzas de oro, para reemplazar a una de las dos del buque, por encontrarse en mui mal estado. A medio dia dió la vela con una brisa fresca del NO., con destino al canal de Chacao, embocando el golfo de Ancud a las 2.25 P. M. Pasó al anochecer por el canal de Quicaví i por Tenaun a la media noche. Les amaneció tanto avante con la isla Linlin, surjiendo en Dalcahue a las 10 A. M. del dia siguiente.

En Dalcahue se proveyó de algunos víveres i se dedicó a la construccion de una vela redonda i a reparar las chalupas, dejando el puerto el 25; continuó su derrota a remolque por falta de viento, surjiendo por frente a Curaco a causa de la calma que reinaba.

En la mañana del 26 abordó a la goleta una lancha de Curaco, en la cual iba como patron de ella, don Carlos Miller, sujeto que desde muchos años se ocupaba de la pesca de lobos i gatos marinos en el estrecho de Magallanes i en las islas Guaitecas i Chonos, i como manifestase una inquebrantable decision por formar parte de la empresa que acometía la goleta, lo aceptó como práctico con 10 pesos mensuales.

El 27 a las 11.30 A. M. dimos la vela con viento regular del N. siguiendo por el canal de Quinchao.

A las 3 P. M. nos encontrábamos un tanto avante de la punta Aguantao, remolcando la goleta a la isla de Chelin, demarcando una punta al $S\frac{1}{4} E.$ i la otra al $NE\frac{1}{4} E.$ donde se hallaron solo 20 brazas de agua i no 60 co-

mo marca el plano de Fitz Roy. En la tarde, no encontrando un lugar adecuado para surgir i entrando una densa neblina, se mantuvieron de vuelta i vuelta entre Lemui i Quehui, entrando al estero de ésta a las 2 A. M. del 28. Fondearon en 15 brazas, a media milla distante de la capilla i al N. 31° O. de ella, donde faeron jenerosamente obsequiados por el cura frai Alejandro Branche, con dos carneros, pescado, papas i alguna maderera que necesitaba la goleta *Ancud* para arreglar sus pañoles.

Despues de medio dia del 29 dejaron a Quehui con ventolinias variables, i a remolque enfrentaron la punta Detif, pero contrariados por la marea surjieron en 14 brazas de agua. En la mañana del 30 habia fuerte mar del S. i desembarcaron en Apahuen para completar la aguada i embarcar alguna leña, dando en seguida la vela con brisa floja i variable. A las 9 P. M. nos demoraba la punta Centinela al SE. i punta Aitui al SSE. 5° E., punta Apahuen al S. 30° E.

En la noche cojimos mucho pescado con el anzuelo i un tiburón de 8 piés de largo. La sonda de la carta de Fitz Roy se notó mui equivocada.

Antes de amanecer del 31 comenzó la brisa del NE. que refrescaba rápidamente, pasando a las 12 del dia una raya de marea mui fuerte por frente a la punta Centinela. En la tarde se oscureció mucho el tiempo, con viento ENE., pasando la noche a la capa con proa al O. i mar mui ajitada. Nos hallábamós en el golfo de Corcovado o mejor dicho en el canal del Guafo.

A las 3 A. M. del 1.º de Junio viramos de la vuelta del E. A las 7 A. M. nos quedaba la isla Queitao, 4 millas al E½ NE., continuando el viaje con viento duro i

en una prolongada raya de marea, sufriendo una hora despues fuertes chubascos i mares tan fuertes que semejaban el paso de una barra.

La primera chalupa que llevábamos a remolque, se inundó de agua, se volcó i cortó la boza, sin poder hacer nada por salvarla, continuando la *Ancud* envuelta siempre por continuos chubascos i gran cerrazon, por lo que tuvimos que entregarnos a manos del práctico señor Miller, quien condujo al barquichuelo por medio de un archipiélago que no tenia situacion en la carta i que por la inmensidad de islas no era dable observar un rumbo determinado, hasta que fondeamos, doblando una punta, en 7 brazas, arena, con buen abrigo, a las 7 de la mañana.

En la mañana del dia 2 mandé la segunda chalupa en busca de la perdida, no obstante el tiempo N. que soplabai la lluvia. No tuvo éxito; en la mañana del dia 3 volví a despacharla con el práctico señor Miller i con 3 dias de víveres, quedando la *Ancud* sin ninguna embarcacion menor. El tiempo mejoró notablemente el 4, pero no se pudo hacer observaciones. Solo el dia 5 llegó Miller sin haber conseguido su objeto, no obstante de haber recorrido toda la parte oriental de las Guaitecas hasta puerto Low, tocando en casi todas las playas i barrancas para ver si habia algun fragmento de ella, regresando por un canal del O. donde encontró una lancha de Castro, de don Bruno Andrade i con 14 dias de viaje.

El dia 6 por la mañana dimos la vela con brisa floja del S., avistando en breve una chalupa que se dirijia a la goleta. Era del bergantin goleta americana *Enterprise* de Stonington, su capitan Benjamin Ash que hacia 10 meses se ocupaba en la pesca de lobos. El *Enterprise* se halla-

ba fondeado en un puerto denominado por ellos Puerto Americano, el mismo que hoy conserva su nombre, llamado también Tangbac. A medio día se encontraba la goleta frente de punta Manzanos, denominada así por algunos árboles de ese fruto que existían allí, en la parte oriental de la isla Clotilde de las Guaitecas, i a la 1 h. P. M. nos hallábamos al $O\frac{1}{4}$ SO. del volcán Melimoyu (que el capitán Guillermo denominó de las Tres Puntas, lo que fijaba a la *Ancud* tanto avante con la punta de la isla Betecoy, que es la más austral de las Guaitecas), entró por el canal Tuamapu, pasando en seguida por entre el Amortajado i las islas Jack, Ceres i Bobe (que el comandante de la *Ancud* llamó Didimus), parando, en fin, en un puertecito que denominé Descanso (probablemente en la parte E. de la isla Concoto) a las 6 h. P. M. El fondo era de piedra con una profundidad de 18 brazas.

En la mañana del 7 se reconoció el río que fluye en el puerto, penetrando por él el señor Philippi lo reconoció por algún trecho. Abunda el lugar en cipreses i la costa en ostras, choros i cholgas, etc. A las 10 h. A. M. dimos la vela, pero el viento S. era tan recio que nos obligó a tomar el puerto en un punto más abrigado i con playa de arena.

La mañana del día 8 la ocupamos en hacer algunos remos de cipreses, embarcar leña, agua i alguna madera i las mujeres en lavar, hallando en la playa piedra pómez en abundancia. A las 5 P. M. habiendo moderado el viento S. dieron la vela, i a las 6 h. 30, pasando por frente a una punta muy elevada dimos en una roca donde se sentó la goleta por 5 minutos, surgiendo a las 7 P. M. al S. de una isla pequeña que denominamos la

Vecina (que debe ser alguna de las que se hallan al NE. de la I. Valverde.)

En la mañana del 9 reconocimos un canal estrecho que estaba obstruido por un banco de choros. Dimos la vela con viento fresco del SE. repiqueteando contra él por el canal Pérez; pero no pudiendo granjear camino, surjimos a una milla mas al S. a las 5 h. 15 m. P. M. aflojó el viento, saltando en seguida al NE. Dimos nuevamente a la vela, siguiendo el canal que forman las islas Garrao i Jechica i el grupo Baeza, canal que los loberos llamaban Las Tres vueltas del Compas.

A las 4 h. A. M. del dia 10 pasamos al costado de una isla que llamamos Bergantin, que debe formar parte del grupo Baeza por semejar un bergantin a la vela, unos manchones blancos que se ven en sus barrancos; pues a las 5 h. 45 m. de la mañana pasábamos la estrechura que existe formada por un isla pequeña entre la Jertrudis i el extremo NO. de la Cuptana. A esta isla la denominamos Emilia; en seguida aflojó el viento hasta calmar, lo que nos obligó a remolcar la goleta, siguiendo siempre por el canal (Pérez) hasta la media noche, que surjimos en 23 brazas cerca de la costa. A las 2 h. 30 m. de la mañana del 11, habiendo salido la brisa por el primer cuadrante, dimos la vela, i al amanecer divisamos la mesa o tierra plana que hai sobre un cerro mui elevado en puerto Americano i en la isla que denominamos Espiñeira, en memoria del intendente de Chiloé. Seguimos su derrota por la parte E. de la isla Silachilu; solo así se explica que hubieran montado las tres piedras que destaca la punta N. de puerto Americano.

Al embocar el puerto nos calmó el viento, pero luego nos salieron en nuestra ayuda dos chalupas pertenecientes, una al bergantín *Enterprise* i la otra de la goleta *Betzei*, de Nuevo Lóndres, su capitán Perkins, loberos ámbos. Nos dieron remolque i a las 8 h. 45 m. A. M. surjimos en el puerto en 8 brazas de agua, sobre fango i arena.

Me dirijí a visitar a los loberos para tratar de comprarles una chalupa para reponer la que habíamos perdido a la entrada de las islas Guaitecas; pero no conseguimos i encontramos en la *Enterprise* las cartas de Fitz Roy de los canales occidentales de Patagonia i estrecho de Magallanes, tratamos de obtenerlas i tambien nos fueron negadas. Estas contrariedades nos hizo resolver a construir un bote miétras don Bernardo Philippi se encargaba de sacar copia de los planos (1). Miétras tanto el capitán de la goleta *Betzei* me dió mui buenas informaciones sobre la navegacion de estos canales i sobre los diversos surjideros que se encontraban en ellos, pues este sujeto habia pasado tres veces por estos canales i nunca por los estrechos.

En la noche sopló recio el N., pero en el puerto no se esperimentó viento alguno, i es sin escepcion uno de los mejores i mas abrigados que he visto, con capacidad para muchos buques; se puede varar una embarcacion en la playa para refaccionarla en cualquier tiempo, siendo ademas abundante la buena madera, la aguada i el marisco.

Desde el 12 de Junio hasta el 3 de Julio, la goleta

(1) Jeneralmente el Comandante no dió nombre sino que seguía los dados por Moraleda.

Ancud permaneció surta en puerto Americano, mientras se construía en tierra un bote. El naturalista señor B. Philippi aprovechó la estadía en copiar los planos de Fitz Roy de que carecía la goleta, construyendo también uno del cabo de Hornos para el capitán Perkins de la goleta *Betzei* en recompensa de los servicios que nos había prestado, proporcionándonos sus planos para ser copiados, tareas ambas bien pesadas.

La tripulación de la *Ancud* comenzó por cortar los árboles, labrar la madera para construir el bote que necesitaban, aprovechando una casita que había en tierra para trabajar en ella durante la lluvia. El viejo lobo don Juan Yate que se hallaba en ese punto ofreció sus servicios indicando la comarca donde se hallaba el mejor ciprés.

Durante la estadía se recorrió también la goleta y calafateó la cubierta que se hallaba en mal estado; se atendió en tierra el poco ganado de que era portador la *Ancud*, pescando y mariscando a veces para poder economizar los víveres y variar la comida de los 23 tripulantes que componían la dotación de los expedicionarios que despachara el Supremo Gobierno para tomar posesión del estrecho de Magallanes y su territorio.

A las diez de la noche del 20 de Junio, el hombre de guardia de la *Ancud* dió la voz de alarma, anunciando que se incendiaba el bergantín-goleta *Enterprise*, que se hallaba surto a solo 200 varas de la goleta. Sin tardanza me fuí a su bordo en su auxilio, que fué muy oportuno, pues todos dormían a bordo y en 15 minutos más el buque habría volado, pues debajo del punto amenazado por el fuego existían diez quintales de pólvora.

En los días 21 al 23 inclusive, que se anotan obser-

vaciones meteorológicas, se apunta que la temperatura del termómetro Fahrenheit fué siempre uniforme de 43°, el tiempo mui lluvioso, el viento alternado entre el NO. duro, con calmas i SO. afirmándose por fin al SE. El simpesómetro alcanzó a 28.80 pulgadas durante los tres dias consecutivos, subiendo a 29 pulgadas a las 8 A. M. del 23 para descender a las 8 de la noche del mismo dia a 28.80 pulgadas.

Por fin el 4 de Julio, terminados los contratiempos que habian obligado a la *Ancud* a permanecer en el puerto Americano, se alistó todo para dar a la vela. Ese mismo dia se ofreció don Juan Yate para acompañar a la goleta en calidad de práctico hasta la isla de las Cabras, que es la mas austral del archipiélago de los Chonos, (la Inchemó de las cartas modernas). Exijia que lo mandaran en la chalupa al lugar donde se hallaba su goleta cargando maderas, cuya oferta acepté con mucho gusto porque un hombre práctico en estos lugares vale mas que toda teoría, máxime cuando no hai isla ni canal de todo este archipiélago reconocido ni plano alguno por el cual sea dado dirigirse. Sin embargo, el temporal del NO. que sopló durante todo el dia nos detuvo en el puerto.

El dia 5 a las 8.15 se embarcó el práctico Yate (el mismo que prestó sus servicios de tal al teniente don Francisco Hudson, comandante del bergantin goleta *Janequeo* en 1857, i despues al capitan Simpson, comandante de la *Chacabuco*, en 1870). Dimos la vela con destino al S. El viento refrescó mucho, pasamos numerosas islas e islotes, todos cubiertos de vejetacion, que son los que se hallan en el canal Moraleda, penetramos, en fin, por el canal (Errázuriz), estimando en 30 millas

el camino andado durante el día, por lo que parece surjieron por la parte E. de la isla Luz.

El día 6 continuamos por un canal mui estrecho, con calmas i ventolinas del O. avanzando tan solo 7 millas (debe ser el canal Vicuña que forman las islas Luz i Humos.) En la noche seguimos navegando, fondeando a las 3 h. A. M. del 7 en un lugar que denominamos Pájaros Niños, en 17 brazas, fondo de piedras i a 75 varas de tierra. A las ocho de la mañana volvimos a dar la vela con viento del NE., i a las 11 del mismo día vimos la tierra denominada Península de Tres Monte, i una hora despues la boca de un canal que va al Pacífico, primero que veíamos desde que entramos por las islas Guaitecas; por la misma boca vimos un grupo de islas que los loberos llaman Henery, por haberse perdido en ellas la fragata francesa de este nombre. (El canal es el Wickham i las islas el grupo Catalina de las cartas chilenas.)

A la 1 P. M. del mismo día entramos por un canal mui estrecho que llamamos Ancud (segun el trazo hecho en la carta que acompaña el Diario, debe ser el que hoy conocemos por canal Pulluche o el Alejandro de las cartas chilenas). La narracion es tan oscura que no es dable seguir la derrota de la goleta. (Seguimos con viento fresco hasta las 2 de la tarde, calmándonos el viento en una angostura donde dimos fondo en 8 brazas de agua. El resto del día lo pasamos surtos i con recios chubascos de todos los cuadrantes que a veces hacian tumbar a la goleta. El canal en esta parte corre al SSO. Volvimos a levar a las 7 de la noche con viento flojo i achubascado, continuando desde las 10 P. M. con la goleta a remos i despues remolcada con la chalupa hasta las 3 de la mañana del

dia 8, que fondearon por haberles concluido la marea. Largaron el ancla en 10 brazas de agua i a 75 varas de tierra. La marea les tomó a favor a las 10 de la mañana, dando en seguida la vela con brisa floja del S., remolcando, ademas, con la chalupa, pasaron una segunda angostura, «donde corre la marea como un chiflon: tiene como 75 varas de ancho, pero es mui profunda.» Pasada la angostura les salió un viento fresco del SSE. que los acompañó por una hora, aflojando en seguida. El canal corría al O. i mas adelante al SSO. Continuaron voltejeando con viento i marea contraria; pero habiendo visto una lobada despacharon la chalupa hácia ella con el señor Philippi, regresando a bordo a las 4 h. 30 m. P. M. con 14 cueros i tres lobos enteros i con las lenguas i aletas de los demas para comerlas. Una hora despues dieron fondo en 19 brazas de agua, fondo de piedra e inmediato a tierra. En todo el dia solo avanzaron como 7 millas.

Debemos notar aquí el recurso que pueden hallar los náufragos en los lobos marinos que pululan en esos canales, por cuanto las lenguas i aletas son presas no despreciables que los pescadores comen con gusto i que no desprecian jamas.

A las 10.30 P. M. levaron el ancla i continuaron a remo hasta las 2 A. M. del dia 9, que surjieron en una caleta en 8 brazas sobre piedras, teniendo en contorno un fondo mui desigual de 10, 15 i 20 brazas. A las 6.30 A. M. levaron para fondear en seguida 2 millas mas adelante en la península de Tres Montes. En seguida pasó en la chalupa el capitan Guillemos mas adelante en busca de un puerto seguro, resolviendo, por fin, irse a

la isla de las Cabras que les demoraba como 10 millas al ONO., dando la vela con viento fresco del SE.

A las 2 h. P. M. les calmó el viento, pero continuaron a remo hasta llegar a 300 varas de la isla de Caleras. El viento rondó al E. con muchos chubascos i en seguida al N. mui duro, surjiendo a sotavento de un islote; peor tiempo como el experimentado desde que dejé la goleta. Hubo un momento en que el viento era tan fuerte que volcó la chalupa cerca de una playa, echándola en tierra quilla arriba, perdiendo tan solo dos cráneos de indios i 5 cueros de lobos de propiedad de don Bernardo Philippi.

El 21 se alistó la goleta para seguir viaje tan pronto como aclarase el tiempo; se echó adentro la chalupa que ocupó todo un lado de la goleta desde la proa hasta la toldilla; pero en la tarde comenzó a pegar el viento NO. con fuerte lluvia. El 22 fué de recio temporal que no permitió trabajo alguno, e igual cosa ocurrió el 23. La cabra parió una hembra en la cámara, que otro lugar mas cómodo no ofrecia la goleta *Ancud*, incidente digno de nota para esos marinos que emprendian empresa tan arriesgada en todo el rigor del invierno, en una mala i pequeña embarcacion por rejiones inexploradas i procelosas.

El 24 fué de tiempo vario i duro: levamos la tercera ancla i nos preparamos para dar la vela en primera oportunidad. A las 10 A. M. del dia 25 dimos la vela i echamos adentro el chinchorro, abandonando el puerto, hallándonos a las 3 h. de la tarde con vientos variables del O. al SO. i dentro de un grupo de islas i de piedras que velaban unas i ahogadas otras. Las islas no ofre-

cian anclaje, por lo que la *Ancud* se vió obligada a arribar al E. en busca de un surjidero, largando el ancla en el punto donde habíamos fondeado en el día 9 de Julio en 8 brazas, fondo de piedra.

El día 26 amaneció con una fuerte helada, calma i cielo despejado, por lo que a las 7 A. M. levamos ancla i salimos a remo del surjidero. El viento S. salió en breve i dimos la vela con rumbo al cabo Taitao, continuando con tiempo vario que continuó el 27, afirmándose el viento O. fresco a medio día. La mar era mui fuerte i elevada, obligando a la goleta a tomar su último rizo a la mayor i el segundo al trinquete. El tiempo continuó mui duro i al amanecer del día 28 los golpes de mar que azotaban a la goleta parecían quererla destrozar, pero no hacia agua; pero a las 9 h. A. M. recibió la *Ancud* un gran golpe de mar por la banda de estribor i por frente a la jarcia de trinquete que la hizo temblar i sin reventar adentro. A las 10 cambió el viento al SSO. con mucha violencia i se hizo rumbo al SE., virando a las 11 de vuelta del O. con mar mui arbolada i cruzada, oyendo a poco rato el sonido del agua bajo la cámara: se mandó achicar sin cesar, pero el agua incrementaba en la bodega, no bastando las bombas i el servicio de baldes a que se había recurrido. Por otra parte se habia roto tambien el macho del fierro del timon, por lo que el capitan Guillermos se resolvió a arribar sobre puerto Americano u otro apropiado: se forzó de vela, viento en popa, viendo mas tarde con satisfaccion que la goleta no hacia agua por sus fondos, quedando estancada a poca diligencia. Se navegó al NNE. hasta las 7 h. P. M., que se puso de orza amuras a babor para pasar la noche, arribando al amanecer sobre el canal Henery con mar i

viento mui fuerte, que amainaron notablemente a las 10 h. A. M. A las 12 nos quedaba el cabo Taitao a 10 millas al SSE. i a las 3.30 h. P. M. teníamos la isla de las Cabras al E. i a 2 millas de distancia. En la tarde amainó el viento i se descubrió que una tabla de la cinta se habia rasgado como 12 piés ofreciendo una abertura de 3 pulgadas en toda esa lonjitud, oríjen de la gran cantidad de agua que hacia la goleta cuando amuraba por babor, avería que se ocasionó con el golpe de mar del dia anterior.

El 30 de Julio amaneció en calma, siendo la goleta arrastrada por la marea vaciante hácia el O.; pero habiéndose entablado el viento por el SO. a las 4 h. P. M., pusimos rumbo al ENE. hácia el canal Henery, embocando el canal Ancud a las 9 h. 30 P. M. Calmas i brisas variables nos contrarió hasta las 10 de la mañana del 31, dando fondo a las 3.30 P. M. en una punta i sobre 14 brazas de agua, pero habiendo cambiado la marea a las 9 h. 40 de la noche, levamos nuevamente navegando a merced de nieblas i brisas variables durante toda la noche, dando fondo nuevamente a las 3 h. 30 A. M. del 1.º de Agosto en un surjidero abrigado, en 5 brazas de agua, fondo de arena i fango, lugar abundante en chorros i cholgas.

A las 9 h. A. M. zarpamos siguiendo la derrota, con brisas flojas i obligados a andar de vuelta i vuelta por el canal. A las 3 de la mañana del dia 2 de Agosto dimos fondo en la boca del puerto Americano i al aclarar entramos a remo al surjidero. Sin demora desembarqué la tropa para que construyera una casa. Se echaron a tierra los víveres i se descaló el timon.

El 3 de madrugada continuamos con la revision de los

viveres i se alistó la chalupa para enviarla a Chiloé, pudiendo conseguir esto a las 8 h. P. M. Salió la chalupa con 5 hombres i el práctico Miller, todo a cargo de don Bernardo Philippi, «llevando 12 dias de viveres i un oficio para el señor intendente (1) i el macho roto del timon para que fuese compuesto, i asimismo un pedimento de reemplazo de los viveres averiados; con instrucciones para ir de Dalcahue por tierra a Ancud i dejar chalupa i tripulacion al cargo del señor gobernador de ese departamento hasta saber las últimas disposiciones del señor intendente.» El capitan Guillermo recomendó por último al señor Philippi acelerara el viaje.

Desde la salida de la chalupa hasta su regreso de Chiloé, cosa que tuvo lugar a las 10 de la noche del 26 de Agosto, despues de 23 dias de ausencia, la dotacion de la goleta *Ancud* en recorrer los viveres i atender a su conservacion, refaccionar las averías de la goleta i mejorar en cuanto era posible su distribucion interior. Mariscaban siempre que les era posible para economizar los viveres de campaña.

