

BIBLIOTECA GEOGRÁFICA É HISTÓRICA CHILENA

DE

L. IGNACIO SILVA A.

TOMO II

ESTUDIOS

GEOGRÁFICOS É HISTÓRICOS

DE

D. FRANCISCO VIDAL GORMAZ



193-2

SANTIAGO DE CHILE

IMPRENTA CERVANTES

BANDERA, 50

1905

BIBLIOTECA GEOGRÁFICA

É

HISTÓRICA CHILENA

DE

L. IGNACIO SILVA A.



OBRAS

DE L. IGNACIO SILVA A.

- I.—Bibliografía Histórica y Geográfica de Chile.** Santiago, 1902. *Obra premiada por la Universidad de Chile.* (En colaboración con Nicolás Anrique.)
- II.—Cristóbal Colón en Chile.** (Apuntes bibliográficos.) Santiago, 1902.
- III.—El Camino de Vuriloche.** Santiago, 1904.
- IV.—La Sargento Candelaria Pérez.** Santiago, 1904.

EN PREPARACIÓN:

- V.—Estudios bibliográficos de los novelistas chilenos.**
- VI. Los escritores chilenos y las Revistas en Chile.** .
-

ESTUDIOS

GEOGRÁFICOS É HISTÓRICOS

DE

D. FRANCISCO VIDAL GORMAZ

CAPITÁN DE NAVÍO DE LA MARINA DE CHILE
MIEMBRO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS FÍSICAS I MATEMÁTICAS
DE LA UNIVERSIDAD DE CHILE
DE LAS SOCIEDADES DE GEOGRAFÍA DE PARÍS Y DE MADRID
GABALLERO DE LA ORDEN DE SAN LÁZARO Y SAN MAURICIO DE ITALIA
CONDECORADO CON LAS PALMAS DE INSTRUCCIÓN
PÚBLICA DE FRANCIA
CORRESPONDIENTE DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA
DE MADRID, ETC.

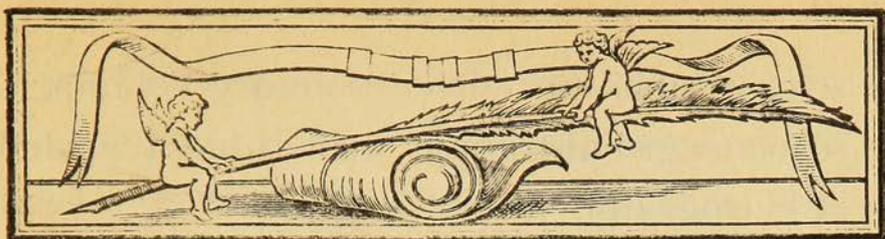


SANTIAGO DE CHILE

1905

ES PROPIEDAD DEL EDITOR

IMPRESA CERVANTES, BANDERA, 50



ADVERTENCIA PREVIA

CESTE tomo contiene trabajos de diferente índole, pero todos relativos á la geografía y á la historia de la geografía del país: unos publicados, pero en hojas perecederas, los periódicos; otros inéditos; y todos ellos del señor don Francisco Vidal Gormaz, Capitán de Navío de la República, que desde 1856 hasta 1899 (1), fecha en que

(1) Como documento copio en seguida la hoja de servicios del señor Vidal Gormaz.

Añs. Ms. Ds.

a 1.º de Octubre ... 1851.—Cadete supernumerario de
la Escuela Militar..... — 5 1

se prescribió un retiro absoluto y voluntario, se consagró al trabajo más arduo y asiduo: la hidrografía.

		Añs.	Ms.	Ds.	
2	» Marzo.....	1852.—Cadete efectivo de la Escuela Militar.....	2	4	19
21	» Julio	1854.—Guardia-marina sin examen.	3	3	2
23	» Octubre....	1857.—Guardia marina examinado.	1	2	1
2	» Enero	1859.—Teniente segundo.....	6	8	—
11	» Septiembre	1865.—Teniente primero.....	3	4	—
11	» Enero	1869.—Capitán de Corbeta graduado	2	8	4
15	» Septiembre	1871.—Capitán de Corbeta efectivo	1	4	2
12	» Febrero....	1873.—Capitán de Fragata graduado	7	2	4
16	» Abril.....	1880.—Capitán de Fragata efectivo	3	7	13
29	» Noviembre	1883.—Capitán de Navío graduado	6	—	6
5	» Junio.....	1884.—Capitán de Navío efectivo..	7	6	1
18	» Diciembre.	1891.—Llamado á calificar servicios	—	—	—
31	» Julio.....	1894.—Llamado al servicio.....	5	2	1
16	» Octubre ...	1899.—Se le expidió cédula de retiro absoluto	—	—	—
TOTAL.....			50	5	2