Miéntras la goleta permaneció en el puerto Americano esperiméntó tiempos ordinariamente lluviosos i frecuentes temporales del 4.º cuadrante, haciéndose notar la amplitud estrema del simpesómetro en los dias 21 a 23 de Julio, la presion atmosférica osciló entre 29 pulgadas i 28.8, subiendo a 30.55 pulgadas en varios dias del mes de Agosto i especialmente el dia 12, lo que arroja una amplitud máxima en la presion de 1.7 pulgadas inglesas.

El 26 de Agosto a las 10 de la noche llegó la chalu-

(1) Véase el documento núm. 2.

pa de regreso de su comision, trayendo correspondencia i avisando que la lancha que conducía los víveres quedaba como a 12 millas del puerto, esperando viento i marea. Al dia siguiente salió con la chalupa en busca de la lancha, regresando en la noche con el señor Philippi, los machos nuevos para el timon de la goleta i otros artículos de que carecian, dejando en la lancha a Miller para que le sirviese de práctico.

El 28 envié la chalupa en auxilio de la lancha por haber mal tiempo, regresando ambas a las 11 h.30 de la noche. El dia 29 se traspardaron parte de los víveres a la goleta, echando en tierra el resto. El 30 continuamos las refacciones de la goleta i en las mismas operaciones lo pasamos los dias 31 de Agosto, 1.º a 3 de Setiembre, dia en que se caló el timón a la goleta.

El 4 de Setiembre arribaron al puerto dos embarcaciones menores, pertenecientes a otras tantas lanchas madereras de Chiloé, con el fin de negociar con el bergantin N. A. *Enterprise*, que se hallaba fondeado en el puerto desde 7 meses ha; i sabiendo que tenia a su bordo gran cantidad de tabaco breva i que procuraba cambiarlo por carne salada i otros víveres, con lo que perjudicaba a los tripulantes de la *Ancud*, resolvió el capitan Guillermo notificar al capitan *Enterprise*, abandonase el puerto i el archipiélago, haciéndole comprender al mismo tiempo el riesgo que corria como contrabandista, pero en vez de cumplir el bergantin despachó una de sus chalupas clandestinamente a la media noche para la pesca de gatos marinos, como un medio de eludir la orden de zarpar, por tener ausente uno de sus botes.

A las 10 A. M. del 5, viendo el comandante de la *Ancud* que el capitan del bergantin *Enterprise* no cum-

plia la órden que habia recibido de abandonar el puerto, le embargó las dos chalupas que tenia en tierra componiendo para despacharlas a la pesca, poniendo un piquete de tropa para su resguardo. Mandó en seguida al bergantín anunciándole que los botes le serian devueltos cuando se hicieran a la vela; pero no haciendo caso el capitán del *Enterprise*, la *Ancud* cargó su cañón i amenazó formalmente de hacer fuego sobre aquél si no zarpaba en el acto. Solo así consiguió el capitán Guillermo que se cumpliesen sus órdenes. La *Enterprise* salió a remolque, fondeando nuevamente a dos millas afuera, mandando sus botes a otra caleta al N. del puerto.

El día 6 la goleta *Ancud* dió la vela a las diez de la mañana i con los remos atracó al bergantín *Enterprise*, notificando a su capitán que si lo encontraba despues de esa fecha, en alguna caleta, rada o bahía de la República donde no hubiesen autoridades, comisaría su buque i lo remitiria a Chiloé a disposicion de las autoridades de esa provincia. Despues de esto siguió la *Ancud* su viaje tomando al NO.; pero habiéndole faltado el viento al O., bordearon un poco i tomaron el estero de Yates, situado en una isla cuyo nombre deja en blanco la narracion. Aquí hallaron la lancha de Chiloé que habian despachado a tomar un cargamento de madera para que regresase.

Los días 7 i 8 esperaron viento para continuar la campaña. El 9 despacharon la lancha i a medio día diéron la vela, «i seguí el canal de Margarita que se forma por la isla James Bernales» de la carta inglesa o sean la James al S., la Jorje al N. i la Williams al poniente, que forman el canal Goñi de la carta chilena. La isla mas oriental del grupo Williams fué denominada isla del

Desastre. A las 8 h. P. M. surjimos en 13 brazas de agua i a 300 varas de dicha isla.

El día 10 a las 7 h. A. M. levamos el ancla i la viveza de la marea los arrastró mui cerca de una punta, obligando a la goleta a largar una ancla i en pos de ésta la segunda, i no mordiendo ni una i otra, la *Ancud* dió en una piedra; pero 30 minutos más tarde nos hallábamos a flote, dando la vela i continuando por el canal Margarita. A las 10 A. M. pasamos una fuerte raya de marea i a las 11 les quedaban las islas Paz i Liebre a ocho millas por el O. El viento travesía nos refrescó mucho, rondando al N., por lo que granjeaba bastante al SSO.

El 11 a la 1 h. P. M. teníamos el cabo Raper a 9 millas por el ESE.; moderó el viento un tanto i se aplacó la mar. A las 4 h. P. M. nos demoraba el cabo Tres Montes por el ENE. i el cabo Raper al N. 40° O. «El cabo Raper, dice el capitan Guillermo, es como un tercio mas alto que el de Tres Montes i parece como perpendicular, sin vestijio de verdura, la costa es mas estéril i desolada, que cuanto puede imaginarse. Entre ambos cabos se hallan tres playas grandes de arena, pero inaccesibles de ser abordadas por ninguna embarcacion por su mucha braveza.»

El día 12 al amanecer teníamos las islas Ayantao al S. 38° E. i a 5 millas de distancia, demorándonos la boca del canal Messier al S. 27° E. Seguimos hácia éste i a las 10 A. M. pasamos por el surjidero que se halla al S. de la isla que denominamos Alegre, que es la situada 3 millas al E. de San Ramon, a la entrada del canal Messier. A las 12 enfrentábamos la bahía Fatal, «donde hai puerto seguro.» «La tierra, en el canal, por ambos lados es mui elevada, hallándose dos cimas cubiertas de

nieve, llegando en algunas partes hasta la orilla del mar; pero abunda la madera de diferentes clases.

Continuando el viaje, a las 4 h. P. M. estaban tanto avante con el Puerto de la Isla (Islan Harbour) al E., quedando otro puerto al O., que llamaban Ramon, hácia la isla Wellington, por los 48°05' de latitud. Tratando de llegar a la bahía Cascada (Waterfall B.) continuaron adelante deseosos de fondear en ella; pero calmó el viento i aun cuando hicieron uso de los remos, les cambió la marea; pero refrescando el viento dejaron atras ese surjidero. «En este tramo del canal, observa el capitán Guillerimos, la costa del O. es mas elevada que la Oriental, por cuyo motivo el mayor número de anclajes se señalan por el E., por ser ménos profundos».

Desde la media noche hasta el amanecer del día 13 el viento sopló con fuerza del N., dejando atras la caleta del Sargazo Blanco (White Kelp Cow) i la caleta Lion, pasando al amanecer por tres islas que no tenian nombre en la carta que denominaron Domingo, Manuela i Rosario; i en seguida como diez islotes bajos que llamaron los Trabajadores de don Domingo. En todo este tramo de canal se perciben innumerables cascadas sonoras, siendo el aspecto de las tierras como el precedente i cubiertas de bosques. La isla Domingo es la que está inmediatamente al S. de bahia Lion; la Rosario queda al SO. de aquélla i la Manuela al OSO. i pegada a la costa O. del canal. Los Trabajadores quedan casi a medio canal entre la isla Rosario i la costa del E. Pasaron tambien muchos carámbanos que flotaban en el canal, dejando atras el último de ellos a las 10 h. A. M., en circunstancia que se hallaban tanto avante con la bahía Estacion (Station B.)

A las 11 del día oyeron los de la *Ancud* extraños gritos en tierra, viendo en seguida una gran humareda de los indios 2 millas al S., que nombraron caleta de la Humareda. El viento era fuerte, pero la mar tan tranquila que podría surcarla la embarcacion mas pequeña. Media hora mas tarde vieron una embarcacion que seguia a la vela a la goleta i que habia salido de la caleta Humareda, saliendo despues otra de una boca de la costa del O., con dos velas, una colorada i la otra blanca, ámbas dando caza a la *Ancud*.

A las 12 del día embocaba la goleta la Angostura Inglesa (English Narrows), arriando su vela redonda a fin de disminuir su marcha i dar lugar para que las embarcaciones indíjenas pudieran alcanzarlas; «pues deseaba, agrega el capitán Guillermos, saber dónde habian conseguido los indios el jénero que usaban por velas, estando persuadido que era de la fragata francesa *Delphin* que habia naufragado por aquel paralelo, por el O.» Pasadas las angosturas volvieron a esperar a las embarcaciones indíjenas; pero el viento era recio i la goleta andaba cinco millas por hora; pero aquellos con toda vela no los alcanzaron. En la embarcacion de dos velas iban 12 hombres bogando con los remos i gobernando con ellos: eran mui semejantes a los piraguas de Calbuco, elevados de popa i proa, con mucho lanzamiento i andan mui bien.

Notando el tiempo que perdía la goleta por satisfacer la curiosidad, izaron la vela redonda i continuaron adelante. Al lado O. de la Angostura se encuentran dos anclajes seguros i apropiados para esperar viento o marea para pasar las estrechuras inglesas, uno al N. i el otro al S. El primero lo denominaron de la Piragua i

parece hallarse inmediatamente al N. de Hoskyn Cove, el segundo lo denominaron Despedida i es el que hói conocemos por puerto Simpson en las cartas chilenas e inglesas.

La goleta pasó la segunda Angostura a las 2 h. P. M., perdiendo de vista a las embarcaciones indijenas que le daban caza, por haberse introducido aquéllas en el grupo de islas bajas situadas al N. del abra Eden, donde se halla un buen surjidero. Por el lado del E. queda la bahía Plana (Level Bay). En este lugar otra partida de indios nos gritó haciendo grande humareda para llamarnos; pero yendo con viento fresco i favorable no les permitia esperar.

Los indios hacian sus toldos con cueros de lobos, i crian muchos perros. Continuaron por el Indian Reache «donde hai dos anclajes», pasando a las 4 h. P. M. por las piedras del Indian Reache, con viento mui fuerte, fondeando a las 6 P. M. en Roky Cove, «puerto mui hermoso i de buen abrigo en frente de la isla Saumarez, en 10 brazas de agua, fondo de fango i arena.» En la noche pescaron algunos peces por medio del anzuelo. Cerca del buque se precipitaban desde 1500 piés de altura dos cataratas mui notables i casi perpendiculares, haciendo tanto ruido que no permitió a los de la *Ancud* conciliar el sueño.

A las 6 A. M. del dia 14 dimos la vela con viento flojo del N. El puerto que llamaron Roberto queda en la costa del E. por los $49^{\circ}28'$ i al SO. de éste i sobre la costa de Saumarez queda el surjidero que apellidaron Micaela. El aspecto de la isla es el mas triste de todo el canal, siendo por el lado del S. casi perpendicular i sin vejetacion, consistiendo en rocas elevadas i sin nieve.

Por el SE. de la isla Saumarez hai dos anclajes, uno en una isla pequeña, que denominaron Catalina, i el otro en una isla grande que nombraron Bernardo, en recuerdo del naturalista Philippi que formaba parte de la campaña. Este se halla por los $49^{\circ}75'30''$ i aquél por los $49^{\circ}77'$ al N. de la isleta que apellidaron Catita. Frente a estos anclajes, se encuentra un grupo de islotes bajos que tienen toda la apariencia de abrigar los surjideros. Por no tener nombre en las cartas el grupo refirió lo denominaron de Mebon i el mismo nombre dieron al surjidero que se halla al SO. de los islotes. El canal del SE. de la isla Saumarez lo llamaron Vedekind.

Luego les calmó el viento i a las 4 P. M. pasaron por otro surjidero, en la costa de la isla Wellington, por los $49^{\circ}50'$, llamando estero Eduardo al que se encuentra mas al N. por los $49^{\circ}44'$.

Durante la noche tuvieron calma, saliéndoles brisa del S. a las 2 h. P. M., por lo que continuaron repique-teando por la parte S. de la isla Wellington. Al Estero de la costa del E. que se halla por los $49^{\circ}55'$ lo llamaron Otho i canal de los Cuidados el que se halla por los $50^{\circ}01'30''$. La isla que hoi se conoce por Topar en las cartas inglesas la apellidó Salamanca, i puerto López al que se halla en la costa firme i al ENE. de ella. Llamaron puerto Garrao al que se halla 2,5 millas al SSE. de punta Brazo Ancho, i al que se encuentra dos millas al SO., se apellidó Rójas.

A las 8 h. P. M. del 15 pasaron la isla de los Inocentes que ofrece buen surjidero por su parte i algunas rocas i sargazos por el E. de su parte austral. Durante la noche navegaron con brisa floja del NO., que fué refres-

cando paulatinamente. A las dos de la mañana del día 16, con viento duro i cielo mui cargado pasaron las Angosturas de Guia, recibiendo fuertes fugadas de viento que bajaban de los cerros, entrando al canal de San Estéban a las 7 h. 30 A. M., pasando a las 8 h. 30 por frente al puerto Regocijo (Rejoice Harbour) que es mui buen puerto. A medio día se hallaban tanto avante con la punta N. de la isla Vancouver i Esperanza. El aspecto de estas islas es mui poco diferente con la de Saumarez: son estériles. El viento desde aquí era recio, andando la goleta como ocho millas por hora, pasando por frente al surjidero que ofrece una isla baja i bosque tambien bajo que nombraron Meneses, i se halla por los 51°24'.

A las 2 h. P. M. pasaron un grupo de islotes sin nombre que llamaron los *piches* de Santana. A las 5 h. P. M. pasaron el monumento de Trafalgar. A las 6 h. 30 embocharon el canal Smyth. El monumento es una marca que ningun navegante puede errar por su figura tan conspicua, con otro parecido que se encuentra en la isla Vancouver. A las ocho de la noche pasaron la isla del Pasaje i a la media noche se hallaban tanto avante con la bahia Istos, con viento fresco i llovizna.

El domingo 17 de Setiembre siguieron navegando con viento fresco del NO. i cielo claro, hallándose a las 4 h. 30 A. M. por frente al anclaje Fortuna. Siguieron por el O. de la isla Larga, notando la omision cometida por los exploradores (1828 a 1836) en islas e islotes que existen i que no se hallan fijados en la carta, especialmente una piedra al S. de Long Islands que no diseñan ni los planos modernos. El aspecto de la isla Larga

es mui parecido al de la isla de Tabon, en Chiloé, hallándose surjideros por todas sus inmediaciones.

A las 9 h. A. M. se hallaban por frente a la Isla Reynard, donde concluye la madera de cipres, i en este lugar el viento principió calmado. A medio dia tanto avante con la isla Fairway, i por el E. de ella un sin número de islotes bajos con arbustos que no están marcados en el plano. A la 1 h. P. M. les cambió el viento al O. i continuaron para el S., pasando cerca de las piedras Stragglers. El viento se llamó luego al NO. i a las 2 h. P. M. les demoraba el cabo Tamar al E. a 3,5 millas. A las 7 h. P. M. el cabo Upright al SSO. i a la media noche la isla Santa Ana al N. 12° E.

El 18 de Setiembre, día del aniversario de la independencia de la República, «al rayar el sol llamé, dice el capitán Guillermos, toda la tripulacion sobre cubierta arbolando el pabellon nacional por primera vez en estas rejiones, haciendo una salva de 21 cañonazos con el cañon que llevaba montado i acompañado con los entusiastas vivas de la tripulacion. Hice repartir entre ella un poco de vino para celebrar el día, oyéndose brándis mui entusiastas por S. E. el señor Presidente de la República, los señores ministros de Estado i el señor intendente de Chiloé».

A las 7 h. A. M. cambió el viento al SE., lo que les obligó a navegar de bordo i bordo, pero al enfrenar la isla Shelter, saltó el viento al NO. soplando con furia. «Viendo la mar mui ajitada por el NO. tomé la precaucion de arriar toda vela, i apénas se concluyó la maniobra cuando cayó el viento como golpe de martillo haciendo escorar la goleta hasta meter media cubierta en el agua.»

«El barómetro anunciaba el equinoccio, dice el comandante de la goleta *Ancud* sin anotar su lectura en el Diario que estudiamos, i no pudiendo tomar el puerto de Shelter Isla, seguí viento en popa con solo el trinquete de cuchilla sobre los tres rizos. A las 6 h. 30 P. M. pasé por el cabo Quod donde calmó enteramente el viento por el espacio de media hora, volviendo en seguida el viento a chubascos i tan furioso que solo pudimos andar a palo seco, entrando de esta manera a bahía Borja a las 7 h. P. M., fondeando bajo la isla Ortiz, en 17 brazas i 60 de cadena, fondo de cascajo i lama.»

Durante la noche calma chicha i tiempo claro, dando la vela a las 7 A. M. del día 19 con ventolina del SO., pasando la punta NO. de la isla de Carlos III a las 9 de la mañana, notando que el aspecto de la tierra variaba mucho, mejorando de aspecto; pues en lugar de los elevados cerros cubiertos de nieve la rejion que alcanzaban ofrecia bosques i tierras mas bajas, con mui poca nieve en su parte superior.

A las 10 h. A. M., tanto avante con la punta SE. de Carlos III, el viento se hizo mui fresco del NO. A las 12 h. pasaron por frente a Puerto Galant, notando por primera vez indicios de indios fueguinos que les hacian señales por medio de grandes humaredas. Pasaron mui cerca de tierra; pero no quisieron esperar para comunicar con los indíjenas por lo favorable i fresca de la brisa que los impelia.

A las 4 h. P. M. el cabo Holland les demoraba al NO. i a las 5 h. 30 P. M. el cabo Froward al NE. i a la distancia de 5 millas, donde les calmó el viento de una manera repentina. En seguida comenzó la brisa por el E. que rondó en seguida al NE. a fugadas recias que

bajaban de los elevados montes del cabo Froward, que llaman los ingleses *williwaws*. Tomaron todos los rizos, manteniendo la goleta con el trinquete bajo tres rizos i el foque con dos. Frente al cabo encontraron una raya de marea mui fuerte i pasada la media noche les pegó una borrasca del O., arribando hasta surjir en Snug Bay a las 2 h. A. M. del 20, en 7 brazas de agua, arriando 45 de cadena, sobre fango i arena. Al amanecer mandaron a tierra el chinchorro para hacer aguada i leña, zarpando nuevamente a las 7 h. 30 de la mañana con viento moderado del NO.

A las 3 h. P. M. se hallaban tanto avante con cabo San Isidro, cambiándoles el viento al N. con fuerte marejada de esta parte, que obligó a fondear a la *Ancud* en Eagle Bay, en 13 brazas de agua sobre cascajo i conchuela. Se mandó hacer aguada i leña, hallando en tierra muchos esqueletos de ranchos de los indios de la Tierra del Fuego.

Cada jornada que hacia la goleta, notaba el capitan Guillermo, cambiaba mucho el aspecto de la tierra. La costa se hacia mas baja que la occidental con mejores fondeaderos.

A las 7 h. A. M. del dia 21 de Setiembre dieron la vela i a las 10 h. A. M. «se divisó un asta de bandera en la punta de Santa Ana, en la parte mas prominente de la punta que forma el puerto de San Felipe, llamado comunmente puerto Famine, en forma de telégrafo, dando fondo en dicho puerto a las 12 del dia, en 9 brazas de agua sobre fondo de fango i conchuela. «En el acto desembarqué, dice el capitan Guillermo, acompañado del teniente de artillería don Manuel González Idalgo, el señor naturalista don Bernardo Philippi i cuatro artille-

ros; fuimos al asta i cavando al pié encontré enterrado un tarro de barro lacrado que abrí, hallando un documento en conmemoracion de los buques de vapor *Chile* i *Perú*, que habian 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».

A las 2 h. P. M. desembarqué nuevamente con municiones i acompañado con el dicho teniente de artillería, el señor naturalista, el piloto 2.º de la marina nacional don Jorje Mabon, el sarjento 2.º distinguido don Eusebio Pizarro que actuó como secretario, el cabo de la artillería José Idalgo i los artilleros Cipriano Jara, Valentin Vidal, Manuel Villegas, Pascual Riquelme i Lorenzo Soto, i tambien los marineros al servicio de la República, Lorenzo Arro, Ricardo Didimus, José Santa Ana, Remijio González, Jerónimo Ruiz, José Víctor, José M^a. Yáñez, Cárlos Miller, Manuel Alvarado i Horacio Luis Williams (1) i dos mujeres de los artilleros, Venancia Elgueta i Jara e Ignacia López i Vidal, i en presencia de todos tomé posesión de los Estrechos de Magallanes i su territorio con las formalidades de costumbre en nombre de la República de Chile a quien pertenecen conforme está declarado en el primer artículo de su Constitucion Política, afirmando el pabellon nacional de la República con salva jeneral de veintiun tiros de cañon, que fué mas tarde contestada por la goleta de guerra *Ancud*, levantándose el acta siguiente:

(1) Hijo del comandante.

A C T A

«Dios salve a la Patria.—Viva Chile».

«En cumplimiento de la órden del Gobierno Supremo, el dia 21 del mes de Setiembre de 1843, el ciudadano capitán graduado de fragata de la marina nacional don Juan Guillemos, i asistido con el teniente de artillería don Manuel González Idalgo, el piloto segundo de la armada nacional don Jorje Mabon, el naturalista prusiano voluntario don Bernardo Philippi, i el sarjento 2.º distinguido de artillería don Eusebio Pizarro, que actúa de secretario con todas las formalidades de costumbre, tomamos posesion de los Estrechos de Magallanes i su territorio en nombre de la República de Chile a quien pertenece conforme está declarado en el artículo 1.º de la Constitucion Política, i en el acto se afirmó la bandera nacional de la República con salva jeneral de veintiun tiros de cañon».

«I en nombre de la República de Chile protesto en el modo mas solemne cuantas veces haya lugar contra cualquier poder que hoi o en adelante trate de ocupar alguna parte de este territorio. I firmaron conmigo el presente acto el dia 21 de Setiembre de 1843 años i el tercero año de la presidencia del Excelentísimo señor jeneral don Manuel Búlnes».

Durante toda la noche del dia 21 hasta el medio dia del 22, el viento fué mui recio del O. «que levantaba la mar como humareda i cielo mui claro.»

A las 11 h. 30 A. M. asomó por la punta una fragata de vapor, fondeando 45 minutos despues 2 cables al SO.

de la goleta. Luego moderó el viento i mandé al señor Philippi a saber qué buque era el entrado, resultando ser la fragata de S. M. el Rei de Francia llamada *Phaëton*, comandada por el teniente de navío Mr. L. Maissin, procedente de Rio Janeiro i con destino a Talcaguano en busca de carbon de piedra.

El día 23 fué de tiempo tempestuoso del O., con abundante nieve en la tarde. A las 3 h. 4 P. M. entró al puerto el bergantin ballenero frances *Fleuris*, de 151 toneladas, su capitan Flathaway; procedia de la costa de África, con destino a Chilóe para refrescar su jente i reponer sus víveres. El comandante Maissin visitó a la *Ancud* i tuvo la amabilidad de ofrecer sus recursos a la goleta, haciéndole refaccionar la cocina que se hallaba en mal estado.

El domingo 24, no obstante el fuerte viento del O. que soplabá, la fragata francesa echó su jente en tierra, armó una carpa i celebraron una misa, dicha por un misionero que conducian para las islas Marquesas.

Este mismo día lo aprovechó el capitan Guillemos en comprar al bergantin ballenero algunos artículos de que carecia, como galletas i mantequilla.

El día 25 continuó soplando el O. lluvioso. Los franceses desembarcaron para cortar leña; pero habiendo notado a las 8 h. A. M. que se arbolaba en tierra el pabellon frances, el capitan de la *Ancud* ofició al comandante Maissin protestando de aquel acto, i desembarcando en seguida una carpa, hizo tremolar el pabellon nacional en el asta de bandera que tenian en tierra, poniéndole a la vez una guardia de honor.

El comandante Guillemos de la *Ancud* dirijió un oficio al comandante del *Phaëton*, quejándose del hecho,

como atentatorio a la integridad del territorio chileno. Este contestó al señor Philippi «que hasta aquel dia las rejiones en que se encontraba no habian estado sometidas a ninguna posesion regular, ni cubiertas por bandera alguna, i que los navíos de todas las naciones, estableciéndose momentáneamente en ellas, desplegaban a su voluntad sus respectivos pabellones sobre sus tiendas i obras; que él habia interpretado en este mismo sentido que se izara el pabellon chileno sobre la punta Santa Ana; i que en cuanto a la significacion dada a este hecho en el oficio del capitan del *Ancud*, el señor Maissin no tenia la mision de reconocerlo, por no estar provisto de las instrucciones, poderes o instrumentos necesarios; por lo que se limitaba a certificarlo así al capitan, haciéndole saber que no pretendia en ninguna manera atentar a los derechos de la República de Chile, dado que fuesen fundados, pues solo tocaba a su Gobierno decidir sobre ello».

El 26 rondó el viento al NO. Ofició el capitan Guillermo al señor Intendente de Chiloé para aprovechar la salida del bergantin ballenero, que zarpó a las 4 h. P. M. El comandante de la fragata avisó su próxima salida i ofrecia sus servicios a la *Ancud*, oportunidad que aprovechó el señor Guillermo para oficiar al señor Ministro del Interior.

A las 4 de la mañana del dia 27 zarpó la fragata *Phaëton* para Talcaguano.

«A las 10 h. A. M. desembarqué, dice el capitan Guillermo, con el teniente de Artillería don Manuel González Idalgo, el piloto 2.º de la Armada Nacional don Jorge Mabon, el sarjento 2.º distinguido don Eusebio Pizarro, el piquete de tropa i los marineros de la tripu-

lacion de la goleta de guerra *Ancud*, i acompañado del señor naturalista don Bernardo Philippi, se colocó en el asta de bandera una inscripcion en letras de molde de 7 pulgadas, cortada 1 pulgada adentro del tablon i pintada. Por un lado decia REPÚBLICA DE CHILE i por el otro ¡VIVA CHILE!»

Volvieron a bordo a las 12 del dia i dieron la vela con viento del OSO. Pasaron por frente de Agua Fresca a las 4 h. P. M. i a las 7 de la tarde surjieron en Punta Arenas, en 13 brazas de agua, fango i arena.

El 28 a las 4 h. A. M., habiendo cambiado el viento al O. levaron el ancla i siguieron viaje al N. El tiempo arreció mucho hasta convertirse en un verdadero temporal del NO., obligando a la goleta a surjir en 15 brazas de agua, a 1,5 millas de tierra, quedándole la isla Elizabeth al N $\frac{1}{4}$ O. i la boca del canal Magdalena al N $\frac{1}{4}$ E.

El 29 continuó el NO. i zarpó la *Ancud*. El viento que habia moderado mucho fué refrescando hasta declararse en un duro temporal que obligó a la goleta a fondear en 8 brazas, fango duro, por frente a la medianía de la isla Elizabeth i entre ella i la costa, donde trabajó mucho por el viento i la marea. A las 11 h A. M. bajó a la playa una partida de patagones en número de 38, levantando en seguida seis toldos frente a la *Ancud*.

A las 6 h. P. M. moderó algo el tiempo, lo que les permitió zarpar para cojer mejor fondeadero, lo que tuvo lugar una hora despues, en 4,5 brazas, fango duro. El temporal volvió en seguida con mucha mas fuerza. A la media noche cambió al O. con furia, moderando bastante a las 7 A. M. del dia 30. Dejaron el surjidero, yendo a fondear en Pecket Harbour, en 7 brazas, sobre fango duro.

A medio día desembarcó el señor Philippi para comunicar con unos indios patagónicos que se hallaban ocupados de la caza de guanacos, regresando luego al buque sin haber podido entenderse con ellos, no obstante de que «eran mui afables». A las 12 h. 30 llegaron a la costa como 40 indios i arbolaron sus toldos frente al buque, que distaba de tierra como 300 varas.

En la tarde i miéntras se componia la chalupa en un islote, desembarcaron para comunicar con los indios, pudiendo adquirir tres piernas de guanaco a cambio de un macito de tabaco; pero no se pudieron entender unos con otros, entre los patagones i los tripulantes de la *An-cud*, que deseaban obtener algunos datos sobre los patagones, su número i hábitos. Regresaron a bordo llevando 4 indíjenas, quedando en tierra el señor Philippi.

A las 6 h. P. M. volvieron a desembarcar con los indíjenas, los cuales iban mui contentos con el charqui i galletas que les habian obsequiado, prometiendo abundante carne para el dia siguiente.

En la noche sopló mui recio el O., obligando a la goleta a dar su segunda ancla, lo que hizo que en la mañana del 1.º de Octubre no pudiesen comunicar con tierra.

A las 8 h. A. M. llegaron al campamento 9 indios mas i a poco rato dos a caballo con carne de guanaco i éstos fueron los primeros que vieron caballeros. Todos descendieron en seguida a la playa i tuvieron la paciencia de permanecer en ella, a pesar del fuerte viento, hasta las 5 h. P. M., esperando bote. A las 6 h. P. M. dió la goleta su tercera ancla, permaneciendo toda la noche bajo mal tiempo; pero a las 7 h. A. M. del dia 2, habiendo amainado el viento mandaron a tierra la chalupa para terminar su refaccion, desembarcando al mismo tiempo

el señor Philippi para conseguir la carne i agua fresca consiguió 5 piernas de guanaco; pero queriendo volver a bordo con el chinchorro, no fué posible por llenarse de agua varias veces, teniendo los indios que cargar en brazos al bote para ponerlo en seco.

El capitán Guillermo envió un cabo a tierra con un barril vacío para que amarrasen el bote con la carne adentro i por este medio consiguieron llevar el bote, quedando en tierra el señor Philippi i los dos tripulantes.

El señor Philippi aprovechó el incidente para reconocer el puerto i las tierras vecinas, que declaró despues estimarlas como mui buenas i pastosas, aunque mui escasas de leña; pues solo hallaron unos pocos arbustos de michai, pequeños i situados a grandes distancias. El terreno es susceptible de cultivo «para todo, ménos trigo».

Despues de las 6 h. P. M., durante un recalmon del viento, pudieron embarcar al señor Philippi i su jente no ménos que rescatar la chalupa. El viento volvió duro a las 7 h. 45 m. P. M., que duró toda la noche, moderando al amanecer del día 3.

«Al amanecer, dice el capitán Guillermo, mandé el chinchorro a tierra con el señor Philippi i dos hombres por agua, regresando con 5 indios, siendo uno de ellos el brujo o sacerdote. Comieron a bordo i me costó mucho trabajo para echarlos: el bote no podía abordar la costa sin llenarse de indios, queriendo embarcar sus mujeres i todos ellos; por lo que me vi obligado a prohibirles el venir a bordo, que eran capaces de concluir con los víveres de la expedición en un día, pues a cada rato pedían galleta. Estos indios no pueden ver cosa alguna que no piden: el brujo pidió al señor Philippi el cronómetro i a mí el reloj. Ellos están conociendo ahora parte

de las faltas de civilizacion, pues no pedian como otros cosas de chaquiras i otras frioleras: pedian pañuelos, bayeta, ropa i sobre todo tabaco. Algunos de ellos cambiaron a bordo unos cueros de zorro por botones i sortijas, poniéndose en seguida a jugar al dado, que su pasion es el juego. Ofrecí a uno de ellos un poco de vino i me hizo señas de que era mui malo, que le hacía dormir i no quiso tomar; pero cosas de azúcar, dulces, miel, gustan mucho, i mui especialmente de la galleta i del tabaco, que pedian a cada rato, pronunciando estos dos nombres mui claro.»

«La mar al desembarcarse era mui ajitada, estrañándose ver a uno de los indíjenas persignarse al sentarse en el bote. Despues de medio dia moderó el viento i desembarqué en la chalupa, i a las 6 h. 15 m. P. M. el brujo o sacerdote pasando por frente a su toldo dió un grito fuerte que puso inmediatamente en movimiento, gritó con voz estraña a cada rato i todos los indíjenas se reunieron en torno de él. Yo sabía que era alguna ceremonia relijiosa i tenia muchas ganas de presenciar ese acto; pero el brujo me llamó i en tono mas de autoridad que de súplica me dijo: capitan, capitan, debarque, debarque, haciendo al mismo tiempo con las manos señas de que me fuera a bordo. Me embarqué i a las 7 h. P. M. metí las embarcaciones menores adentro, levando la tercera ancla.»

El dia 4 amaneció con viento mas manejable, hicieron un poco de aguada, obtuvieron por cambio dos piernas de guanaco. A las 7 h. 30 m. A. M. izaron sus botes i antagallando las velas zarparon con viento fresco, hallándose a las 8 h. 15 m. A. M. por frente a la punta de Nuestra Señora de Gracia. Aquí tomaron el

cuarto rizo a la mayor i a las 10 h. se encontraban frente al cabo Gregorio, dando fondo a las 11 h. en la bahía Gregorio a dos anclas. El temporal siguió hasta media noche, pasando horas bien molestas.

En la mañana del 5 continuó recio del NO., pero moderó algo a las 6 h. A. M. Echaron la chalupa al agua i se mandó por leña i agua a tierra, hallando solo unos pocos arbustos de michai, con los que se surtieron. Hicieron tambien una grande humareda para llamar a los indios a fin de conseguir de ellos algunos datos sobre el cabo Oranje i punta Baja i sobre si existia agua o leña en aquellos lugares; pues sabian por el comandante de la fragata *Phaeton* que andaba un chileno o arjentino con los indíjenas, i esperaban les sirviese de intérprete.

En atencion a los vientos tan recios que reinaban en esa rejion, a mas de no haber anclajes seguros para la goleta en la parte oriental del estrecho, el capitan Guillermo tomó el partido de no ir mas adelante. Desembarcaron sobre la costa N. i acompañándose del señor Philippi se internaron como legua i media en la pampa en busca de los indios, sin poder dar con alguno; solo vieron guanacos i zorros, hallando, por último, 4 lagunas de agua dulce, a una legua distante del mar. En seguida volvieron al bote i siguieron la costa, hallando un pozo de agua dulce como a 600 varas de la playa. El terreno es de excelente tierra para sembrar, mui pastoso i propio para la crianza de ganado; pero es grave la falta de leña, no hallándose ni a mucha distancia, en cuanto alcanza la vista, sobre una gran llanura no interrumpida por cerro alguno.

La *Ancud* llegó hasta propasar la Primera Angostura, permaneciendo sobre la costa N. hasta el 7 de Oc-

tubre, que dió la vela hácia punta Baja, como medio de adelantar sus investigaciones i cumplir la mision que se le habia confiado; pero habiendo arreciado el tiempo del SSO. se vió obligada la goleta a arribar sobre la bahía Santiago, surjiendo en 8,5 brazas, fondo de fango duro azul. El puerto es inseguro, pues con vientos frescos del S. al SSO. se levanta mucho el mar.

Durante el dia vieron muchos humos en la Tierra del-Fuego por frente a punta Baja, haciéndoles juzgar que los indios eran mucho mas numerosos por aquella parte. La tierra por esa parte la hallaron idéntica a la de Patagonia, baja, pastosa i sin arbolado. A las 5 de la tarde, tiempo mui duro del O. i mucha mar, hasta el punto que la *Ancud* trozó su botalon de foque en una cabezada por haber metido toda la proa en el agua, viéndose en seguida obligados a cerrar las escotillas i clavarle encima los encerados, pues la cubierta se hallaba inundada por el agua del mar.

Desde la media noche el viento habia rondado al SSO. con fuerza tremenda que hacia trabajar mucho a la goleta por las cabezadas que le obligaba a dar la mar, permaneciendo todo el dia 8 con las escotillas clavadas. A las 4 h. P. M. tomaron todos los rizos a las velas para abandonar tan inclemente surjidero, por el temor de que se fuese a pique la goleta sobre sus anclas, dando en seguida la vela con gran trabajo i en demanda de la costa de la Tierra del Fuego; pero la fuerza del viento los hizo arribar a veces hasta dar en la boca de la Primera Angostura, donde experimentaron una mar mui grande que les hizo temer por los botes i cuanto tenian sobre cubierta, hasta que a las 11 de la noche surjieron bajo la punta de Nuestra Señora del

Valle, en 14 brazas de agua, fango, siendo mui grandes los balances que experimentaron.

El 9, a las 6 h. A. M., habiendo amainado algo el viento, dieron la vela con marea creciente i de vuelta i vuelta alcanzaron a la bahía Gregorio a las 9 de la mañana, surjiendo en 9 brazas de agua, fondo de fango. En seguida vieron humareda hácia la llanura de Oazy Harbour, por lo que desembarcaron para llamarlos por otra humareda, no consiguiendo que llegasen, pero fuéles contestada la señal por los indios de la Tierra del Fuego, por tres diferentes partes.

A las 6 de la tarde dieron la vela con viento del S. i marea favorable. A las 10 de la noche tenian por el N. la punta de Nuestra Señora de Gracia, i a las 12 pasaban por el S. de la punta NE. de la isla Elizabeth, surjiendo a las 3 de la mañana del día 10, en 9 brazas, fango i arena.

Al amanecer desembarcaron en la isla Elizabeth para reconocerla, llevando ademas un tablon que tenia grabado por un lado REPÚBLICA DE CHILE i por el otro VIVA CHILE, que colocaron en cruz en la parte mas prominente de la isla por el lado del NO. i cerca de la costa. Despues de esta operacion, el señor B. Philippi se echó a investigar la isla, hallando que su naturaleza es idéntica a la costa patagónica vecina; que la tierra es susceptible de cultivo, faltando en ella por completo los árboles i arbustos, siendo en cambio mui pastosa.

Vista ya toda la parte oriental del estrecho, resolvió el capitan Guillemos regresar al puerto San Felipe (o Famine) para montar el fuerte i desembarcar la tropa; pues estimaba aquel lugar como el mas aparente, por la bondad del puerto, la abundancia de agua i de ma-

dera de construccion, cualidades que no reunian los demas lugares indicados en las instrucciones que habia recibido. En efecto, a las 9 h. 30 m. A. M. levó el ancla i con una brisa floja del NO., marea favorable que corre mui fuerte en esa localidad, fondeando en bahia Catalina a las 4 h. P. M., en 15 brazas, fondo de arena dura i fango.

A las 5 h. de la tarde desembarcaron sobre Punta Arénas (Sandy Point), e inmediatamente el perspicaz señor Bernardo Philippi comprendió que en aquella comarca debia hallarse carbon de piedra por algunos fragmentos que notó en la playa. Lo comunicó al capitán Guillermo, i ámbos alentados con el hallazgo se echaron en busca del oríjen del carbon que notaban deseminado por todas partes; pues se creian bien recompensados de sus largas fatigas con el descubrimiento, por cuanto veian en ello, desde luego, una poderosa fuente de recursos para la colonia cuya base estaban en vísperas de implantar.

Con la existencia del carbon, escribia despues don Juan Guillermo, desaparece todo obstáculo para la colonizacion del estrecho, por ser este combustible el primer elemento para la navegacion a vapor. El señor Guillermo i don Bernardo Philippi, como la jente que los acompañaban en la escursion del punto que hoi ocupa la colonia de Magallanes, recojieron en sus gorros i pañuelos hasta 4 almudes de carbon fósil, volviéndose a bordo del todo convencidos de la existencia de mantos carboníferos en esa comarca.

Una vez a bordo probaron en el fogon el carbon que habian embarcado, con buen éxito, por lo que guardaron el resto para muestra. A las 8 h. P. M. con una

brisa floja del N. dejaron el puerto Catalina, de regreso al de San Felipe; pero les faltó la brisa i tuvieron que seguir a son de marea, que en esa parte es mui débil.

El dia 11 amaneció en calma i con la brisa floja del S. que les permitió hacer camino, fondeando en Agua Fresca a las 4 h. 30 m. P. M. en 9 brazas de agua i a media milla de tierra, sobre fondo de piedras i conchuelas. En seguida mandaron los botes a rastrear en la bahía, sin cojer ninguna clase de marisco i levantando tan solo algunas centollas que son mui abundantes en esas aguas.

A las 7 h. P. M. se levantó una brisa del NO. i zarparon nuevamente, quedando en calma a la media noche a 8 millas al SSE. de punta Santa Ana. A las 2 h. A. M. del 12 se entabló una brisa del E. que refrescó en seguida, i a las 4 h. de la mañana avistaron una barca como a 3 millas al SE. de la goleta, viraron sobre ella para reconocerla, resultando ser la barca francesa *Malabar*, de 298 toneladas, su capitán M. Aménue, procedente de Valparaíso con 23 dias de navegacion i con destino a Burdeos. La *Ancud* siguió entónces para puerto San Felipe, fondeando en él a las 9 de la mañana, en 9 brazas de agua, fondo de fango. Media hora despues desembarcaba el piquete de artilleros i 4 marineros con sus hachas, al cargo del teniente Idalgo i piloto Mabon, para cortar maderas apropiadas para la construccion del fuerte; pues ya se habia decidido establecer la base de la colonia en el mismo punto que Sarmiento de Gamboa habia establecido una de las suyas en 1584 i que tuvo un fin tan desastroso.

A las 2 h. de la tarde penetró el capitán Guillermo en la chalupa por el rio Sedger, acompañado siempre

con su ilustre amigo i compañero don Bernardo Philippi, que tanto lo ayudó en su difícil mision, con los míseros elementos de que disponian. Mas como la marea no le permitiese penetrar mucho, continuó por tierra i a pié por toda la ensenada, hallando en la medianía del llano un palo hincado en el centro de un terraplen i elevado como una vara sobre el suelo, con una inscripcion tallada i en idioma ingles que decia: B. A. Schooner of war Sarande, J. M. Piniedo, comodor, 1832, i varios otros nombres tallados en el palo, que era redondo i como de dos varas de circunferencia. Cerca de este lugar vieron un pozo donde habian aserrado maderas, como tambien los restos de una fragua, pareciéndoles ademas que en ese punto habian trabajado jarcias por la leña que había, ademas observó un camino que dejaron señalado en línea directa al palo ya dicho. En un alto poco mas al N. se encontraban cuatro monumentos en donde estaban enterrados otros tantos indios. Desde esta planicie se divisa una llanura estensa capaz de contener una gran cantidad de ganado. La tierra es inmejorable para vivir i para cultivos.

OCTUBRE 13

8 A. M. 30.30 sin pesómetro. 51 Ter. Fahr. | medio día 30"35—50 | 8 P. M. 30"10—48.

Desde media noche hasta la 1 A. M. sopló viento moderado. A esta hora calmó. A las 4 A. M. desembarcaron los trabajadores para cortar las maderas.

OCTUBRE 14

8 A. M. 30.20—49 | medio día 30.20—50 | 8 P. M. 30.10—52.

Desde media noche hasta las 8 A. M. calma; desde las 8 A. M. hasta las 6 P. M. viento fuerte del S., cielo nublado. Desde las 6 P. M. hasta media noche ventolina del mismo.

La jente en este día se ocupó en labrar madera en la montaña.

OCTUBRE 15

8 A. M. 30.20—50 | medio día 30.00—59 | 8 P. M. 30.00—51.

Desde media noche hasta las 6 A. M. calma i cielo claro; desde las 6 A. M. hasta las 4 P. M. ventolinas del SE.; desde las 4 P. M. hasta media noche calma i cielo mui despejado. En el día hizo mucho calor.

A las 4 A. M. el teniente, el piloto, carpintero i seis marineros, fueron a la montaña a labrar madera. La jente de abordó se ocuparon en arreglar la jarcia i otras varias obras útiles.

OCTUBRE 16

8 A. M. 30.00—47 | medio día 30.05—45 | 8 P. M. 29.80—41.

Durante las 24 horas del día sopló viento flojo i variable del S. al O. i NO. con agua a intervalos, cielo cargado.

A las 4 A. M. la misma jente del dia anterior, fueron a la montaña a la corta de la madera.

En este dia divisamos tres grandes humaredas hechas por los indios de la Tierra del Fuego, por la costa de enfrente.

OCTUBRE 17

8 A. M. 29.50—41 | medio dia 29.80—43 | 8 P. M. 29.90—43.

Desde media noche hasta las 4 A. M. sopló viento flojo del NO., cielo mui cargado; desde esta hora hasta las 5 P. M. sopló viento mui recio del N., cielo mui oscuro, lloviendo a intervalos; desde las 5 P. M. cambió el viento al O. a chubascos i duró así hasta las 9 P. M., cuando calmó con cielo claro i duró así hasta media noche.

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 pabellon de la República en la 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 gavias con todos sus rizos i pasada la punta desplegó bandera inglesa en la jarcia de mesana; en ese tiempo echaba abajo las vergas de sobre i se dirijia al Seno del Almirante. A la 1 h. 30 m. se perdió de vista. A las 7 P. M. regresaron a bordo la partida de trabajadores, habiendo hecho los artilleros sus ranchos en tierra, con cortezas de árboles.

OCTUBRE 18

8 A. M. 29.40—47 | medio día 29.35—47 | 8 P. M. 29.30—46.

Desde media noche hasta las 6 A. M. calma, cielo nublado; desde las 6 A. M. hasta las 8 P. M. viento del O. a fugadas fuertes i espesas nubes; desde las 8 P. M. cambió el viento al N. fuerte, cielo a veces claro, duró en estos términos hasta media noche.