ABONOS.—Ley de 15 de Junio de 1885. ARTÍCULO ÚNICO: En atención á que el Capitán de Fragata y Director de la Oficina Hidrográfica, don Francisco Vidal Germaz ha compuesto un CÓDIGO para el use de la Armada y otras obras referentes á la Marina, concédesele por gracia, el abono por cinco años de servicios para los efectos de su retiro.»

Corre esta hoja de servicios en los antecedentes relativos á su cédula de retiro absoluto—Archivo del Ministerio de Marina, tomo 20, 1900 — y la Dirección de la Armada al formarla da como tiempo en que el señor Vidal estuvo en la Marina los totales que arriba apuntamos; nosotros pacientemente los hemos revisado y nos da un total de: 50 años 8 meses 24 días.

Sus trabajos le dan derecho al *non moriar* de Horacio. Ellos vivirán mientras exista nuestra marina y navegación, pues son, permítasenos la palabra, la fotografía exacta de nuestros archipiélagos, costas, ríos del sur y centro del país, reproducidos y aceptados como buenos por la marina inglesa. De todo ello no nos toca historiar, pues nada podríamos añadir á los elogiosos conceptos que técnicos europeos han ya dicho á este respecto. Nuestra labor es más modesta: la de reproducir trabajos que él hizo para su mero entretenimiento, pero que nos revelan una nueva faz del autor: su labor y su erudición.

El ocupaba sus ratos de descanso en la lectura de obras de viaje, históricas, geográficas, estadísticas, de metereología, geología y astronómicas; y las aprovechaba tanto que sus relaciones de viaje son, se puede decir sin ofender á nadie, las mejores que se han publicado en Chile por su exactitud, método y noticias de todo género.

El presente volumen, como ya lo dejo en-

tender, lo ocupan trabajos que él no quiso publicar: una memoria relativa á los archipiélagos australes de Guaitecas y Chonos, estudio descriptivo sobre esas regiones, casi desconocidas hasta la fecha, ricas en maderas y aprovechables para la caza de volátiles, acuáticos y pesca, y que fué premiado en el certamen literario y artístico de nuestra Universidad en 1877.

Ocupa el segundo lugar en esta colección la interesante monografía de la isla Grevy, á la que él llamó Caridad, cuando presentó el proyecto de faros y ubicó uno en esas procelosas y desamparadas regiones.

El que le sigue es un estudio descriptivo de la derrota que hizo la hueste de don García Hurtado de Mendoza en 1557-58 para descubrir el sur de Chile. En ella iba el poeta Ercilla. El autor no sólo se ha servido del conocimiento que tenía de *visu* de esos parajes, sino que ha aunado sus recuerdos de explorador con las sublimes estrofas de *La Araucana*.

Alejandro Malaspina titula el trabajo que publico en cuarto término: biografía muy completa del desgraciado marino que venía al mando de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, buques que reconocieron gran parte de nuestros principales puertos y costas de Chile. Esta exploración fué eminentemente científica no sólo por la parte geográfica é hidrográfica, sino por el cúmulo tan grande de noticias que recogió. Malaspina, geógrafo distinguido, «exitó la desconfianza de los absolutistas, y para no ser víctima del encono suspicaz y ruin del odioso Fernando VII. hubo de emigrar, como emigraron por entonces, por iguales causas, huyendo de la persecución cruel y de infame muerte, cuantos en España valían algo como hombres de saber, de valor ó de inteligencia.»

El señor Vidal tenía el propósito, ó mejor dicho, la resolución de sacar en limpio y publicar todo el material de la expedición de Malaspina: mas, el Gobierno español, comprendiendo que esto no le honraba, al punto