A las 4 A. M. desembarqué con el señor Philippi i medí el sitio para el fuerte i su foso. Despues fuimos al monte situado al O. del fuerte. En este lugar hai señales de la antigua poblacion, por las muestras del terreno, árboles cortados i otros quemados i hornos de carbon.

OCTUBRE 19

8 A. M. 29.20—45 | medio día 29.20—45 | 8 P. M. 29.10—46.

Desde media noche hasta las 8 A. M. viento fuerte del N., nublado. Desde las 8 A. M. hasta las 4 P. M. lo mismo a fugadas fuertes, lloviznando. Desde las 4 P. M. hasta media noche, calma i cielo claro.

A las 4 A. M. desembarcaron los trabajadores para el desmonte.

OCTUBRE 20

8 A. M. 29.90—45 | medio día 28.60—45 | 8 P. M. 28.65—47.

Desde media noche hasta las 6 A. M. sopló viento

flojo del O., cielo claro; desde las 6 A. M. hasta la 1 P. M. viento recio del O., cielo nublado. A la 1 P. M. cambió el viento al N. recio, cielo mni cargado, lloviendo a intervalos i permaneció el tiempo en estos términos hasta las 8 P. M., hora en que moderó i aclaró el cielo i permaneció así hasta media noche. Se hizo las faenas de costumbre.

OCTUBRE 21

8 A. M. 28.60—45 | medio día 28.60—45 | 8 P. M. 28.65—47.

Desde media noche hasta las 7 A. M., vientos recios del N. con fuertes fugadas i nevadas a intervalos; desde las 7 A. M. hasta medio día, mas moderado, cielo nublado; de medio día hasta media noche chubascos fuertes del O., lloviznando a intervalos i a veces cielo claro.

A las 4 A. M. desembarcó toda la tripulacion 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 piés desde la superficie, empleando en él dieciseis vigas.

A las 7 regresamos a bordo.

OCTUBRE 22

8 A. M. 28.70—47—medio día 28.60—46 | 8 P. M. 28.60—47.

Desde media noche hasta las 8 A. M., viento mas moderado, cielo cargado de nubarrones a intervalos;

desde las 8 A. M. hasta media noche, viento mui recio del O. con chubascos de agua.

A las 4 A. M. desembarcó la tripulacion. Se alcanzó a sacar del monte solo doce vigas por el mal tiempo i el camino.

OCTUBRE 23

8 A. M. 28.60—50 | medio dia 28.55—51 | 8 P. M. 28.80—48.

Vientos recios del ONO., lluvia desde media noche hasta las 10 A. M., a esta hora moderó un poco i aclaró el cielo i permaneció en estos términos hasta media noche.

A la misma hora de ayer desembarqué con la tripulacion; parte se ocupó en el monte en la corta i acarreo i la otra a cargo del señor Philippi en los trabajos del fuerte.

OCTUBRE 24

8 A. M. 28.90—47 | medio dia 29.05—45 | 8 P. M. 29.15—48.

Desde media noche hasta las 6 P. M. vientos recios del O., cielo nublado. Desde las 6 P. M. hasta media noche viento flojó, cielo cargado.

A las 4 A. M. desembarcó la tripulacion; parte se ocupó en el acarreo i corta en el monte i la otra a cargo del señor Philippi se ocupó en los trabajos del fuerte. En este dia se elevó unos seis piés. El trabajo del monte i acarreo va mas pesado cada dia, pues la pobre jente padece mucho con las espinas i por la carencia de zapatos.

OCTUBRE 25

8 A. M. 29.50—40 | medio día 29.55—42 | 8 P. M. 29.70—44.

Desde media noche hasta las 3 A. M. viento flojo, del O., cielo nublado; desde las 3 A. M. hasta las 8 P. M. viento fuerte del S. con nubes espesas; nevada, a intervalos desde las 5 A. M. hasta las 8 A. M.; desde las 8 A. M. hasta media noche viento flojo del O., cielo nublado.

A las 4 A. M. desembarcó la jente para las faenas de tierra: parte en los trabajos del fuerte i el resto en el monte.

OCTUBRE 26

8 A. M. 28.70—41 | medio día 28.90—43 | 8 P. M. 29.35—48.

Desde media noche hasta las 6 P. M. viento fuerte a fugadas recias del O. variando hasta el SO., cielo cargado, nevada al amanecer hasta las 8 A. M., desde las 6 P. M. hasta media noche mas moderado, cielo mui cargado i lluvia a intervalos.

A la misma hora de ayer se desembarcó la jente: una partida a cargo del señor Philippi se ocupó en la construccion del fuerte logrando colocar dieciseis vigas que forman el piso para la artillería, i la otra a cargo del teniente Idalgo i piloto Mabon en la corta i labranza de las vigas en el monte.

OCTUBRE 27

8 A. M. 29.40—51 | medio día 29.40—52 | 8 P. M. 29.30—49.

Durante las 24 horas vientos recios variado del O. hasta el SO., cielo nublado.

A las 4 A. M. desembarcó la jente para el trabajo.

Se labraron dieciseis vigas de roble i cuatro cuartones para los puentes. El viento fué tan recio que no permitió trabajar en el fuerte.

OCTUBRE 28

8 A. M. 29.10—47 | medio día 29.00—49 | 8 P. M. 29.10—45.

Desde media noche hasta las 6 A. M. ventolinas variables, cielo claro; desde esta hora hasta las 8 P. M. viento fuerte del O., cielo claro, desde las 8 P. M. hasta media noche calma i cielo claro.

A las 4 A. M. desembarcó la jente. Se ocupó en el acarreo de las maderas labradas ayer. El señor Philippi con su partida se ocupó en la construccion del fuerte i terminó el piso. A las 8 P. M. regresamos a bordo.

OCTUBRE 29

8 A. M. 29.30—45 | medio día 29.40—49 | 8 P. M. 29.40—49.

Durante las 24 horas vientos flojos del N., cielo nublado.

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 i dieciseis se acarrearon hasta el fuerte. El señor Philippi con su jente elevó seis piés del fuerte, i colocaron en él el cañon. A las 7 A. M. se divisó un buque por el N., a las 11 estaba cerca de la punta Santa Ana. A la vista del buque se colocó una nueva asta de bandera de cincuenta i seis piés, de alerce, i en ella se izó la bandera nacional; el buque americano, en este instante, enarboló bandera norteamericana disparando un cañonazo. El señor Philippi fué en la chalupa a saber su nombre, procedencia, destino, etc. A las 11 h. 30 fondeó en el puerto el bergantin *Sz-pewing* de Nueva York, su capitan i dueño don Cristóbal de Lozada, de 147 toneladas, procedente de Liverpool (Inglaterra), con 86 dias de navegacion, destino a Panamá, cargamento surtido, consignado a don Cárlos Piebre.

A las 7 h. 30 regresó la jente a bordo.

OCTUBRE 30

8 A. M. 29.30—45 | medio dia 29.40—49 | 8 P. M. 29.40—49.

Desde media noche hasta las 11 A. M. sopló viento fuerte del N., cielo nublado, desde esta hora hasta las ocho P. M. viento mas moderado, cielo cargado; desde las 8 P. M. hasta media noche ventolinas del O., cielo cargado. A las 4 A. M. desembarcó la jente para el trabajo.

Aproveché este dia para el bautizo del fuerte. Con este fin hice bajar a tierra toda la jente que componía la espedicion para celebrar el acto.

A las 6 P. M. estaba todo listo, enarbolé el pabellon 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 bergantin N. A. *Sapewing* de Nueva York, don Cristóbal Lozada. Al primer disparo del cañon lo bautizaba en nombre de la República de Chile i lo nombraba *Fuerte Búlnes*; en el acto rompí una botella de vino chileno sobre la muralla del Fuerte acompañado con los mas entusiastas vítores de los presentes. La salva era contestada por el bergantin N. A. *Sapewing* con igual número de disparos, i mas 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.

OCTUBRE 31

8 A. M. 29.80—51 | medio día 29.90—51 | 8 P. M. 30.00—55.

La primera parte de las 24 horas sopló viento moderado del O., cielo nublado. Desde medio día hasta las 8 P. M. viento fresco del SO., cielo claro a veces, desde las 8 P. M. hasta media noche mas moderado. A la hora de costumbre desembarcó la jente para el trabajo. Parte se ocupó en el monte en el corte i en labranza de la madera i la otra en levantar las murallas del segundo piso del fuerte.

A la una de la tarde se divisó un buque por el S. Se desplegó la bandera nacional en el fuerte Búlnes i en la goleta *Ancud*. A las 7 P. M. ancló en el puerto la barca inglesa *Venture* de Dundee del porte de 300 to-

neladas, su capitán Stewart Patrick, procedente de Herradura, con 43 días de viaje, cargada de minerales de cobre i con destino a Swansee (Inglaterra). Dicho buque se hallaba haciendo mucha agua, dos piés cuatro pulgadas por hora. Al enfrentar al cabo Pilar, para entrar al Estrecho, de noche i sin tener a bordo carta de él, equivocó la boca del golfo Xaultegua por la del Estrecho i varó el buque en una caleta. Proporcioné al comandante una carta del estrecho para que siguiera su navegacion.

MIÉRCOLES 1.º DE NOVIEMBRE

8 A. M. 30.00—51 | medio día 30.00—50 | 8 P. M. 29.90—48.

De media noche hasta las 11 A. M. calma, cielo claro, desde esta hora hasta las 6 de la tarde viento flojo del E., cielo nublado, desde las 6 P. M. hasta media noche calma i cielo claro.

A las 4 h. 30 m. A. M. desembarcaron los trabajadores, que se ocuparon en diferentes faenas ya en el fuerte ya en el monte.

NOVIEMBRE 2

(No hai observaciones.)

Durante las 24 horasopló viento flojo del S., cielo claro. A las 4 A. M. desembarcó la jente para el trabajo i se empleó como el día anterior. A las 7 A. M. se divisó un buque a vapor por el N., se izó la bandera en el fuerte Búlnes i en la goleta *Ancud*. A las 10 A. M. el vapor estaba en frente de punta Santa Ana, distante como 1,5

millas ví que era buque de guerra ingles. Siguió rumbo largo al S. A la 1 h. 40 m. se perdió de vista por el cabo San Isidro. A las 12, medio día, el capitán del bergantín *Sapewing*, viendo que el vapor no tocaba en el puerto, trató de dar la vela i por mis instancias tocaría en Chiloé. Aproveché los pocos instantes mientras el buque daba la vela para escribir unas cuantas líneas al señor Intendente de esa provincia i remitirle, a la vez, un cajoncito de carbon de piedra de muestra. A los 30 minutos se dió a la vela i saludó al fuerte Búlnes. Al poco rato me dirijí en la chalupa al rio Sedger para reconocerlo hasta su parte navegable para botes, recorrí como tres millas cuando fuí llamado por un cañonazo. Regresé inmediatamente i ví al vapor de guerra ingles. A las 6 P. M. fondeó cerca de la goleta *Ancud*, mandé la chalupa a bordo con el señor Philippi por noticias, etc., i ofreciendo, al mismo tiempo, los servicios que a nombre de la República podríamos prestar; a poco rato regresó la chalupa dándome parte que era el vapor de guerra de S. M. B. *Cormorant*, su comandante N. Gordon, procedente de Rio Janeiro, con destino a Valparaiso.

NOVIEMBRE 3

(No hai observaciones.)

Desde media noche hasta las 6 A. M. sopló viento fresco del S. variando hasta el O., nevada a intervalos; desde las 6 A. M. hasta las 6 P. M. viento recio del SO., cielo nublado. Desde las 6 P. M. hasta media noche viento flojo del mismo cuadrante.

A la hora acostumbrada, la tripulacion desembarcó al

trabajo del fuerte. La tropa la hice mudar i se colocó guardia al pié del asta de bandera por estar en tierra muchos oficiales del buque de guerra, cazando por los alrededores del fuerte.

NOVIEMBRE 4

(No hai observaciones.)

Desde media noche hasta las 5 A. M. sopló viento flojo del S., cielo nublado, desde esta hora hasta las 7 P. M. viento recio del S., cielo cargado; desde las 7 P. M. hasta media noche calma i cielo claro.

A las 4 A. M. desembarcaron los marineros al trabajo, cortaron i labraron ocho vigas i las sacamos del monte; otra partida, a cargo del señor Philippi se ocupó en colocarlas en el fuerte i en arreglar los terraplenes.

A las 6 A. M. dió la vela para Inglaterra la barca *Venture*.

A las 6 P. M. mandó un recado el comandante del vapor de guerra *Cormorant*, avisándome que daría la vela para Valparaiso al amanecer del día siguiente i me ofrecía llevar cualquier correspondencia. Aproveché esta oportunidad para escribir al Sr. Ministro de Estado en el Departamento de lo Interior, de las obras hechas hasta esa fecha i al mismo tiempo remitía muestras de carbon de piedra hallado en Punta Arenas.

A las 8 P. M. regresaron los marineros a bordo.

5 DE NOVIEMBRE

Desde media noche hasta las 4 A. M. sopló viento moderado del O., cielo nublado; desde las 4 A. M. has-

ta las 6 P. M. viento fresco del S., nevando, desde esta hora hasta media noche viento flojo, cielo claro.

A las 4 A. M. desembarcó la jente al trabajo. Se colocaron quince vigas en el segundo piso del fuerte, tres se cortaron i labraron en el monte i se trajeron seis al fuerte. El carpintero terminó la puerta.

El vapor de guerra de S. M. B. *Cormorant* dió la vela para Valparaiso a las 4 A. M.

A las 10 A. M. fuí con cuatro hombres a desenterrar el palo que encontré el día 12 de Octubre con la inscripcion de *B. A. Schonner of war Sarand i J. M. Pinedo Comodoro 1832*. Dicho palo estaba enterrado como tres varas. Escavé al rededor, sin encontrar documento ni seña que hubiera documento enterrado con dicho palo, corté la parte superior con la inscripcion i lo embarqué en la *Ancud*. Habiendo terraplenado i quitado cuanta muestra o guia habia en ese lugar.

A las 8 P. M. regresaron todos a bordo, ménos los artilleros.

NOVIEMBRE 6

Desde media noche hasta las 6 A. M. viento moderado del NO., cielo nublado, desde esta hora hasta las 7 P. M. viento recio, variando del S. hasta el SO. nevando fuerte a intervalos; de las 7 P. M. hasta media noche viento flojo, variando del O. hasta el NO. con nubes espesas.

A las 4 A. M. desembarcaron los trabajadores. El viento recio impidió trabajar en el techo o piso segundo del fuerte. Se emplearon en calafatear i embarrar las murallas i labrar tablones.

NOVIEMBRE 7

8 A. M. 29.70—49 | medio día 29.90—50 | 8 P. M. 29.30—50.

Desde media noche hasta las 3 A. M. calma i cielo claro, desde esta hora hasta las 6 A. M. viento moderado del O., cielo cargado, desde las 6 A. M. hasta las 7 P. M. viento recio del O. lloviendo a intervalos, desde esta hora hasta media noche calma i cielo claro.

A las 4 desembarcó la partida de trabajadores del fuerte i condujo la última partida de vigas del monte. Se terminó el segundo piso colocando catorce vigas.

Se hizo el puente levadizo, almacen de pólvora, se terminó de enlucir la muralla por dentro i fuera, i se principió el foso.

NOVIEMBRE 8

Desde media noche hasta las 8 A. M. calma i cielo claro, desde esta hora hasta las 7 P. M. viento fuerte del OSO., cielo nublado, desde las 7 P. M. hasta media noche calma i cielo claro.

A las 4 A. M. desembarcó la tropa. Se ocuparon en construir las batiporte, forrar la Santa-Bárbara i almacen de pólvora. Desembarcóse dos piezas de fierro de 4 calibre, 200 balas i 176 tiros de metralla.

NOVIEMBRE 9

8 A. M. 29.40—54 | medio día 29.35—54 | 8 P. M. 29.30—55.

Desde media noche hasta las 8 A. M. viento flojo del S., cielo cargado, desde esta hora hasta las 7 P. M. mas moderado del SSO. lloviendo a intervalos, desde las 7 P. M. hasta media noche el mismo viento a chubascos.

A las 4 A. M. se principió el trabajo; se desembarcaron los víveres, se colocó la artillería en el fuerte.

A las 12 se divisó un buque por el S. i se enarboló la divisa nacional en el fuerte Búlnes i en la goleta. A las 4 h. 30 m. pasó por la punta Santa Ana un bergantingoleta sin bandera i dando fondo a las 6 P. M. en Rocky Cove, distante como siete millas i teniendo viento N. en ese lugar.

NOVIEMBRE 10

Desde media noche hasta las 4 A. M. viento moderado del SO., cielo cargado lloviendo a intervalos, de esta hora hasta media noche viento flojo del mismo rumbo, cielo cargado, lloviendo.

A las 4 A. M. desembarcó la marinería al trabajo del fuerte. Se ocupó en escavar el foso i en acomodar los víveres suficientes para los colonos hasta el 31 de Marzo de 1844. El carpintero se ocupó en hacer una verga para la vela redonda de la goleta; otros llenando la aguada i cortando leña i a las 8 h. 30 m. nos embarcamos.

NOVIEMBRE 11

Desde media noche hasta las 4 A. M. viento fresco del OSO., lloviendo, desde esta hora hasta las 9 P. M. viento fuerte del mismo, cielo cargado, lloviendo a intervalos.

A las 4 A. M. desembarqué la tripulación, unos a cortar leña para la *Ancud*, otros para conducir la agua. El carpintero se ocupó en arreglar las batiportes. Se desembarcó el resto de los pertrechos de guerra; víveres, etc. Se inventarió todo.

Formé la tropa i con las formalidades de estilo entregué el fuerte Búlnes 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 su equipaje i se quedó en tierra.

A las oraciones todo estaba listo para dar la vela para Punta Arenas.

Todos los días anteriores se repartieron 23 raciones por día.

NOVIEMBRE 12

Desde media noche hasta las 8 A. M. viento fresco a chubascos del S. variando hasta SO., de esta hora viento moderado; a las 6 h. 30 m. desembarqué al carpintero para que siguiese trabajando en el fuerte en las batiportes hasta mi regreso de Punta Arenas donde iba para reconocer unas minas de carbon de piedra que hai en ese lugar. A las 7 h. 30 A. M. di la vela, con viento moderado del mismo; a las 9 A. M. enfrenté la punta Rocky, con viento flojo; a medio día enfrenté a bahía Agua Fresca o bahía de Agua Dulce, con viento a fugadas i a veces calma; a las 3 P. M. vimos una humareda por frente al buque i despaché la chalupa con el señor Philippi a reconocer los indios i siguió la goleta para Punta Arenas.

A las 5 P. M. regresó la chalupa i el señor Philippi continuó por tierra para investigar donde existia el carbon i otras cosas notables. A esta hora calma i estando a una considerable distancia de Punta Arenas, disparé un cañonazo para llamar su atencion i despaché la chalupa para recojerlo. A las 7 h. 30 m. regresó la chalupa con el señor Philippi. Estando en calma di fondo en 19 brazas, fondo, fango i arena. El señor Philippi encontró dos mujeres i una niña en estado miserables, pertenecientes a la tribu que vimos en Peckett, él cree que eran desertoras de su tribu. En la playa encontró mucho carbon i en pedazos mas grandes i mejor calidad del que encontramos ántes.

Siguió en calma hasta media noche.

NOVIEMBRE 13

Desde media noche hasta las 5 A. M. calma, cielo nublado, a esta hora ventolinas del SSO. Di la vela i a las 7 A. M. di fondo en Punta Arenas por el lado del N., en 13 brazas de agua, fondo fango duro i 55 brazas de cadena, distante de la playa seis cuadras. A las 8 A. M. desembarqué con el señor Philippi i nos dividimos en dos partidas: él fué por el lado del S. con dos hombres, yo me dirijí por el N. con otros dos en busca de carbon. Seguí poco mas de dos leguas i por todo el camino habia abundancia de carbon arrojado por el mar, pero no vetas en el monte ni en las barrancas. Recojí un saco lleno de carbon de la playa i a las 8 A. M. regresé a bordo. Desde las 9 A. M. hasta las 8 P. M. viento moderado del S., desde esta hora hasta media noche calma i cielo claro.

NOVIEMBRE 14

Desde la 1 A. M. viento flojo del N., mar de leva, con la cual cabeceaba mucho la goleta, cielo nublado, a las 4 viento fresco, a las 6 mas moderado por el lado del S. de Punta Arenas, a las 7 fondeamos en 3 brazas de agua, fondo arena dura; vimos una humareda en la playa. Despaché a las 11 A. M. la chalupa con el señor Philippi i en el acto di la vela para el fuerte Búlnes, con viento fresco del N., cielo cargado. El señor Philippi trajo muestras de carbon, de una calidad superior a la que ántes se habia recojido i me dijo que con mucha facilidad podia beneficiarse en abundancia.

A las 3 P. M. enfrentamos la bahía Agua Fresca i divisamos, como saliendo del mar, el fuerte Búlnes. A las 8 h. 30 m. enfrentamos punta Santa Ana i a las 9 P. M. fondeamos en puerto San Felipe, desembarqué i me dirijí al fuerte a recojer la correspondencia de los que se quedaban i para dar mis últimas instrucciones i consejos al señor gobernador sobre la vijilancia, economía de víveres, etc.

A las 12, media noche, me embarqué con viento fresco del N., cielo nublado.

NOVIEMBRE 15

Desde el dia 12 se repartieron 12 raciones hasta el 29 de Noviembre i 31 raciones desde el 30 de Noviembre hasta el 4 de Diciembre i 12 en el último dia.

Desde media noche sopló viento fresco del N., cielo nublado. A la 1 A. M. di la vela con la chalupa aden-

tro, el viento refrescaba. A las 3 A. M. el cabo San Isidro demoraba al O. 2 millas, a las 6 A. M. pasé por cabo Froward, a las 9 A. M. enfrenté el cabo Holland, a las 2 P. M. pasé frente a puerto Gallant, a las 4 P. M. enfrenté la isla Cárlos III cuando nos calmó el viento hasta las 7 A. M.; desde esta hora ventolina hasta las 10 P. M. hora a que refrescó al N. variando al NE. a fugadas recias. A media noche el cabo Notch demorando al N.; viento fuerte del ESE. a fugadas que me obligó arriar todo el aparejo. Cielo nublado.