comisionó al historiógrafo marino Excmo. señor don Pedro de Novo y Colson para que emprendiera la compulsa y publicación de los manuscritos. Este alude á aquel hecho, refiriéndose al señor Vidal, en estos terminos: «A tan buenas razones fáltanos añadir la más poderosa: evitar que España reciba una lección que le avergüence, pues vergüenza sería que otro país, anticipándose, diera á luz esta misma obra. No era remoto el peligro. Me consta que un hombre de ciencia y alto funcionario de Chile ha sacado copia (por orden de su Gobierno y con autorización del nuestro) de todos los manuscritos, cartas y hasta dibujos pertenecientes al viaje de las corbetas. Trabajo ímprobo y costoso que honra á aquella República modelo y que una vez más confirma su cultura y su amor al estudio. Ignoro si su propósito era publicarlos ó enriquecer sus bibliotecas con las copias; pero en tal caso á nadie perjudica el que impreso facilite yo á todos una lectura selecta. Si era éste también su móvil,

entonces perdóneme la patriótica Chile, considerando que desde los tiempos bíblicos es divino mandamiento el *dar al César lo que es del César* (1).

Siguen por orden de continuidad las biografías de don Felipe Bauzá y del almirante Fitz-Roy. El primero vino en la expedición de don Alejandro Malaspina, y nos legó, entre otros muchos trabajos científicos, el plano que, en compañía de don José de Espinosa y Tello, levantaron de la región comprendida entre el río Choapa por el norte y el Maule por el sur hasta Buenos Aires por el este. Trabajo admirable para su época y que se publicó en Londres en 1810.

El almirante Roberto Fitz-Roy fué el marino que más trabajó por la hidrografía, no sólo de la región continental sino de la insular, de gran parte del continente Sud-Americano. Y tanto es así, que sólo después de

(1) NOVO Y COLSON. *Viaje político-científico al rededor del mundo por las corbetas «Descubierta» y «Atrevida»* Madrid, 1885. —2.^a edición, página VII.

estos trabajos se pudo dibujar y dar la forma más exacta de la América del Sur con la publicación del mapa que en Mayo de 1839 dió á luz en Londres John Arronsmith, publicación en que se incluyen los documentos originales de los oficiales de los buques *Adventure* y *Beagle*.

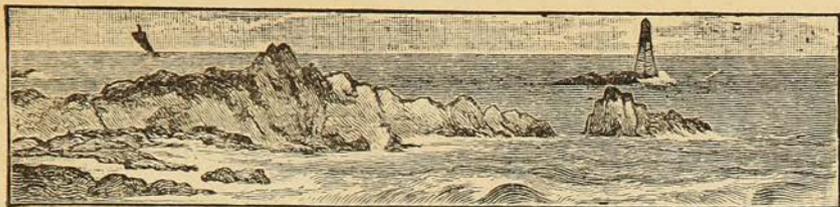
Incluimos también el estudio: «Los emblemas nacionales», que el señor Vidal escribió como introducción al CÓDIGO DE SEÑALES de la Armada.

Por último, ciñiéndonos al método observado en el tomo anterior, damos cabida á una bibliografía de los principales trabajos hechos por el señor Vidal Gormaz, recopilados á la ligera por el editor de la presente biblioteca.

L. IGNACIO SILVA A.

1905





Algo sobre los Archipiélagos

DE

GUAITECAS, CHONOS Y TAITAO ⁽¹⁾

—••—
I

Por los 43° 45' de latitud S. principia sobre las costas chilenas un grande archipiélago que se dilata 343 kilómetros ó sea hasta el paralelo de 47° S. Su ancho es más ó menos como el que ofrece la cordillera de la costa en la región continental y el archipiélago de Chiloé, que es su continuación, pues el

(1) Este trabajo fué premiado con una medalla de oro en el certamen universitario de Septiembre de 1877.

Fué publicado por primera vez en *La República*, 1878 y después en *El Ferrocarril*, 1889, completado con nuevos datos.

El informe del jurado sobre esta materia, es el siguiente:

«En ella se aprecia bien, á nuestro entender, la importancia

canal Moraleda que separa las islas del continente, sólo es la prolongación del gran valle central de Chile que, hundiéndose en los $41^{\circ} 30'$ de latitud, se dilata en forma de canal hasta el istmo de Ofqui, en los $46^{\circ} 40'$. El istmo es una llanura baja y pantanosa que interrumpe su continuidad hasta el golfo de Penas, ó hasta el estrecho de Magallanes por los canales Messier y Smith.

actual y el porvenir de aquellos grupos de islas. El autor del trabajo, en la descripción geográfica, animada y pintoresca, que hace de aquellas regiones, nos revela que tiene acerca de ellas conocimientos personales de mucha observación y de valioso estudio, difícil de adquirir aún para los chilenos.