NOVIEMBRE 16

8 A. M. 29.95—55 | medio día 29.90—56 | 8 P. M. 29.80—57.

La singladura principió con viento fresco del E., cielo nublado. A la 1 A. M. pasamos por bahía Glacier. A las 2.30 A. M. enfrentamos Playa Parda. A las 11 A. M. enfrentamos el cabo Tamar; medio día viento flojo. A las 7 P. M. enfrentamos la isla Fairway. A las 9 P. M., la isla Renouard distaba al N. 4 millas. A las 9.30 P. M. calma i cielo claro, desde esta hora hasta media noche nos llevó atras como 7 millas al S.

NOVIEMBRE 17

No hai observaciones.

Desde media noche hasta las 4 A. M. hora en que nos salió ventolina del S. que nos duró como 15 m., seguimos con remos i atracamos a un sinnúmero de islotes que forma la costa por el E. i las 8 A. M. distante de ellas 1 milla, di fondo en 8 brazas de agua, fondo de piedra,

con un cabo delgado i un anclote de bote. A las 9.45 A. M. ventolina del SO., levé i seguimos a remos a rato, despues refrescó el viento fuerte: en este lugar existen varias islas chicas que están omitidas en la carta. A las 6.45 P. M. pasé las islas Elson i siguió el viento i el tiempo sin alteracion hasta media noche.

NOVIEMBRE 18

No hai observacion.

Desde media noche hasta las 8 A. M. nos acompañó el mismo viento de la noche anterior con cielo cargado, desde esta hora viento flojo hasta las 10 A. M. hora en que pasamos por punta Palmer cuando nos cambió el viento a NO. Seguimos de vuelta i vuelta por el grupo de islas situadas en la boca del canal Smith. A las 8 P. M. salí de la boca de este canal i seguimos por las islas que forman el monumento de Trafalgar. A media noche nos encontramos cerca de la isla que se llama Monumento. A esta hora refrescó el N., cielo mui cargado lloviendo a intervalos. La costa no se divisaba a distancia de una cuadra.

NOVIEMBRE 19

No hai observacion.

Desde media noche hasta la 1 A. M. tuvimos viento fresco del N. i cielo mui cargado. A esta hora el viento amainó, pero el cielo mui oscuro. A las 4 A. M. calma i aclaró el cielo i seguimos a fuerza de remos.

A las 11 A. M. estábamos cerca de las islas de Lobos. A esta hora salió viento fresco del NO. Dimos dos

bordadas sobre dichas islas. A las 6 P. M. pasamos por las islas denominadas Low woded. A las 9 P. M. entramos por el canal Estéban i seguimos de vuelta i vuelta en dicho canal con la corriente siempre en contra que nos tiraba para el S. hasta media noche sin ganar camino. El tiempo lo mismo.

NOVIEMBRE 20

Desde media noche continuó el tiempo lo mismo i nosotros navegando de vuelta i vuelta hasta llegar a la punta S. de la isla Esperanza donde nos calmó. En este lugar, estando tan cerca la tierra, mandé la chalupa para que cortasen un palo de cipres para la verga de vela-cho i hacer aguada. A las 5 P. M. tuvimos viento del SO. i disparé un cañonazo para llamar la chalupa que a poco rato regresó i continuamos por el canal hasta las 10 P. M., hora que cambió el viento de repente al N. O. obligándonos a continuar de bordo i bordo, hasta media noche. Las nubes corrian mui veloces del N.

NOVIEMBRE 21

Principiamos con viento fresco del N. i seguimos voltejeando miéntras el N. aumentaba i la corriente en contra. A las 8 A. M. nos acercamos a una isla i surjimos en 13 brazas de agua, fondo de piedra. Dicha isla la denominamos *Laura* habiendo otra en frente que forma una bahía, la que tomamos por bahía del Ancla. Dicha isla la nombré *Dominguito* i la bahía de *Ancla Falsa*. A medio dia temporal recio en el canal, pero en el fondeadero no sentimos viento. Aproveché el tiempo

en cortar leña i derretir aceite de tonina para alumbarnos. Levé anclas para mudarnos mas adentro, pero la espía se enredó de una piedra i no encontrando fondo, por lo cual tuvimos que dar la vela i entrar mas adentro donde fondeamos en 8 brazas, fondo de piedra grande i desigual. Media noche tiempo lo mismo, llovizando.

NOVIEMBRE 22

En estas 24 horas el tiempo siguió sin alteracion, temporal del N., recio i lluvia constante. A la jente la empleé en varias faenas necesarias i entre otras la de hacer un velacho. De vuelta de una escursion el señor Philippi trajo un gran cuero de venado i me dijo que habia encontrado dos *wigam* o rucas de indios, donde encontró muchos huesos de aves recientemente comidas i por la muestra del fuego creia que los indios la habian abandonado dos dias ántes (1).

NOVIEMBRE 23

De media noche adelante moderó el viento i a las 5 A. M. se hizo flojo del N. lloviendo sin cesar hasta las 6 A. M., que calmó. Levé ancla i seguimos a remos hasta las 10 A. M., hora en que tuvimos viento flojo

(1) Cabaña que improvisan los indios fueguinos cuando acampan en algun punto de la costa. Afecta la forma cónica, redondeada en su vértice, con dos aberturas bajas colocadas diametralmente opuestas. Se forman con varas hincadas en la tierra en forma circular, amarradas por la parte delgada i superior i cubiertas de ramas.

La palabra *wigam* se la escribe de distinta manera en las relaciones de viajes.

del S. A medio dia enfrentamos la punta N. de la isla Esperanza i notamos qué el grupo de islas que forman la bahia del Ancla es triple que el que demarca la carta. A las 3 P. M. pasamos el canal Guía, i al ponerse el sol enfrentamos la isla de San Juan. A media noche estábamos a la altura de la isla Inocentes, distando de ella 1 i media millas. A esta hora calma i cielo claro.

NOVIEMBRE 24

Desde media noche calma i cielo claro. A la 1 A. M. sopló viento leve del S. que duró hasta las 4 A. M., habiéndonos llevado hasta la punta San Andres donde nos calmó. A las 8 P. M. me embarqué en la chalupa i me dirijí a la punta S. de la isla Wellington para hacer aguada. A las 10 P. M. regresé i a este tiempo jiró el viento al N., notando siempre que la corriente nos arrastraba hácia el S.; seguimos hasta media noche siguiendo de bordo i bordo en este canal sin ganar nada al N.

NOVIEMBRE 25

Media noche viento moderado del norte i seguimos de vuelta i vuelta sin ganar nada, la corriente siempre nos llevaba al S., desde las 10 A. M. hasta la 1 P. M. calmó el viento i seguimos con los remos con intencion de fondear en la bahia Emma Herald. A las 3 P. M. cuando cesó la ventolina del S., seguimos batallando contra el N. A las 6 P. M. roló al S. con viento fresco. A las 8 P. M. vimos varios islotes de nieve que pasaron en distancia de 50 varas. Hasta media noche el viento

continuó lo mismo habiendo pasado 24 islotes de nieve, chicos los mas.

NOVIEMBRE 26

Desde media noche viento flojo. A las 2 A. M. pasamos a la vista de islotes de nieve de un enorme tamaño. A las 6 A. M. enfrentamos puerto Luisa donde nos calmó el viento i en este lugar por primera vez hallé que la corriente estaba a nuestro favor i que nos ayudaba. A medio dia enfrentamos la ensenada de Edwards i pasamos el canal Vadekind i al entrar distinguimos enormes témpanos de nieve que salian del Eyr sound. Me dirijí en la chalupa para recojer algunos qq que embarqué para llevar a Chiloé. A las 5 P. M. despaché al señor Philippi en la chalupa a reconocer un lugar que parecia ser buen fondeadero, en efecto resultó ser abrigado i de dos a doce brazas de fondo, i este de fango i arena. A las 6 P. M. sopló viento flojo, cielo claro, i tuvimos que seguir a remos para alcanzar a caleta Rocky en donde fondeamos. A las 9.30 P. M. refrescó el viento del S. i la marea favoreciéndonos. Pasamos a esta hora por punta Saumarez i seguimos con viento regular que duró hasta las 11 P. M., hora en que faltó, quedando casi en calma. Media noche viento mui liviano, cielo claro.

NOVIEMBRE 27

A la 1 A. M. viento flojo. Pasamos la caleta Rocky. A las 2 enfrentamos la isla Amandus, principio del Indian Reach, donde nos calmó el viento i la marea en contra. A las 9 A. M. tuvimos viento del N. moderado. Seguimos de vuelta i vuelta hasta llegar a la parte mas

angosta donde había una playa de arena i dos islotes. Fuí en la chalupa a sondar este lugar i encontré excelente anclaje de cuatro a doce brazas de agua: abrigado por una gran piedra; regresado a bordo vi que el tiempo era amenazante, el cielo cargado i seguía lloviznando. Anclé en este lugar hasta que cambiara el tiempo; a este fondeadero lo denominé puerto Carolina. El señor Philippi fué a reconocer un rio que hai poco mas al N. del fondeadero, en donde encontró bastante ciprés útil para buques chicos i rastros de venados grandes.

En los islotes halló tres remos labrados por los indios e iguales a los que usan en la provincia de Chiloé. A pesar de haber llevado red para pescar regresamos sin pescado.

NOVIEMBRE 28

Desde media noche viento fuerte del N. con lluvia, que duró hasta las 4 A. M. El tiempo nada prometia. A esta hora el viento aflojó del N.; marea en favor con alguna fuerza. Levé el ancla a las 8 h. 20 A M. A las 10 A M. cambió el viento al S. flojo al principio i pasé el Indian Reach por medio de piedras. Considero este pasaje el mejor de todos. El que navega este canal debe mantenerse por la costa del E. que es el mejor. A medio dia refrescó el viento, lloviznando. A las 3 P. M. pasé la bahía Sevee sin ver indios; pero enfrente de las islas estaba todo quemado recientemente, seguimos con viento moderado hasta las 4 P. M., hora en que el viento aflojó i la marea nos llevó atras. Vimos una playa cerca i mandé la chalupa con el señor Philippi a sondar i encontró buen anclaje: fondo de 15 a 16 brazas, arena i piedra chica i por el frente otra playa con buen tene-

dero para los vientos del O. A una hora despues de haber fondeado cambió la marea i aproveché esta oportunidad para pasar las Angosturas. Nos favoreció una ventolina de cuando en cuando i a remos llegamos a la parte mas estrecha, donde nos calmó enteramente i con la marea, que corre con rapidez en estos lugares. Aproveché de los remos para pasar por medio de 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 i arena. A las 11 el norte estaba mui oscuro i el cielo cargado, hora en que habíamos pasado las Angosturas sin novedad. La marea nos faltó para cambiar i en la punta de una isla encontré fondo en 15 brazas sobre una piedra; cuando traté de fondear, nos llevó atras la marea creciente, largué el ancla pero no encontré fondo i tuve que recojerla i seguir a remos a otra isla inmediata. La marea nos llevaba con rapidez. Llegué a las 12 i di fondo en 10 brazas, distante como una cuadra de tierra. El cielo estaba mui cargado i batia el N. con el S. Mandé a descansar a toda la tripulacion hasta tener viento i quedé solo a cargo de la cubierta.

NOVIEMBRE 29

A la 1 A. M. nos salió viento del S. con chubascos. Levé a esta hora el ancla. A las 2.30 pasé por la caleta Humareda, el viento seguia refrescando llamando al SE. A las 4 A. M. viento fuerte. Enfrentamos las islas nombradas de D. Domingo. A las 6 A. M. enfrentamos la punta N. de la isla Rosario. El N. habia moderado. A medio dia viento flojo. A las 3 P. M. enfren-

tamos la isla Millar. A las 7 P. M. viento fresco del S., cielo claro i pasando la isla S. Pedro de los Guayanecos dirijí el rumbo al NO. $\frac{1}{4}$ O. La isla demoraba al S. 7 millas. A esta hora distinguí una embarcacion a la vela dirijiéndose en popa hácia la goleta *Ancud*. Horzé al viento para recojerla. Traia pabellon francés a proa. A las 7.30 llegó a bordo el piloto 1.º del bergantin ballenero *Fleury* con quien habia mandado mi comunicacion al señor intendente de Chiloé el 26 de Setiembre. El piloto me comunicó que el capitan con 12 hombres habia quedado en la isla S. Pedro con dos chalupas i que él venia a saber si conseguiria pasaje para Chiloé. El bergantin *Fleury* habia naufragado en el Estrecho el dia 6 del presente estando fondeado bajo el cabo Providencia 9 dias, habiéndole sobrevenido un temporal récio del O.; el dia 6 rompiéronse sus dos cadenas i se fué sobre las piedras. Seis horas despues el buque se llenó de agua hasta el entrepuente. El capitan con sus dos pilotos i 16 individuos de la tripulacion se embarcaron en tres chalupas para dirijirse por los canales con destino a Chiloé. Dejaron en el lugar del siniestro 6 hombres con una chalupa i víveres suficientes para ocho meses. Estos individuos quisieron mas bien esperar la casualidad de ser recojidos por algun buque que pasara por ahí antes de arriesgarse a hacer la navegacion por los canales. Tambien me comunicó el piloto que como a tres millas distante del *Fleury* se hallaba otro buque grande que habia naufragado cargado de carbon de piedra i loza; pero que no habia en el lugar individuo alguno i que presumia se hubiese incendiado el buque despues de su pérdida. El capitan abandonó el buque el 11 de Noviembre i se puso en camino para Chiloé.

Mandé 5 hombres de la tripulacion de la *Ancud* con el piloto en su misma chalupa para avisar i traer al capitan lo mas pronto posible. Al mismo tiempo viré la goleta *Ancud* al SE. para atracar mas cerca de la isla; el viento era en estos momentos recio del S. Llegué hasta encontrarme a ocho brazas de agua, donde di fondo cerca de una piedra a esperar las embarcaciones.

La marea en este lugar corria como 7 millas al NO. A la 10.30 P. M. llegaron a bordo las tres chalupas con el capitan Cárlos Hathaway.

Primer piloto: Amond Maujier.

Segundo piloto: Luis Oranje.

Tonelero: Próspero Pelé.

Marineros: August Ortel, Luis Pome, Juan Costa, Morris Guillen, Eve Erffon, Jack Ketrel, Eve Ganel, Marcelino, Antonio e Ignacio.

Pasajeros: Juan Williams, Tomas Brook, José Montony, Guillermo Línus i un muchacho Félix Ramon Avila, en todo 19 personas. En el acto izé las 2 chalupas adentro i aseguré 2 por la popa para llevarlas a remolque i a las 12, media noche, di la vela con viento recio del S. i cielo claro.

NOVIEMBRE 30

Siguió el viento recio, cielo claro, mar mui crecida.

A las 2.30 recibió la goleta dos golpes de mar por el costado de babor mui fuerte que llenó de agua una de las chalupas i considerable cantidad entró por la escotilla mayor.

A las 5 A. M. divisamos el cabo Tres Montes por el este. El buque hacia mucha agua. A las 6 A. M. enfrentamos cabo Raper; demoraba al NNE. 14 millas de

distancia. A esta hora se descubrió que en el golpe de mar que recibió la goleta reventó una tabla del costado de babor por la parte de la jarcia mayor como 12 piés de largo. Colocóse una tabla delgada encima con lona alquitranada, lo que impidió que hiciera agua como ántes, pero el peso de las dos chalupas i treinta i un individuos a bordo con sus equipajes obligó a trabajar demasiado a la goleta.

A las 7 A. M. la mar era terrible, las rayas de mareas i el viento recio del S., lo que a veces me hacia tener cuidado por la goleta. En una de estas fuertes marejadas, la chalupa mas de a popa se fué 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 parecia nos iba a caer encima.

A medio dia enfrentamos punta Pringle que demoraba al E. como 12 millas. A esta hora se llenó la segunda chalupa i se dió vuelta, pero al momento volvióse boca arriba i siguió el remolque mui bien, aunque llena de agua. A las 5.30 P. M. avistamos el cabo Taitao que demoraba al E. 14 millas cuando una ola grande hizo reventar el remolque de la chalupa i así perdimos dos. A las 7 P. M. avistamos la isla Tenquehuen o Cabo Grande. Este distaba 7 millas. La mar en este lugar era terrible por las muchas reventazones.

Dirijí el rumbo por el canal Darwin; a causa de la mar tan crecida tuve que arribar a cada rato i recibirla por la popa. Pasé la boca del canal i me vi obligado a seguir por afuera rumbo $NO\frac{1}{4}O$. hasta media noche, la mar i viento lo mismo, la tierra cubierta de neblina la que nos impedía ver la costa.

VIÉRNES 1.º DE DICIEMBRE

Seguí rumbo NNO.; al ponerse la luna asenté la vela i seguí bajo el trinquete de cuchilla con dos rizos. A las 4, cuando amanecía no se pudo descubrir la tierra por la espesa neblina, para reconocer alguna punta fija, pues la marea corria de 5 a 6 millas por hora. A las 8 A. M. aclaró un poco i descubrimos la isla Huamblin (Lemus o Socorro) que demoraba al E. el centro de la isla. La costa todavía cubierta de neblina. A medio día aclaró. A esta hora demoraba al S. de la aguja, la isla Ipun S. 30° E.

Seguí rumbo al NNE. viento moderado, pero volviéndose a cerrar la costa con neblina. A las 4 P. M. aclaró i divisamos la isla del Guafo por el NO. su centro. Seguí rumbo al NE. $\frac{1}{4}$ E. A las 4 P. M. hasta media noche mar mui crecida con las continuas rayas de mareas; el tiempo oscuro con neblina i lluvia. Corrí bajo el trinquete de la cuchilla con dos rizos ONO.

DICIEMBRE 2

Desde media noche viento recio del ONO., lloviznando, oscuro que nos acompañó hasta las 6 A. M. cuando descubrí la isla de San Pedro, al mismo tiempo las piedras de Caduhuapi i Conoitad i pasé por dentro de estas dos piedras. A las 8 A. M. el viento calmó un poco, pero tuvimos marea fuerte en favor. Seguí rumbo al NE. A las 10 enfrentamos la isla Laitec donde refrescó el viento nuevamente. A las 3 P. M. pasó una fuerte raya de marea cuando estábamos frente a la punta Centinela, donde embarcamos gran cantidad de agua. A

las 10 pasamos la punta E. de la islas Chaulinec, a media noche las Chauques demoraban al ONO. distante 3 millas.

DICIEMBRE 3

Media noche viento flojo del SSO. con continuos chubascos tan fuertes que tuvimos que arriar toda vela i nos acompañó hasta las 4 P. M. que nos llevó hasta la isla Tabon. Por la falta de agua tuve que fondear a la entrada de Calbuco por la punta Caicaen. Una de las chalupas fué a la aguada i la otra con el señor Philippi, el capitan del *Fleury* fuimos a tierra i regresamos a media noche acompañados del señor Gobernador del Departamento.

DICIEMBRE 4

Desde media noche hasta las 6 A. M. sopló viento flojo del SO., cielo nublado, por lo cual tuve que despachar la chalupa con cinco hombres a cargo del señor Philippi i el capitan del *Fleury* a Ancud para comunicar al señor Intendente la llegada de la goleta *Ancud*. A las 8 A. M. aflojó el viento del SSO. i tuvimos que estar de vuelta i vuelta contra la marea hasta salir de claro de puntas. A las 10 refrescó el viento. A la 1 P. M. pasamos la isla Lagartija. A las 5 P. M. viento mui flojo i la marea creciente, di fondo en la bahia de Chacao en 7 brazas de agua, fondo fango hasta la vaciante. A las 11 P. M. viento flojo del S., cielo claro. Cambió la marea i di la vela. A media noche enfrentamos la isla Quinterquen.

DICIEMBRE 5

Desde media noche calma, seguimos remolcados por la chalupa. A la 1 A. M. vino otro bote de Ancud que

tambien nos tomó remolque. A las 2.30 pasamos la isla de Cochinos, i a las 3 di fondo frente al muelle de Ancud, distante media cuadra. Desembarcamos a los náufragos i di parte al señor Intendente de mi llegada. Se desembarcaron las velas i aseguróse la goleta con cables desde tierra.

DOCUMENTO Núm. 1

Núm. 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 comision i espero que ellas no sean burladas.

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

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

Dios guarde a Ud.

D. ESPIÑEIRA

Al capitan de puerto don Juan Guillemos.

INSTRUCCIONES.

QUE A NOMBRE DE S. E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE CHILE DON MANUEL BÚLNES DA EL INTENDENTE I COMANDANTE JENERAL DE ARMAS DE LA PROVINCIA DE CHILOÉ AL CAPITAN GRADUADO DE FRAGATA DE LA MARINA NACIONAL DON JUAN GUILLERMO, PARA QUE LE SIRVAN EN LA ESPEDICION QUE VA A HACER DE SUPERIOR ÓRDEN EN LA GOLETA DE GUERRA «ANCUD» AL ESTRECHO DE MAGALLANES.

1.^a El capitan Guillermo saldrá del puerto de Ancud el sábado 20 del actual (si el tiempo lo permite), i navegando la goleta *Ancud* por el golfo de este nombre i el de los Chonos hasta la península de Tres Montes, esperará en esta latitud un tiempo hecho i aparente para navegar por el Océano hasta tomar el canal de Messier, para llegar así con mayores probabilidades de seguridad a Magallanes i poder hacer en el tránsito por estos canales; las observaciones conducentes a averiguar de una manera precisa si correrán algun riesgo las embarcaciones de porte mayor, en traficar desde el citado estrecho por aquellos canales para entrar al mar Pacífico por el golfo de Penas. El capitan Guillermo indicará los puertos i caletas de dichos canales en que puedan anclar los buques con seguridad; el efecto de las corrientes, las aguadas, lugares en que se tome con mas facilidad provision 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 sir-

van para remolcar los buques de vela que quieran pasar por el dicho estrecho, del Atlántico al Pacífico i vice-versa.

2.^a Llegado al estrecho de Magallanes, el capitán Guillemos examinará el territorio hasta las puntas denominadas Barranca i Roja que se encuentran notadas en el plano que lleva, i que es donde mas se estrechan las costas del canal magallánico ántes de llegar al cabo Orange; i verá si es posible fortificar cualquiera de las dos puntas, sin peligro de ataque de los naturales. Cuando no pueda fijarse en el lugar indicado, volverá hácia el Oeste i se situará en cualquiera de las islas Isabela, Marta o Magdalena, por considerarse estos puntos a cubierto de un ataque repentino de los indios patagones, con quienes procurará guardar Guillemos i hará que guarde la jente de la expedicion la mejor armonía, entablado relaciones que le den una cabal idea del número de aquellos naturales que habitan las partes vecinas al estrecho; de su carácter, medios de subsistencia, especies que produce la tierra etc.

3.^a Escojido cualquiera de los indicados puntos, u otros de los espresados i que fuere considerado por el capitán Guillemos mas a propósito, el dicho jefe hará levantar una fortificacion para la comun defensa en la que se colocarán las dos piezas de artillería de fierro i la de montaña de bronce que lleva la goleta i se guarnecerá el fuerte con los soldados de artillería i sus familias, confiando el mando de este puesto al jefe del piquete teniente de la misma arma don Manuel González Idalgo, a quien serán dadas por el capitán Guillemos las instrucciones mas precisas para que se mantenga una moral severa i la mas estricta disciplina. Con-

cluido el trabajo del fuerte enarbolará la bandera chilena, saludándola con una salva mayor; i en las instrucciones que dé al teniente Idalgo será una la de izar dicho pabellon nacional cada vez que pase buque a la vista del fuerte. Este será denominado por el capitán Guillermo con el nombre de SE, el Presidente de la República de Chile, lo que hará constar por un acta que sin perjuicio de la debida anotacion en su diario, redactará con asistencia del naturalista prusiano don Bernardo Philippi, del piloto de la marina nacional don Jorje Mabon, del comandante de la tropa, teniente de artillería don Manuel González Idalgo i del sarjento del piquete que hará de secretario de la junta que debe presidir el jefe Guillermo. En la referida acta se registrarán los nombres de todas las personas que se hallen presentes en el castillo i que hayan concurrido a esta expedicion i se advertirá que se ha tomado posesion de aquel territorio en nombre del Gobierno de Chile, a cuya república pertenece, conforme está declarado en el artículo 1.º de su Constitucion política.

4.ª Arreglados los espresados trabajos con el tino i prudencia que tiene acreditados ante esta autoridad el capitán Guillermo i depositadas las provisiones en el cuartel que ha de levantarse dentro del fuerte para asegurar su conservacion i el mayor abrigo de la jente, el espresado jefe se dedicará con el mayor esmero posible a hacer cuantas investigaciones fueren análogas al objeto del proyecto ya indicado en la primera parte de esta instruccion, i a la colonizacion indispensable para llevarlo a cabo. A este fin ayudará al naturalista don Bernardo Philippi a hacer observaciones, i le acompañará en las chalupas o en la goleta (en cuanto no se

comprometa la seguridad de ésta o del fuerte con la division de la jente) para juzgar de las localidades, de la topografía, calidad de las tierras, objetos que ésta producen i cultivos de que fuesen susceptibles; de todo lo que se tomará nota i se levantará planos por el señor Philippi, a quien va esclusivamente confiada esta parte de la expedicion a Magallanes.

5.^a El capitan Guillemos será mui vijilante en que se mantenga la subordinacion i en procurar que la jente se distraiga i permanezca contenta en el trabajo, que hará variar segun mas conviniere en fuerza del conocimiento que tiene adquirido en su carrera marítima i épocas en que ha mandado buque. Todo lo que no se pueda prevenir al dicho respecto en esta instruccion lo confía el Intendente de Chiloé al buen juicio del capitan Guillemos, sin prevenirle otra cosa sino que conviene particularmente para el buen suceso de la empresa, que los que componen la expedicion que va a cargo de Guillemos, no reciban impresiones desagradables que puedan perjudicar a la futura colonizacion que tiene que llevarse a cabo, en el caso de ser conveniente.

6.^a En la distribucion de víveres debe fijar el capitan Guillemos su atencion para que se verifique con una escrupulosidad particular, pues aunque los que lleva la goleta corresponden a siete meses de tiempo para la jente que expediciona, conviene que ésta descanse segura en todo lo relativo en punto de manutencion i espere tranquila el auxilio que debe mandárseles despues. Se le encarga al capitan Guillemos que cuando pueda suplirse alguna de las especies de la racion de armada con el marisco o pescado que abunda en las costas del estrecho, se economice el suministro de aquellas espe-

cies; a cuyo fin hará servir la red que lleva para hacer la pesca.

7.^a Del mismo modo se le encarga que, despues de terminados los trabajos de fortificacion i demas que contribuyan a la comun seguridad i acomodo de la jente de mar i tierra, le permita a ésta de un modo alternativo que hagan la pesca de lobos; pero siempre recomendándoles que no se comprometan en lance alguno con los patagones, ni los provoquen ni maltraten, por insignificante que sea su número: el resultado de esta pesca será repartido por el capitan Guillemos en comun i partes iguales entre los marineros i soldados, para estimularlos i fomentar así entre ellos la idea de la utilidad de ser pobladores de aquellas rejiones.

8.^a El capitan Guillemos consignará en su diario todas las circunstancias de la espedicion que merezcan mencionarse: no olvidará el anotar el número de los buques que pasen por el estrecho miéntras permanezca en él; i cuando hable al capitan de alguno de dichos buques que haga viaje al puerto de Valparaiso, aprovechará la ocasion escribiendo al señor Ministro de Estado en el Departamento del Interior para darle menuda cuenta de todo lo que se hubiere hecho i observado hasta la fecha en que escriba, trabajos que se hubieren emprendido etc. I de su nota o de cuanto escribiese dejará copia para remitirla a esta Intendencia en primera ocasion o para traerlo él mismo, cuando verifique su regreso a este puerto.

9.^a El 1.^o de Setiembre próximo o venidero, o luego que el buen tiempo lo permita despues de la fecha indicada, el capitan Guillemos dejará el estrecho de Magallanes i se dirigirá a esta capital con el naturalista don

Bernardo Philippi i la jente de la tripulacion de la goleta nacional *Ancud* que fuere mas precisa para navegar dicho buque; dejando en el fuerte, al piloto don Jorje Mabon para que adelante los trabajos de observacion i al teniente don Manuel González Idalgo con la tropa i sus familias, a cuyo Idalgo dejará la investidura de gobernador del fuerte; pero todo esto se hará siempre que a juicio de Guillermos puedan permanecer en la mas completa seguridad aquellos individuos en su ausencia. I ántes de verificar el viaje de regreso que se le ordena, tomará los víveres mui precisos para su llegada al puerto de Ancud, dejando el resto de las provisiones a cargo del gobernador del fuerte, las herramientas i municiones, una de las chulapas con sus aperos, los útiles de pescar i demas especies que crea convenientes a la Colonia; entregando todo bajo del correspondiente inventario del cual se traerá una copia.

10. Pero en el caso de no poder hacer el viaje que se le ordena en la instruccion anterior sin temor i amagos i ataque de la jente que ha de quedar en el fuerte, el capitan Guillermos no lo verificará, aguardando hasta el fin del presente año la llegada de la goleta de guerra *Janequeo* que debe ir a Magallanes con refuerzo de jente, víveres i armamento segun la intencion del Gobierno: mas si el citado buque u otro que fuere con el mismo fin no hubiese llegado al 31 de Diciembre de 1843, el capitan Guillermos no debe esperar mas, i en consecuencia, el 1.º de Enero de 1844 haciendo echar a bordo de la goleta *Ancud* los cañones, armamento, municiones i cuanto hubiese colocado en el fuerte Búlnes i levantando un acta en junta de guerra compuesta de los mismos individuos que se mencionan en la parte tercera de

esta instruccion que presidirá él, dirá en el dicho instrumento que no abandona aquel territorio sino que se separa momentáneamente para volver despues a él; i de esta acta sacará dos copias, trayendo una consigo i dejando la otra dentro de una botella lacrada que depositará al pié de la asta de bandera del mismo fuerte.

I las disposiciones contenidas en los diez artículos de esta instruccion serán cumplidas al pié de la letra por el capitan graduado de fragata don Juan Guillemos i por todos los individuos que componen la espedicion a Magallánes; recomendándose eficazmente al capitan Guillemos que haga todo aquello que no se haya previsto en este documento o que varie algunas de las disposiciones contenidas en él (de las esenciales), si én algo perjudicaren al mejor suceso del objeto de este viaje que como confiado a la direccion i celo de Guillemos espera el intendente de Chiloé que ha de tener un buen resultado, por el que se recomendará el capitan Guillemos i demas personas que espedicionan con él, a la consideracion del justificado gobierno que hoi rije los destinos de la República.

Ancud, Mayo 18 de 1843.

(Firmado).—D. ESPÍNEIRA

Por órden de S. S. *Isidro Salas*, sub-secr.

APÉNDICE A LA INSTRUCCION QUE PRECEDE

11. En el caso no previsto (en los 10 artículos de la instrucción anterior) de que el capitán Guillermo a su arribo a Magallanes encontrase ocupada una parte de su territorio por una o mas posesiones extranjeras, protestará inmediatamente de aquella ocupacion como atentatoria a la integridad del territorio de la República de Chile, fundándose para el efecto en la demarcacion que hace de los límites del suelo chileno el artículo constitucional que se ha citado en la parte tercera de este instrumento; i si el jefe con quien se comunicare sobre esta materia arguyere que los límites de Chile por la parte del Este los demarca la cordillera de los Andes, el capitán Guillermo rebatirá este argumento, alegando que perdiéndose el cordon de dicha cordillera mucho mas al Norte del punto en que se halla situado el Estrecho de Magallanes, éste corresponde íntegramente a la República de Chile por estenderse sus límites al Sud hasta el Cabo de Horno así como corresponde toda la Tierra del Fuego por la misma causa de no existir en ella la cordillera ya denominada. I cuando a pesar de esta asercion se sostuviere lo contrario por el primer ocupante i no quisiese desalojar el terreno a la representacion del capitán Guillermo, éste repetirá su instancia por tres veces, despues de lo cual seguirá tranquilo cumpliendo con lo que se le ha ordenado en esta instrucción i no haciendo uso de la fuerza aun cuando la del primer ocupante sea inferior i ofrezca por su número toda probabilidad de buen éxito; pues de modo alguno deben comprometerse las relaciones exteriores del pais, antes de

poner los sucesos en noticia del Supremo Gobierno para que resuelva en vista de ellos.

12. Cuando la ocupacion de uno o mas puntos de Magallanes por individuos o fuerzas estrangeras, tuviese lugar despues de la posesion de aquel territorio por el capitan Guillermo, éste tomará las mismas medidas que se le han prescrito en la parte undécima de esta instruccion, i si en uno u otro caso fuese perseguido por fuerza superior no comprometerá lance alguno sino en el último estremo, i se servirá solo de protestas tan enérgicas como políticas i de ponerse en retirada para este puerto, dejando antes de salir de Magallanes clavada en el palo del fuerte la bandera chilena i dirijiendo una comunicacion al jefe contrario de que cede a la fuerza, que sale por la violencia, pero que el Territorio de Magallanes es perteneciente a los chilenos, como lo demuestra en el pabellon que deja flotante, para que la violencia que recibe la espedicion i los insultos que se le infieran a la enseña nacional sean denunciados a las naciones cultas i justamente vengados por los chilenos.

Dada en la ciudad de Ancud, capital de la provincia de Chiloé, en la República de Chile, a diez i nueve de Mayo de mil ochocientos cuarenta i tres años.

(Firmado).—D. ESPÍNEIRA

Por órden del S^{or}. Int^o., *Isidro Salas*, sub-secret^o.

DOCUMENTO Núm. 2

Núm. 342.

Ancud, Agosto 16 de 1843.

Le suponía a Ud. en el estrecho de Magallanes i en nada pensaba ménos que en el suceso que ha retenido la espedicion ocupada al cuidado de Ud.; pero la llegada del naturalista prusiano don Bernardo Philippi me advierte las particularidades de tan desagradable acontecimiento i que la goleta de guerra *Ancud*, no habiendo podido doblar la península de Tres Montes, queda fondeada en el puerto Americano situado en una de las islas del archipiélago de los Chonos. Esto mismo me lo detalla Ud. en su parte del día 3 del mes que rije que voi 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 espedicion a Magallanes, porque sabe cuán frecuentes son estos sucesos en los viajes de mar i cuán de esperarse aun mayores contratiempos viajando por rejiones de tan avanzada latitud i en la estacion de las lluvias: además el invierno ha sido riguroso hasta en la parte norte del país i 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 conviccion debe alentar el ánimo de Ud. para continuar en el viaje, con el mismo entusiasmo que lo ha emprendido, sin olvidar que despues de estas dificultades que son las verdaderas lecciones de la esperiencia, hai mayores motivos para contar con un completo buen éxito, por la misma razon

que hai doble mérito en contrastarlas i vencerlas: las empresas notables siempre fueron costosas, siempre difíciles en sus principios. No dudo que Ud. comprenda este nuevo empeño en que le ponen los sucesos, i por mi parte no trepido en esperar de su celo que ha de saber suplir las fallas que ocurrieren en la continuacion de él, i reanimar con empeño patriótico el espíritu de la jente que espediciona si en alguna parte hubiese sufrido por consecuencia de los obstáculos que se han tocado hasta aquí.

El caballero Philippi sale hoi a reunirse a Ud. con la jente que trajo, llevando las obras de herrería, los víveres de reemplazo i los artículos navales que Ud. me ha pedido como indispensables para que siga la espedicion a su destino.

Al despedir la lancha en que se trasporta todo, hará Ud. sus prevenciones al piloto Cháves para que no corra riesgo la jente que la tripula ni peligre la embarcacion en su viaje de vuelta a este puerto.

Por razon del retardo experimentado en el viaje de la goleta *Ancud*, hai que hacer alguna alteracion en la instruccion 9.^a contenida en el pliego de las que di a Ud. el 18 de Mayo del presente año. Aquella parte de mis instrucciones le ordena a Ud. volver a esta plaza el 1.^o de Setiembre próximo i estando tan inmediata aquella fecha, ha venido a ser preciso que este viaje lo verifique Ud. discrecionalmente, luego que se hayan reunido por su parte i la del señor don Bernardo Philippi todos aquellos datos que se le tienen recomendados; i por haber ya prescrito las precauciones i medidas de seguridad de que debe estar en posesion ántes de emprender el referido viaje, no se le encarga que ántes de ponerse

en viaje para esta provincia dejando en Magallanes una parte de los expedicionarios ha de quedar asegurado de que puede volver por ellos en la misma goleta *Ancud*, dentro del buen tiempo del próximo verano si el gobierno se decide por la no colonizacion del Estrecho, pues hasta ahora nada puede saberse en orden a este particular, por la falta de datos i por no haber recibido esta Intendencia comunicaciones relativas a este negocio.

Dios guarde a Ud.

(Firmado).—D. ESPÍÑEIRA

Al capitán de fragata graduado de la Marina Nacional, encargado de la expedición a Magallanes, don *Juan Guillemos*.

DOCUMENTO Núm. 3

Núm. 614.

Ancud, Mayo 18 de 1844.

En nota núm. 86 que me ha dirijido el señor Ministro de Marina, con fecha 12 de Abril anterior, me dice entre otras cosas, lo que copio:

«Debiendo el queche *Magallanes* hacer escala en el puerto principal de esa provincia, para los fines que he prevenido a V. S. en mis anteriores comunicaciones, a su llegada ahí dispondrá V. S. que el capitán de fragata i de ese puerto don Juan Guillemos tome el mando del espresado buque para su viaje a la Colonia del Estrecho.»

Lo transcribo a Ud. para su intelijencia i con el objeto de que se reciba hoi mismo del mando del queche *Magallanes*, pues ya se han dado las órdenes necesarias al actual Comandante del citado buque, teniente 1.º de marina don Benjamin Muñoz Gamero.

Dios guarde a Ud.

(Firmado).—D. ESPÍNEIRA

Al capitan de fragata i de este puerto, *Guillermo*.

DOCUMENTO Núm. 4

Núm. 618.

Ancud, Mayo 19 de 1844.

Teniendo Ud. en virtud de suprema orden el mando en jefe de la espedicion auxiliar que se ha preparado para la Colonia chilena de Magallanes, tratará Ud. de dar la vela al primer tiempo favorable que se presente para navegar por los canales de *Frecier* (Messier) i demas hasta llegar al Estrecho. En dicho lugar permanecerá Ud. con el queche *Magallanes*, todo el tiempo que sea preciso para que se haga entrega del mando de la citada Colonia al nuevo Gobernador, sarjento mayor de ejército don José Justo de la Rivera, i luego que este jefe le despache i le entregue su correspondencia se pondrá en viaje de regreso para este puerto, trayendo de pasaje al

ex-Gobernador sarjento mayor de infantería de ejército don Pedro Silva i al teniente de artillería don Manuel González Idalgo.

Dios guarde a Ud.

(Firmado).—D. ESPÍNEIRA

Al capitan de fragata de la marina nacional don *Juan Guillemos*, jefe de la espedicion que trasporta a Magallanes el queche del mismo nombre.

INSTRUCCIONES

QUE DA EL INTENDENTE DE CHILOÉ AL CAPITAN DE FRAGATA DE LA MARINA NACIONAL DON JUAN GUILLERMO, PARA EL VIAJE QUE DE ÓRDEN DEL SUPREMO GOBIERNO VA A HACER AL ESTRECHO DE MAGALLÁNES EN LA BARCA «LACAO» QUE CONDUCE COMUNICACIONES, ANIMALES I VÍVERES A LOS COLONOS QUE ALLÍ EXISTEN.

Señor Guillemos: una de sus primeras atenciones en la navegacion ha de ser el que los animales i víveres que lleva la barca *Lacao* vayan bien cuidados, a fin de que, si es posible, lleguen a la Colonia sin detrimento alguno i en estado de poderse aprovechar de ellos con la ventaja que siempre dan los comestibles buenos sobre los malos en establecimientos de este jénero, en donde, como Ud. sabe, no es fácil procurarse nada de esto en

la cantidad que se necesita para abastecer el número de personas que en él tenemos.

El día mismo que fondee Ud. en el puerto Búlnes principiará la descarga del buque, la que alijerará Ud. en cuanto pueda, a efecto de que no incurra el fisco en el pago de estadías que tendrá que gastar si toda la carga no pudiese sacarse en los ocho días útiles que constan de la contrata de fletamento. En esta virtud, pedirá al Gobernador cuantos auxilios necesite, i tambien que durante el tiempo indicado prepare todo lo que tenga que remitir a esta provincia relativo al establecimiento que manda, tiempo que solo es dado aumentar al expresado funcionario por algun poderoso motivo, que precisamente tendrá cuidado de comunicarle a esta Intendencia para su conocimiento i el del Supremo Gobierno.

Si por desgracia el Gobernador hubiese fallecido o algun accidente imprevisto lo hubiese puesto en absoluta imposibilidad de mandar la Colonia, es mi voluntad que se haga cargo de ella el comandante del queche *Magallanes* don Ramon Cavieses, i en su defecto el capitan de la guarnicion de artillería de esa plaza don José Manuel Molinas. En su consecuencia, llegado el caso enunciado, que se espera, el capitan Guillemos remitirá esta órden, la cual deberá guardarse por todos miéntras se consulta por la Intendencia, al Supremo Gobierno, para su aprobacion i resolucion definitiva.

Por conclusion faculto a Ud., confiando en su celo, prudencia i buen juicio, para que Ud. resuelva por sí toda ocurrencia que no estuviese prevista en las presentes ni en las demas que en igualdad de circunstancias le haya dado mi antecesor el señor Espiñeira, ya tengan

lugar en Colonia o en cualquiera otro punto de la costa del Sur de la República.

Ancud, Mayo 9 de 1846.

(Firmado).—R. DE BERNALES

Al capitán de fragata de la Marina Nacional, don *Juan Guillemos*.

DOCUMENTO Núm. 5

Núm. 1107.

Ancud, Abril 16 de 1845.

Yendo Ud. encargado de la remesa de víveres, ganado i otros artículos que trasporta a Magallánes la barca nacional *Maria Teresa* i habiendo recibido ya de esta intendencia las instrucciones verbales relativas al cuidado i conservacion de todos sus objetos para que lleguen en el mejor estado posible a la Colonia, no me resta sino dar a Ud. las órdenes que siguen:

Recomiendo a Ud. especialmente que no olvide lo mucho que interesa la brevedad del viaje, para lo que la necesidad de despedir cuanto ántes el buque fletado no es una de las últimas razones.

Si a la llegada de Ud. a Magallánes, el jefe director de la Colonia don José Justo de la Rivera estuviese tan gravemente enfermo que no pudiese continuar en aquel destino sin un conocido riesgo de su vida, se recibirá Ud. del mando para que el citado jefe pueda regresar en la *Maria Teresa*. En el deplorable caso de hallarse

Ud. a su arribo a San Felipe con la triste noticia del fallecimiento de la Rivera, se hará Ud. cargo del mando, recibiéndolo de manos de la persona a quien lo hubiese dejado encomendado el Gobernador propietario, al tiempo de su muerte.

Dios guarde a Ud.

(Firmado).—D. ESPIÑEIRA

Al capitán de fragata de la Marina Nacional, don *Juan Guillemos*.

APÉNDICE Núm. 6

LA FUNDACION DE UNA COLONIA CHILENA EN EL ESTRECHO DE MAGALLÁNES EN 1843 (1)

En 1843, cuando Chile fundó su primer establecimiento en el Estrecho de Magallanes, todos los territorios denominados Patagonia, rejion magallánica i Tierra del Fuego, eran considerados vacuos por los jeógrafos i por los cartógrafos. En vano la Constitucion de Chile declaraba que el dominio de esta República se estendia hasta el Cabo de Horno. En vano tambien algunos jeógrafos arjentinos sostenian que el territorio de la Confederacion llegaba hasta los confines australes de América. Los mapas grandes o pequeños que se publicaban en Europa, fijaban jeneralmente el límite austral de Chi-

(1) Publicado en *El Ferrocarril* núm. 13,764, del 26 de Diciembre de 1899.

le al sur del archipiélago de Chiloé, i el de la República Argentina en las márgenas del rio Negro. En los tratados de jeografía se daban a esos dos países aquellos límites australes, que aparecen trazados en los mapas que recordamos. «Como la estremidad de la América del Sur, que los jeógrafos están acordes en llamar Patagonia, no ha sido ocupada por ninguna potencia, dice un escritor mui competente en estas materias, i como las pretensiones de los españoles a este respecto no son reconocidas por las potencias europeas», debia tratarse de esa comarca en seccion aparte de los Estados limítrofes (1).

La España, es verdad, en virtud del derecho de descubrimiento, i de la célebre donacion pontificia de 1493, se habia considerado dueña absoluta de esos dilatados territorios. En el siglo XVI (1583) habia fundado en el Estrecho de Magallanes dos establecimientos que desaparecieron de una manera terriblemente lastimosa (2). Otras poblaciones fundadas dos siglos mas tarde en las costas orientales de la Patagonia, no tuvieron una existencia mucho mas próspera i estable. Despues de estas desgraciadas tentativas de colonizacion, i durante largos años, nadie pensó en establecerse en una rejion que se creia sumamente pobre e inhospitalaria, de clima riguroso e insoportable, estéril en producciones utilizables, i

(1) Adrien Balbi, *Abregée géographique*, p. 1088. Este mismo concepto determina la demarcacion de límites asignada a estos países en los mapas i en las obras jeográficas o enciclopédicas publicadas en aquellos años. Aun en la *Jeografía Universal* de don Mariano Torrente (Madrid, 1828), se dan a Chile i a la República Argentina los límites australes de que hablamos arriba.

(2) Véase la historia de esos establecimientos en nuestra *Historia Jeneral de Chile*, parte III, cap. X.

poblada, además, por salvajes feroces e irreductibles. Los nombres fatídicos de «país del Diablo», «tierra de la Desolación», «puerto del Hambre», dados a algunos lugares de aquellos territorios, eran suficientes para hacer abandonar todo proyecto de ocupación estable.

Pero los progresos subsiguientes de la geografía modificaron antes de mucho tiempo la opinión desfavorable que se había formado sobre aquellas regiones. La comisión encargada por el gobierno inglés de levantar la carta hidrográfica de la estremidad austral de América, las estudió con rara prolijidad entre los años de 1826 i 1834, dando nueva i más completa luz sobre su geografía, sus condiciones de habitabilidad i su utilización para el comercio i para la industria. Los mapas levantados por los exploradores, así como las relaciones que escribieron, i que han dado merecida celebridad a los capitanes Parker King i Fitz Roy, completados con las notables observaciones del insigne naturalista Carlos Darwin, que en este carácter formaba parte de la expedición, vinieron a demostrar las ventajas que el Estrecho de Magallanes ofrecía al tráfico del comercio del mundo, con preferencia a la vía del Cabo de Hornos, i a dar a conocer las condiciones naturales de las tierras vecinas, sobre las cuales se conservaban las ideas que había hecho nacer el fin desastroso de las antiguas colonias (1).

(1) Aunque en los años inmediatamente anteriores a la publicación de las exploraciones de los marinos ingleses se habían dado a luz diversos escritos sobre aquellas regiones, ellos no hacían más que confirmar las antiguas ideas que se tenían acerca de ellas. El célebre naturalista d'Orbigny en cartas enviadas a los periódicos geográficos de París, daba cuenta de sus escursiones en la parte de la Patagonia vecina al río Negro, que describía con los más tristes colores:

«Yo he visto todo lo que es posible figurarse de más árido, escri-

Estas informaciones debían excitar fácilmente el deseo de repetir las tentativas de colonización en el Estrecho de Magallanes, ya que ésta no se creía imposible, i que se comenzaba a atribuir una gran importancia a esa vía comercial. Se publicaba entonces en París con el título de *Univers Pittoresque* una vasta colección de obras históricas i descriptivas sobre todos los países de la tierra. Esa publicación, que contó con colaboradores muy distinguidos, i que llegó a formar sesenta i cinco gruesos volúmenes, algunos de ellos de mérito duradero, i otros de escaso valor, destinó seis a la historia i descripción geográficas de América. El tomo relativo a la parte austral del continente (Chile, República Argentina i Patagonia) fué dado a luz en 1840. La sección de ese volumen que lleva el título de *Patagonie, Terre du Feu et archipel des Malouines*, fué escrita por Federico Lacroix, jeógrafo de cierta nombradía; i allí, en la página 47, se lee lo que sigue: «Después de lo que hemos dicho, se comprenderá de qué importancia es hoy día el Estrecho de Magallanes para penetrar en el Océano Pacífico. No hai duda, en consecuencia, que de aquí a algunos años esta preciosa comunicación entre los dos mares será perfectamente conocida. Probablemente, además, alguna

bia el 28 de Noviembre de 1829. Solo los desiertos horribles del Africa pueden compararse a esta comarca». En cambio, un capitán de buque mercante, Duhaut Cilly, que pasó por el Estrecho de Magallanes en Agosto de 1826, describía maravillado la exuberancia de la vegetación en los bordes de esos canales, i las ventajas que ofrecían para la colonización. El viaje de Duhaut Cilly, conocido primero por extractos o abreviaciones que dieron a luz algunos periódicos geográficos, fué publicado (al menos un primer tomo, único que he visto) en 1835 con el título siguiente: *Voyage au tour du monde, principalement à la California et à les îles Sandwich pendant les années 1826-1829*.

gran potencia europea pensará fundar en sus orillas, en el interes del comercio, un establecimiento formal. La triste suerte de la colonia de puerto del Hambre (1583) es sin duda un doloroso precedente; pero de allí no se podría deducir nada para el porvenir. Se ha visto mantenerse i aun prosperar otros establecimientos en lugares mucho mas inhospitalarios que el Estrecho de Magallanes; i colonos intelijentes podrian sacar un partido ventajoso de los recursos que ofrecen en peces, en caza, en agua potable i en maderas, esas bahías del extremo sur de la Patagonia.»

Insinuaciones mas directas i francas que éstas, dejaron ver ántes de mucho que se trataba resueltamente de estimular la ocupacion del Estrecho de Magallanes por algunas de las grandes potencias de Europa. El capitán Dumont d'Urville, encargado por el gobierno frances de un viaje de esploracion en las rejiones circumpolares del sur, habia recorrido la mayor parte del Estrecho de Magallanes en los meses de Diciembre de 1837 i Enero de 1838; i guiándose por las cartas recientemente publicadas por el almirantazgo ingles (las de Parker King i Fitz Roy) habia reconocido muchos de los puertos i caletas de aquellos canales, i las ventajas que éstos ofrecian al comercio sobre la ruta del Cabo de Horn, i formado el propósito de estimular la fundacion de colonias francesas en aquellas rejiones. «A pesar de la triste suerte que tuvo la colonia de Felipe (1583), no es dudoso que fácilmente se podría fundar un establecimiento en el mismo sitio (puerto del Hambre); i yo no temeria asegurar que él prosperaria, escribia uno de los oficiales superiores de la espedicion de Dumont d'Urvi-

lle (1). El clima de este país, lejos de ser tan terrible como se le ha pintado, se acerca mucho, según me parece, al de la misma zona de Europa. Las naciones que podrían acometer esta empresa con mejor éxito, serían las del norte de Europa, que se aclimatarían fácilmente. Cualquiera que fuese la primera que se estableciese, prestaría un verdadero servicio a la navegación i al comercio, i por interesados que fuesen sus propósitos, ella merecería el reconocimiento de todas las demás naciones. Si durante largo tiempo la imperfección de las cartas geográficas i la falta de pilotos han alejado a los navegantes de estos parajes, hoy, que una parte de estas dificultades ha desaparecido, hai todavía muy pocos que se atrevan a aventurarse; porque en caso de cualquier contratiempo, ellos saben que se encontrarían desprovistos de recursos i espuestos o a morir de hambre en esos lugares o a correr los mayores riesgos tratando de llegar, sea por tierra, sea por mar, a un país civilizado. Si existiese una colonia europea en el Estrecho, esta navegación no ofrecería ningún peligro real, i así, en tiempo de paz, se vería a todas las naves que van al mar Pacífico, tanto en verano como en invierno, preferir este pasaje al del Cabo de Horno, porque ofrecería la ventaja de abreviar su ruta i la de evitar a los buques los peligros de la mar gruesa i de las demás averías que frecuentemente resultan al doblar el Cabo.»

Después de señalar las condiciones favorables que

(1) Du Buzet, segundo comandante de la corbeta *Astrée*, uno de los buques expedicionarios. Las observaciones de este marino, que estrac-tamos aquí, están publicadas en la relación del *Voyage au pôle sud et dans l'Océanie* de Dumont de'Urville (Paris, 1841), tomo I, pájs. 235-40.

creía descubrir en esa rejion para el mantenimiento de una colonia con producciones propias, el comandante Du Buzet agregaba: «Yo he pensado frecuentemente que convendria a la Francia emprender semejante colonizacion». Segun él, esta empresa no encontraria dificultad en las condiciones físicas del pais. «Yo no pienso, decia en seguida, que ningun Estado tenga derecho a establecer pretensiones de soberanía a esta parte de la Patagonia. En un tiempo en que la Inglaterra se ha apoderado de todas las islas situadas en la zona templada, donde se pueden establecer colonias agrícolas, ese pais es el único en que la Francia puede fundar un establecimiento de esa clase, i ciertamente no es de desdenarlo». El comandante Du Buzet analizaba tambien los principios a que deberia sujetarse la colonizacion de ese pais, indicando que allí podria establecerse una colonia penal que prestaria grandes servicios a Francia.

A su vuelta a Francia, el capitán Dumont d'Urville, elevado al rango de contra almirante, al mismo tiempo que emprendia la publicacion de su viaje a las costas del Estado, proponia al gobierno el proyecto de colonizacion en el Estrecho de Magallanes, no solo como un medio de estender la influencia i el poder de la Francia, sino como una obra civilizadora i útil al comercio del mundo. La muerte del célebre navegante, ocurrida el 8 de Mayo de 1842 en la catástrofe del ferrocarril de Versailles, no interrumpió aquellos trabajos. Vincendon Dumoulin, el ingeniero hidrógrafo de la espedicion, encargado de llevar a cabo la publicacion comenzada del viaje, se hizo el sostenedor del proyecto de colonizacion en el Estrecho de Magallanes, i al efecto preparó una memoria destinada a demostrar las ventajas que ella

produciría; i esa memoria fué favorablemente acogida por el gobierno frances. Empeñado éste en otras empresas de ese jénero en la Oceanía, vió en el proyecto de Dumont d'Urville i de Vincendon Dumoulin el medio de afianzar la colonizacion, creando un establecimiento frances que le asegurase la libre entrada al Pacífico i un apostadero para sus naves que tuvieran que traficar por aquellos mares.

Por grande que fuera la reserva con que se trató de este proyecto, el Gobierno de Chile fué mas o ménos completamente informado de todo; i supo que ántes de mucho tiempo saldría de Francia un buque que con el encargo de reforzar la escuadra francesa del Pacífico, reconoceria el Estrecho de Magallánes buscando el lugar aparente para la fundacion de una colonia, i que ejecutaria allí un acto que significase la toma de posesion. El gobierno chileno sabia, ademas, que en 1840 dos vapores ingleses, el *Chile* i el *Perú*, enviados para establecer la navegacion entre estos dos países con importantes privilejios acordados en ámbos, habian levantado un acta al detenerse en puerto del Hambre, que dejaron enterrada al pié de una columna de madera. Aunque esa acta no parecia tener otro objeto que el consignar un recuerdo del paso de los primeros buques de vapor que penetraron al Estrecho de Magallánes, se recelaba que alguna vez pudiera ser invocada como un signo de dominio.

Alarmado por estos antecedentes, el Gobierno de Chile se creyó en la necesidad de prevenir el peligro de serias complicaciones internacionales con alguna gran potencia, i de perder en definitiva una porcion del territorio que consideraba de su dominio. Aunque sus re-

cursos eran bastante limitados, habria podido disponer una expedicion mas o ménos respetable para ocupar un punto central del Estrecho, i levantar allí un fuerte que, servido por una regular guarnicion, representase la soberanía de Chile; pero en el deseo de evitar gastos que no fueran indispensables, i queriendo ademas no llamar la atencion pública dentro i fuera del pais con los aprestos que una empresa de ese jénero podia exigir, dió a éstos las mas modestas proporciones. Alistó una pequeña goleta que llevaba la bandera nacional, embarcó en ella un piquete de soldados de artillería, i en Setiembre de 1843 la despachó a tomar posesion efectiva de la rejion vecina al Estrecho de Magallanes. Aunque el jefe titular de la expedicion era el capitán de fragata don Juan Williams, viejo marino que servia en la escuadra de Chile desde los tiempos de Lord Cochrane, el verdadero director de la empresa i del trazado de la primera poblacion fué el sarjento mayor de ingenieros don Bernardo Philippi, ingeniero i naturalista alemán de distinguido mérito que habia hecho varios viajes de exploracion en Chile i que se agregó en Chiloé a los expedicionarios. No tenemos para qué contar aquí los accidentes de este viaje, ni las formalidades con que el 21 de Setiembre de 1843 se hizo la toma de posesion i el establecimiento de una colonia en el lugar conocido con el nombre de puerto del Hambre. Debemos, sin embargo, consignar ciertos incidentes que fueron referidos por el *Araucano*, el periódico oficial de la época (número 691 de 17 de Noviembre de 1843), en vista de las comunicaciones del capitán Williams al Gobierno de Chile:

«El 17 de Setiembre entró la nave chilena en el Es-

trecho, i el 21 fondeó en el puerto de San Felipe (puerto del Hambre) donde fué detenida por los temporales equinoxiales hasta el 26. En San Felipe se encontró un palo con un documento enterrado al pié, en conmemoracion del tránsito de los vapores *Chile* i *Perú*. El capitan Williams sacó el documento orijinal con unas monedas británicas, dejando una copia del primero. Creyó entónces conveniente tomar posesion del lugar en nombre de la República, i al efecto afirmó el pabellon nacional con 21 cañonazos, i levantó un acta de que existe copia, dejando otro ejemplar al pié del asta con unas monedas de la República, i una inscripcion en letra grande entallada en una tabla pintada, que dice *República de Chile* por un lado, i *Viva Chile* por el otro.

El 22 llegó a San Felipe el vapor *Phaëton* de S. M. el rei de los franceses, cuando todavía flameaba en el asta el pabellon de la República. El 24 levantaron los marinos franceses su carpa en tierra i celebraron misa los misioneros que los acompañaban. I como el 25 enarbolaran otra vez la bandera francesa en su carpa, dirijió el capitan Williams un oficio al comandante del vapor quejándose del hecho como atentatorio a la integridad del territorio chileno.

»El comandante del vapor, teniente de navío M. Maissin, contestó que hasta aquel dia las rejiones en que se encontraba no habian sido sometidas a ninguna posesion regular, ni cubiertos por bandera alguna, i que los navíos de todas las naciones, estableciéndose momentáneamente en ellas, desplegaben a su voluntad los respectivos pabellones sobre sus tiendas i obras, que el comandante habia interpretado en este mismo sentido el pabellon chileno enarbolado sobre la colina inmedia-

ta, i que en cuanto a la significacion dada a este hecho en la nota del capitán Williams, el señor Maissin no tenia la mision de reconocerlo, por no estar provisto de las instrucciones, poderes o documentos necesarios; por que se limitaba a certificarlo así al capitán, haciéndole saber que no pretendia en ninguna manera atentar a los derechos de la República de Chile, dado que fuesen fundados, pues solo tocaba a su gobierno decidir sobre ello.»

Si por cualquier accidente, la toma de posesion del Estrecho se hubiera retardado dos o tres dias, Chile se habria visto envuelto en serias complicaciones diplomáticas que probablemente no habrian conducido a otro resultado definitivo que a la pérdida de una porcion del territorio a que nuestro gobierno creia tener el derecho mas incontestable.

Los marineros franceses del vapor *Phaëton* han disimulado en sus relaciones de viaje la contrariedad que espermentaron al verse adelantados por los chilenos, i frustrado así el proyecto de colonizacion francesa en aquellas rejiones (1). Pero existen otros documentos que reflejan la desagradable impresion que aquel acontecimiento causó en el ánimo de los que estaban instruidos de los planes del gobierno frances de fundar una colonia en el Estrecho de Magallanes.

En 1844 comenzó a publicarse en Paris por una aso-

(1) Existen dos relaciones francesas del viaje del *Phaëton* por el Estrecho de Magallanes en 1843. Una de ellas es una estensa carta escrita por un oficial subalterno de ese buque, el guardiamarina Bobis, i publicada en el «Bulletin de la Société de Géographie» de Paris, de Setiembre de 1844. La otra tiene por titulo «Journal du voyage du capitain de corbette Maissin, commandant du navire le *Phaëton*, aux îles Marquises et a Taïti, par le detroi de Magellan de 1843 a 1845»; i fué publicada en los «Annales maritimes et coloniales» correspondientes a los meses de Se-

ciacion de jeógrafos i de viajeros, una revista anual de los progresos recientes en el dominio de las exploraciones de ese órden. Titulábase *Annuaire des voyages et de la géographie*. Allí en las pájinas 308 i siguientes, tratando de las islas Marquesas i del pensamiento de anexarlas a la Francia, se señalaban las ventajas que para la consecucion de ese proyecto ofrecia la posesion del Estrecho de Magallánes, cuyo clima, se decia, no era, como se juzgaba, desfavorable a la colonizacion. «El Estrecho, agregaba, no pertenecia a nadie, i se podia tomar posesion de él sin temor a reclamaciones importunas. Por lo que respecta a las poblaciones indíjenas, no habia nada que temer, porque los patagones i los fueguinos son las jentes mas pacíficas del mundo... La Francia, pues, podia i debia establecerse en el Estrecho de Magallánes. El consejo habia sido dado a quien correspondia; pero ya no es tiempo de seguirlo. He aquí que la República de Chile se ha apoderado del Estrecho, i ha plantado allí su pabellon. No sabemos si esta toma de posesion se ha efectuado en provecho de este Estado o en beneficio de otras potencias; pero lo que hai de cierto es que ahora no podríamos colonizar la rejion magallánica sin lastimar derechos adquiridos, i sin esponernos a todas las consecuencias de una violacion de territorio. Nuestros lectores apreciarán todo el

tiembre i Octubre de 1847. El interes de ámbas piezas es principalmente jeográfico i náutico; porque si bien la segunda contiene un resúmen histórico de los viajes practicados por el Estrecho desde su descubrimiento, no hai allí noticias de valor. Esa relacion deja ver, sin embargo, en ese oficial un marino de mérito. El capitán Maissin, en efecto, habia prestado buenos servicios, es autor de muchos escritos, i relativamente jóven, fué llamado a desempeñar el cargo de gobernador de la Guayana francesa, donde falleció de fiebre amarilla el año 1851.

daño que este reciente acontecimiento causa a nuestros nuevos intereses en la Oceanía.» I en la página 357 del mismo volúmen, se decia todavía lo que sigue: «En cuanto al establecimiento de Chile en el Estrecho de Magallanes, se comprenderá toda su importancia si se considera que la Francia no tenia mas que este solo punto intermediario entre ella i sus nuevas colonias del Océano Pacífico. . . Diremos solamente aquí que el gobierno frances tenia la intencion bien resuelta de apoderarse del Estrecho en cuestion, i que se le ha adelantado la República de Chile, que seguramente no trábaja por su propia cuenta.» En Francia se creia que la ocupacion del Estrecho habia sido sujerida a Chile por la Inglaterra, i que ésta seria al fin beneficiada por aquel acto.

El año siguiente, el *Annuaire des voyages et de la géographie* volvía a hablar de este asunto en el mismo sentido. En la página II de la introduccion, se lee lo que sigue: «La atencion de la Francia i de su gobierno ha sido atraida hácia el Estrecho de Magallanes por la relacion de Dumont d'Urville que ha dado la idea del establecimiento de una colonia en ese paraje. Un poco mas tarde, M. Vincendone Dumoulin, ingeniero hidrógrafo de la marina, redactó una memoria sobre esta cuestion de una colonia magallánica, memoria que fué sometida a los Ministros de la Marina i de Relaciones Exteriores. No sabemos si se debe a estos consejos inteligentes la exploracion del Estrecho de Magallanes recientemente efectuada por el capitan Maissin, comandante del vapor de guerra *Phaëton*. Nuestro gobierno ha debido quedar poco satisfecho al saber que el *Phaëton* ha encontrado en el Estrecho una corbeta chilena que acababa de plantar en puerto del Hambre el pabellon de la

República de Chile. Este acontecimiento, anunciado por nosotros en el precedente volumen de ese anuario, puso términos a todos los proyectos que la Francia habria podido formar para apropiarse del solo punto de comunicacion entre el Océano Atlántico i el Mar del Sur que estuviera todavía sin señor. El retardo puesto en la toma de posesion de la rejion magallánica es tanto mas sensible cuanto que nuestros nuevos establecimientos de la Oceanía hacian absolutamente indispensable la ocupacion de ese punto por la Francia».

Pero aquellos planes de colonizacion de la Francia en los archipiélagos de la Oceanía, experimentaron en esos años las mas desagradables contrariedades. La política moderada i aun podria decirse tímida del gobierno de Luis Felipe, tuvo que ceder ante la actitud arrogante i provocativa de la Gran Bretaña, i que desistir de sus proyectos. No tenemos para qué entrar aquí en la relacion por rápida que fuese de esos hechos, que, por lo demas, están contados con mas o ménos estension por los historiadores modernos de uno i otro pais, i especialmente por Justino Mac-Carthy (*A History of our own times, chap. XII*), por Elías Regnault (*Histoire de huit ans, 1840-1848, tomo II, chap. XIV, XV et XVI, i tomo III, chap. II, i sobre todo por Guizot, el ministro frances que intervino en esas negociaciones (Memoires pour servir a l'histoire de mon temps, tomo VII, chap. XI)*. Al escribir estas páginas, hemos querido solo referir cómo la actividad que el gobierno de Chile puso en 1843 para ocupar el Estrecho de Magallanes, salvó al pais de una gravísima complicacion internacional.

APUNTES BIOGRÁFICOS SOBRE MI HERMANO BERNARDO PHILIPPI

Mi hermano nació en Charlottenburg el 19 de Setiembre de 1811 i fué bautizado con los nombres Eunom Bernardo. Era desde su nacimiento mucho mas sano i robusto que yo.

Su niñez no tuvo nada de particular. Cuando tenia seis i medio años fué junto conmigo i bajo la tutela de nuestra excelente madre a Iverdon en la Suiza francesa, para entrar en el establecimiento de Pestalozzi que tenia mucha fama, pero estaba ya en decadencia; sin embargo, se podia aprender mucho por el excelente método que ha hecho célebre el nombre de Pestalozzi.

Estuvimos cuatro años en ese Instituto i es inútil decir que nos habíamos apropiado la lengua francesa. Vueltos a Berlín, nos incorporamos en el liceo llamado *El convento gris* por haber sido, ántes de la Reforma, un convento de franciscanos.

Bernardo no estaba hecho para los estudios gramaticales, sobre todo los del latin, i mi madre lo sacó a tiempo de este liceo para colocarlo en la *Realschule* en la que se enseñaban principalmente las ciencias exactas.

Entónces fué uno de los alumnos aprovechados de física, química, matemáticas, dibujo i dejó el colejio con el certificado que le daba el derecho de servir solo un año en el Ejército.

Para cumplir sus deberes cívicos escojió el Cuerpo de Ingenieros i quiso continuar en este ramo del servicio militar, mas fracasó en el exámen. Entónces resolvió entrar en la marina mercante, no existiendo en aquel tiempo ni el principio de una marina de guerra ni en

Prusia ni en otro Estado de Alemania, i aprender la navegacion teórica i prácticamente. Entró de grumete en el buque mercante *Princesa Luisa*, perteneciente a la compañía Seehandlung (comercio marítimo) que debia hacer un viaje de circunnavegacion para vender productos de la industria alemana en los diferentes puertos i establecer relaciones comerciales con las casas de comercio establecidas en ellos. En este buque iba el doctor Mayen como médico-cirujano i ademas comisionado de recojer objetos de historia natural para el Museo de Berlin. En este viaje mi hermano conoció por primera vez a Valparaiso i tambien una parte de la República del Perú. Merced a la larga permanencia del buque en los puertos que visitaban, permitió al Dr. Mayen hacer un viaje rápido de Tacna a Puno, regresando a Islai puerto de Arequipa, en tiempo oportuno para reembarcarse en la *Princesa Luisa*. Mayen habia obtenido del capitan del buque permiso para que mi hermano lo acompañara en esta escursion.

De regreso a Europa, Bernardo se incorporó en la Escuela Naval durante la estacion de invierno i en las otras hacia viajes a San Petersburgo, Matanzas, en la isla de Cuba i New Orleans.

En 1838 una vez rendido satisfactoriamente su examen de piloto, efectuó un segundo viaje de circunnavegacion, pero esta vez como piloto tercero, i la suerte quiso que fuera en el mismo barco, la *Princesa Luisa*, i en éste iba tambien un médico-cirujano encargado de colectar objetos para el Museo de Berlin: era el doctor don Carlos Segeth que desde ese año vivió en Chile i especialmente en Santiago, hasta su muerte, 14 de Diciembre de 1890.

Este caballero decidió involuntariamente el porvenir de mi hermano. Ya he dicho que la venta de mercaderías era en aquellos tiempos mui diferente del sistema actual.

Los buques mercantes quedaban por un mes i mas en los puertos i vendian sus mercaderías a bordo.

Durante la estadía del buque en Valparaiso, habia tiempo suficiente para que el doctor Segeth hiciera escursiones a fin de recojer objetos de historia natural, aves, plantas, etc., en las cuales mi hermano lo acompañaba i ayudaba muchas veces.

La historia natural de Chile era en esa época mui poco conocida i los animales i plantas de Chile mui escasos en los museos de Europa. Segeth, hombre mui singular, creyó que seria una especulacion mui lucrativa el recojer estas producciones de Chile, para venderlas en Europa. Propuso a mi hermano el formar una sociedad con este objeto i rompió sin mas las obligaciones que tenia para con el gobierno de Prusia, i mi hermano habiendo encontrado en Valparaiso un individuo idóneo para reemplazarlo, obtuvo del capitan del buque su dimision.

Esta sociedad comercial no duró mucho. Mi hermano conoció que le tocaba todo el trabajo miéntras Segeth hacia de médico ganando mucho dinero i que, sin embargo, la plata que recibiria de la venta de los objetos a los museos alemanes seria repartida por mitades. Habia tambien otra causa de desintelijencia, que omito.

Mi hermano continuó recojiendo objetos de historia natural, para venderlos, se trasladó al Perú; de Lima fué al interior, pasó la alta cordillera, estableciéndose por algun tiempo en la falda oriental i montañosa, donde

pudo comprar, por una escopeta doble, un terreno con gran maizal. Llegando el maiz a la madurez, se estableció en medio de éste para espantar los enjambres de loros que pretendian tener derecho a la mayor parte de la cosecha.

Vuelto a Lima, una compañía alemana creía que seria una buena especulacion estraer el carbonato de potasa de la gran cantidad de cenizas que resultaba del beneficio de la caña de azúcar le ofreció la direccion de esta empresa.

Desgraciadamente resultó que esta ceniza contenia a mas del carbonato de potasa una porcion considerable de potasa de sosa. La separacion de estas dos sales es mui dispendiosa i se abandonó la empresa. Estando en Lima, mi hermano fué atacado de la fiebre i su salud amenazada. Los médicos juzgaron que debia ir a Chiloé para restablecerla. Quedó no me acuerdo cuanto tiempo en Ancud, donde su carácter franco i amable le consiguió muchos amigos, entre los cuales nombraré solamente al comandante Williams i a don Domingo Espiñeira.

Habiendo encontrado una oportunidad de regresar a Europa en calidad de piloto i por la via de la China, llegó a Alemania en la primavera de 1840.

Habia tomado gusto a la vida de un naturalista colector; propuso al Gobierno de Prusia lo enviara como tal a Chile por una remuneracion que yo juzgué insuficiente; pero él me dijo: tú no conoces cuán barata es la vida en el sur de Chile.

Era de un temperamento mui sanguíneo i poco inclinado a calcular las dificultades que habia en una empresa como la que le entusiasmaba.

Así volvió a Chile.

Habiendo pasado el primer año de sus recolecciones, resultó que el cónsul prusiano en Valparaiso no había recibido instrucción alguna para pagarle la plata destinada para un segundo año.

Estaba en Ancud cuando recibió esta noticia.

En esos días debía zarpar de Ancud la expedición chilena que bajo las órdenes del comandante Williams iba a tomar posesión efectiva del Estrecho de Magallanes fundando un establecimiento fortificado en el puerto Búlnes.

Mi hermano pidió permiso para ir en la expedición en calidad de voluntario i tuvo ocasión de prestar importantes servicios; entre otros, formó los planos de las fortificaciones, para lo cual los estudios que había hecho en la Escuela Militar de Ingenieros de Berlin le fueron muy útiles. Al regreso de la expedición fué nombrado capitán de ingenieros i se le encomendó hacer los planos de las fortificaciones antiguas españolas de Niebla i del Corral.

No recuerdo la fecha en que descubrió desde el astillero de Melipulli, donde se ha levantado después la ciudad de Puerto Montt, el lago Llanquihue, de cuya existencia no se tenía entonces más que noticias vagas.

Su entusiasmo por el sur de Chile aumentó mucho. Ya en 1840 me había hablado que ninguna parte del mundo era tan apropiada para una inmigración alemana como las rejiones de Valdivia i de Melipulli, i el profesor Wappäus de Gottingen, publicó en dicho año un artículo sobre las ventajas que estas partes de la América del Sur ofrecían para una inmigración.

Inspiró el mismo entusiasmo a varios alemanes resi-

dentes en Valparaíso, entre otros al cónsul prusiano de ese puerto señor Flint, quien entró en sus ideas de adquirir un terreno en Valdivia i cultivarlo, haciendo venir colonos alemanes.

Mi hermano pidió la dimision del puesto de capitán de ingenieros, i compró un fundo llamado Bellavista situado mui cerca del puerto fluvial de Trumao.

Los dos habian formado una sociedad, en la cual Flint era el socio capitalista i mi hermano el socio industrial. No fué poca mi sorpresa cuando recibí de esta sociedad el encargo de contratar para la explotacion de Bellavista nueve colonos alemanes que debian ser artesanos, agricultores i casados para que se arraigaran mejor teniendo familia, que siendo solteros.

Eran dos herreros, dos carpinteros, uno capaz de construir un molino regular, un jardinero, un ovejero i no me acuerdo quiénes mas.

Debia asignárseles un sueldo a mi juicio, etc. Un buque de Flint vendria dentro de pocos meses a Hamburgo i a su regreso a Valparaíso los llevaria a su destino. Me costó bastante trabajo para contratar estas personas, porque si habia muchas idóneas, Chile era entónces desconocido entre esta clase de jente.

Estos nueve colonos fueron el principio de la inmigracion alemana.

Estando yo en Setiembre de 1846 en Hamburgo supe con mucho pesar que la casa de Flint se habia presentado en quiebra en Valparaíso. ¿Qué seria de estos nueve colonos i qué responsabilidad caia sobre mí por haberlos contratado?

Felizmente el señor Francisco Kindermann que compró Bellavista entró de lleno en la contrata que yo ha-

bia hecho con ellos i todos quedaron satisfechos con su suerte.

Las cartas que escribian a sus parientes en Alemania han contribuido muchísimo al feliz resultado que mi hermano ha obtenido cuando fué enviado por el presidente Búlnes a Alemania para fomentar la inmigracion a Chile, porque era natural que la jente deseosa de emigrar prestara mas fé a estas cartas que a todo lo que decia un ajente mandado para enganchar colonos.

Mi hermano estuvo feliz de ser nombrado nuevamente despues de la quiebra, capitan de ingenieros; fué edecan del Presidente, cuya confianza ganó en corto tiempo, al cual hizo ver que en consecuencia de la revolucion que sacudió casi a toda la Europa i a la Alemania en 1848, era época mui apropiada para traer colonos alemanes a Chile.

Abundando en esas ideas el señor Presidente Búlnes i habiéndolo ascendido a sarjento mayor, lo mandó a Alemania con el fin indicado.

Estuvo tan contento del éxito que obtuvo mi hermano, que lo ascendió a teniente coronel; mas el nuevo Presidente señor don Manuel Montt no opinó del mismo modo, lo llamó a Chile i le reprochó de haber mandado un número de protestantes mayor que de católicos. No es aquí el lugar pertinente para esplicar por qué no habia podido conseguir una inmigracion mas grande de católicos: basta decir que los obispos de Paderbon i de Fulda se opusieron enérjicamente a la emigracion de sus feligreses.

Don Manuel Búlnes habia prometido a mi hermano que lo nombraria director de colonizacion; el señor Presidente don Manuel Montt lo nombró Gobernador de

Magallánes, nombramiento que mi hermano ha considerado como una especie de castigo.

En Punta Arénas habia tenido lugar en 1850 un motin de la guarnicion; el capitan Cambiazo que mandaba la tropa habia hecho fusilar al gobernador Muñoz Gamero, a varios oficiales i al capellan, i para desgracia de mi hermano, a cinco indios hombres i dos mujeres por haber cometido robos.

Cambiazo se apoderó de un buque que habia en el puerto e hizo rumbo a Valparaiso para provocar una revolucion o secundarla, no lo sé.

Los indios se apoderaron de las casas abandonadas i les prendieron fuego. Mi hermano tenia la tarea de reconstruir todo de nuevo; trató de reanudar un comercio pacífico con los indios, i en las dos cartas que he recibido de Magallánes en aquel tiempo se congratulaba de haberlo logrado; que el cacique habia comido en su mesa, que le habia agazajado con algunos regalos i que éste lo habia convidado a devolverle la visita en su campamento. Mi pobre hermano tuvo demasiada confianza en el indio i se puso un dia en camino, acompañado únicamente de una ordenanza i de un jóven mestizo intérprete.

En medio del camino era necesario pasar la noche i al amanecer del dia siguiente los indios mataron al infeliz, dándole de garrotazos, como tambien a su ordenanza; dejaron con vida al intérprete, pero lo llevaron consigo. Habia en esa fecha en el campamento un pintor aleman, que mi hermano habia contratado para que le pintara paisajes e indios, i una ordenanza que lo habia acompañado: estos dos fueron igualmente asesinados. Eran ya cuatro blancos muertos por los indios. Cuando

mi hermano no regresaba a la colonia, el comandante de las tropas se puso en marcha con una porcion de soldados para buscarlos. Los indios habian desaparecido i no habia vestijios de ellos: no habiendo ningun peligro de ser atacados, la tropa volvió en desórden, pero en la revista faltaron tres; habian sido muertos por los indios escondidos en acecho. Ya eran siete los blancos muertos. Los indios habian cobrado la sangre por los muertos por Cambiazo i la cuenta quedaba saldada...

Mayo 4 de 1901.

Dr. R. A. PHILIPPI

APUNTES PARA LA BIOGRAFÍA DE BERNARDO E. PHILIPPI,
SARJENTO MAYOR DE INJENIEROS DE LA REPÚBLICA

Bernardo E. Philippi, hermano menor del ilustre doctor R. A. Philippi, quien le sobrevive siendo nonajenario, goza de fama imperecedera como el promotor i fundador de las hermosas colonias de Valdivia i Llanquihue. Fué tambien el primer viajero i naturalista que haya salido en el siglo pasado de nuestras playas a explorar la rejion austral.

El primer viaje que emprendió a ella, es mui poco conocido i nos interesa especialmente por haberse dirigido a la misma costa e islas que volvió a visitar en la expedicion que nos relata el «Diario de la goleta *Ancud*» que el señor Nicolas Anrique reproduce en estas pájinas.

Philippi vino de Alemania al Perú por el año de 1836 con el objeto de hacer colecciones de ciencia natural. Desde allí se trasladó a Chile i a la provincia de Chiloé con el mismo fin.

El 11 de Enero de 1838 salió de San Carlos (Ancud) para emprender un viaje a la costa oriental de la isla de Chiloé i al archipiélago de Chonos. Se embarcó en una chalupa ballenera de 28 piés de largo, que habia adquirido, i llevaba a un lobero frances llamado *Narciss*, como práctico, i dos remeros. Visitó Carelmapu, pasó por el canal de Chacao i llegó a Calbuco, donde tuvo ocasion de estudiar el corte del alerce. Pudo formarse una idea de las gigantescas dimensiones de este árbol al ver en casa de un cura una tabla de mesa hecha de una sola pieza, que no alcanzaba a medir con los dos brazos estendidos. Navegando de Calbuco al sur llegó a Tenaun, en situacion pintoresca i villorrio dotado de una notable iglesia de estilo orijinal i de una escuela cuyos alumnos escribían sobre tablas de alerce a falta de papel i al modo de la costumbre antigua en esta provincia tan apartada. Nos da una buena descripcion de la vida sencilla i monótona de los habitantes del archipiélago. Menciona especialmente el cultivo de las papas i algunas legumbres, la harina tostada, la cojida de los mariscos en las playas, la pesca en los corrales, la chicha de manzanas, el camino de planchado de Castro a San Carlos i otras especialidades. Caracteriza mui bien el laberíntico i húmedo bosque de Chiloé i Chonos, que ya se diferencia notablemente del de mas al norte.

Halló acogida hospitalaria en la «Máquina» o establecimiento de aserrar maderas, el primero en su clase en Chiloé, de don Roberto Burr en Dalcahue.

De este puerto se dirigió al canal de San Pedro, retrocedió a la isla Cailin para proveerse de víveres i cruzó en seguida el ancho i peligroso golfo de Huaitecas (o Huafo). Prosiguió su viaje hasta los 45° 15' Lat. S. (que es mas o ménos la latitud del estero de Aisen), emprendiendo desde allí la vuelta. Estuvo espuesto durante la navegacion en su bote a un accidente mui peligroso, del que salvó mediante su serenidad i arrojo.

Notó que los mapas antiguos de esta costa son mui inexactos; los de King i Fitz Roy no habian llegado aun a su conocimiento.

Ademas observó que el archipiélago de Chonos, a lo contrario de la costa firme de Chile, que se va elevando, ofrece señales de que el terreno se va hundiendo i ha sido inundado en partes por ondas movidas por terremotos; fué mui notable para él un bosque sumerjido algunos piés bajo la superficie del mar (1). Es éste el mismo fenómeno que fué mencionado tambien por casi todos los navegantes antiguos, i que el que escribe estas líneas ha hecho materia de un estudio especial, llegando a la conclusion que esta aparente sumersion no es debida a un hundimiento, sino a la anegacion causada por el aumento del derrame de los ventisqueros, que están derritiéndose rápidamente en la época moderna (2). Considero este fenómeno digno de un estudio

(1) *Monatsberichte über die Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*. (Boletín mensual de las actas de la Sociedad de Geografía de Berlin, t. II, 1840, páj. 40. *Die Post* (semánario alemán) de Puerto Montt, 28 de Noviembre i 5 de Diciembre de 1896.

(2) *Fonck, gletscherphänomene im südlichen Chile*. (Fenómenos glaciales en la parte austral de Chile), comunicado por el Dr. L. Darapsky en *Zeitschrift für wissenschaftliche Geographie*, Weimar, 1891, t. VIII, 2, p. 53.

científico detenido por encerrar un problema jeológico de trascendencia.

Philippi volvió poco después a Alemania, llevando consigo una colección muy rica de objetos de ciencia natural. Sabemos que se hallaba allí en Agosto de 1840, cuando se leyó en la Sociedad Jeográfica de Berlín un extracto de su diario de este viaje comunicado por su hermano doctor R. A. Philippi.

No tardó, sin embargo, en volver a Chile: llegó a Valparaíso el 26 de Junio de 1841, i se dirigió poco tiempo después a Valdivia i Ancud, emprendiendo desde allí nuevas exploraciones. Descubrió en el curso de ellas (a fines de Enero de 1842) el famoso lago Llanquihue, atravesando el territorio vírjen, cubierto de bosques impenetrables, entre Melipulli (hoi Puerto Montt) i el lago i avanzando hasta su desagüe el río Maullín.

Como Bernardo Philippi se había distinguido mucho por sus descubrimientos en la rejion austral i aun habia avanzado hasta muy al sur en su primera espedición, se comprende que debia de llevar un contingente muy valioso a la empresa confiada en 1843 por el Gobierno al valiente capitán don Juan Guíllermos, de fundar un establecimiento en el Estrecho de Magallanes, a la cual se refiere el «Diario» presente.

Ya la *Bibliografía Marítima* por Nicolás Anrique (1) nos ha revelado un rasgo de la inteligente labor desplegada por Philippi en esta espedición tan difícil. Hallándose surta la goleta *Ancud* en puerto Americano (archipiélago de Chonos) se ocupó en copiar los planos de King i Fitz Roy de la estremidad austral, que traía el bu-

(1) Santiago, 1894, páj. 158.

que lobero *Enterprise*. Con este nuevo elemento náutico tan primordial, la marcha de la expedición por aquel laberinto de canales i escollos debia ser en adelante mucho mas segura.

Recuerdo, aunque de una manera débil i confusa, otro incidente curioso relacionado con el papel que cupo a Philippi en este viaje: tocando en uno de los puertos lejanos de aquella costa desconocida i tan poco accesible, que seria quizas Puerto Bueno, depositó en él un memorándum concebido en términos patéticos en recuerdo de su recalada. Pasaron largos años hasta que al fin un buque de guerra ingles (la *Nassau* ?), hace una veintena de años, halló i guardó este documento. Fué publicado entónces en los diarios chilenos. Es sensible que se me haya estraviado su testo, de modo que no puedo dar mas detalles sobre este particular.

De vuelta de la expedición a Magallanes, Philippi volvió pronto a Calbuco para continuar allí su obra de los descubrimientos en Valdivia i Llanquihue. A fuerza de grandes privaciones, logró penetrar por la via del lago Llanquihue hasta Osorno, siguiendo, a lo que parece, el mismo camino que llevara tres siglos ántes el esclarecido cantor de la *Araucana*, al descubrir el archipiélago de Chiloé. Fué en esta ocasion que trajo a la vuelta a su amigo, el gobernador de Calbuco, don José Ramírez, como trofeo i regalo propio de aquellos sencillos tiempos i lugares, *un queso de Osorno* en señal de inequívoca prueba de haber llegado a aquel término, puesto que Chiloé no produce este sabroso artículo.

En estos viajes recojió los datos para su hermoso mapa de la provincia de Valdivia, que se publicó en

1845, i dió por primera vez una idea correcta de la jeografía de esta rejion (1).

Pocos años despues, en 1849, los lagos de Llanquihue i Todos los Santos i la pendiente occidental del paso Pérez Rosales, fueron reconocidos por primera vez formalmente por el benemérito capitan de la marina, don Benjamín Muñoz Gamero.

Por este mismo tiempo Philippi señaló los vastos territorios de Llanquihue i Valdivia, que acababa de explorar, como los asientos mas apropiados para la colonizacion por emigrados traídos de Alemania.

Su viva propaganda por la inmigracion halló al fin acogida favorable de parte de los presidentes don Manuel Búlnes i don Manuel Montt. Fué comisionado por el Gobierno, en Julio de 1848, para trasladarse a Alemania con el fin de contratar colonos para Valdivia i Llanquihue. Permaneció allí como dos años dedicado a esta tarea, enviando un número considerable de familias de las mejor escogidas, que dieron con el tiempo tanto impulso i prosperidad a esas tierras incultas (2).

No nos toca dar en este lugar detalles sobre sus trabajos en este campo ni insistir en el inmenso alcance de ellos.

Se habia tenido en perspectiva que Philippi se hiciera cargo de la direccion de la naciente colonia. Sin em-

(1) *Monatsberichte* etc, vea ántes, t. IV, páj. 36 i 190.—*Die Post* de Puerto Montt, 5, 12 i 19 de Setiembre de 1896.

(2) *Über die Vortheile, welche das südliche Chile für deutsche Auswanderer bietet* (Ventajas del sur de Chile para los emigrados alemanes) en «G. E. Wappaeus, *Deutsche Auswanderung und Kolonisation*, Leipzig 1846, páj. 113.—B. E. Philippi, *Nachrichten über die Provinz Valdivia*, Cassel, Vollmann 1851, con mapa; el mismo: *Neue Nachrichten etc.*, idem 1851; *Neueste Nachrichten* idem 1852.

bargo, como los colonos contratados llegaban mientras tanto a Valdivia, el Gobierno se vió precisado a proveer a un director para atender a su instalacion, nombrando para este destino al ilustre don Vicente Pérez Rosales.

Por esta razon Philippi, al volver a Chile a principios de 1852, quedaba disponible i fué nombrado gobernador de Magallánes, territorio que, segun vimos, ya conocia. Su talento i enerjía le hacian, sin duda, mui apto para esta posicion difícil i arriesgada. El establecimiento de Magallánes reciente habia sido teatro de la desastrosa sublevacion de Cambiazo, quien habia dado muerte al gobernador don Benjamin Muñoz Gamero. Mientras este esclarecido marino habia seguido a Philippi en la esploracion de Llanquihue, éste sucedió ahora a aquél en Magallánes.

Por desgracia la suerte que se habia mostrado tan adversa a Muñoz Gamero, no lo fué ménos a Philippi, quien fué asesinado poco tiempo despues de su llegada por una partida de indios al hacer una escursion. Se supone que su amigo el pintor Alejandro Simon, quien le acompañaba, cayó tambien víctima del mismo atentado; sin embargo, corrió la fama que habia quedado con vida i que se ocupaba entre los patagones en pintar cuadros. Simon fué otro promotor mui entusiasta de la inmigracion alemana a Chile.

Fué mui grande, pues, el sacrificio que esperimentó Chile al perder a esos héroes tan abnegados en la apertura de los territorios australes. Pocos años despues, en 1859, se juntó a ellos el valiente e ilustrado capitan don Francisco Hudson.

Estas nobles víctimas prepararon por su§ esfuerzos

sobrehumanos, hasta sucumbir en ellos, la futura grandeza de las tierras magallánicas, que hasta hace poco se consideraban jeneralmente refractarias a la cultura.

En cuanto a Philippi, espero que esta lijera reseña de los rasgos principales de su vida llamará nuevamente la atencion sobre el primer explorador jeográfico de Chile. Como un entusiasta admirador de él, agradezco al señor Nicolas Anrique su galante invitacion a contribuir con estas notas para su nueva publicacion.

Para apreciar debidamente los méritos i obras de Bernardo E. Philippi, falta una biografía ordenada i completa. Es satisfactorio saber que sus facciones se conservan para la posteridad en un excelente cuadro al óleo que guarda su digno hermano doctor R. A. Philippi.—*Doctor Fonck.*

Santiago, Mayo 4 de 1901.