«Sólo así se comprende que se hayan enumerado prolija y detalladamente los recursos con que la industria, la navegación y el comercio pueden contar en aquellas apartadas regiones tan poco exploradas hasta el día, y sobre todo, que se haya dicho lo suficiente para que tanto la iniciativa individual como el Estado fijen su atención en aquella importante zona de nuestro país, llamado á ser con el tiempo el centro de muy valiosas industrias.

«Se describe el clima de aquellas islas, el estado de su escasísima agricultura, el de ciertas industrias que ahí se desarrollan lentamente en aquellas soledades separadas por centenares de millas de los centros de recursos, su población ambulante y de temporada, sus excelentes puertos y canales, y se concluye por establecer una serie de antecedentes bien fundados que nos conducen á pensar, con el autor del trabajo, que hay justicia y conveniencia en provocar medidas que hagan útiles y provechosos los recursos que allá nos brinda la naturaleza.

«Así entre esas medidas hay algunas, indicadas ya en la memoria, que son de incontestable utilidad práctica y que convendría adoptar desde luego en beneficio de los marinos que necesitan buscar un lugar de refugio y de reparación para sus naves maltratadas por las tempestades del Cabo y de refresco para las tripu-

El extremo norte del archipiélago citado se apellida Guaitecas. No ofrece límites naturales que permitan precisar la extensión del grupo de una manera clara, sin embargo, se subdivide en dos secciones demarcadas convencionalmente, llamándose Guaitecas Grandes á las islas del NO. y Guaitecas Chicas á las del SE.

Las islas Guaitecas, en general, son de mediana

laciones atacadas por la inclemencia del tiempo y por una prolongada navegación.

«En general, pues, creemos que la memoria dicha merece ser dignamente recompensada con el estímulo de un premio de primera clase».—(Firmado.)—*Pedro L. Cuadra.*—*Liborio Sánchez.*—*N. Peña Vicuña.*»

El heroico capitán Prat justamente entusiasmado le dirigió la siguiente correspondencia:

«Valparaíso, Septiembre 23 de 1877.—Señor don Francisco Vidal Gormaz. —Santiago.

«Estimado señor y amigo:

«Ayer leyendo en *El Mercurio* la lista de los premiados en los certámenes abiertos por el Ministro de Instrucción Pública para las festividades patrias de Septiembre, he tenido el gusto de ver que, entre los trabajos presentados á estos certámenes, se encuentran dos de usted titulados «Importancia de las islas Guaitecas, Chonos y Taitao» y «Hundimientos y solevantamientos verificados en las costas de Chile», cada uno de los cuales ha obtenido el primer premio.

«Con este motivo no he podido resistir á los deseos de (saludarle) felicitarle y unir mis entusiastas aunque modestos aplausos á los calurosos y merecidos que le prodigó la culta sociedad de Santiago».

«Con sentimientos de distinguida consideración saluda al compañero y al amigo.—(Firmado.)—ARTURO PRAT.»

altura, muy boscosas, de perfiles suaves y redondeados y del todo semejantes á la parte austral del archipiélago de Chiloé, y, por lo tanto, con terrenos aptos para permitir una agricultura apropiada á su clima lluvioso, aunque de temperatura templada y sin transiciones fuertes ni bruscas en todas las estaciones del año.

En algunas de las islas se encuentran viejos manzanos que atestiguan haber existido familias radicadas en esos puntos, y, en consecuencia, que la tierra en que yacen no es pobre, confirmándolo también el hecho de que la papa crece allí espontáneamente, como asimismo las que suelen abandonar los labradores de maderas y los pescadores.

En las Guaitecas queda aún una familia paya, última reliquia de sus antiguos pobladores; vive de la pesca, de la corta de maderas de construcción, y poco de la agricultura. Es semi-civilizada y se encuentra en frecuente trato con los labradores chilotas que explotan las islas.

En la parte E. de las Guaitecas Grandes se encuentra el puerto Melinka, fundado allá por los años de 1859, sin más fin que la explotación de las maderas y la pesca de lobos marinos (1). El pequeño establecimiento implantado en él se ha ensanchado algo al presente, y algunas familias se han radicado en torno de ese centro de población, único

(1) El nombre de Melinka es ruso y lo impuso el fundador del puerto, don Felipe Westoff, en memoria de su hermana Meinka.

apoyo de los proletarios que se ocupan de la dura tarea del corte de madera ó del atrevido ejercicio de la pesca de los lobos marinos, que abundan en grupos numerosos sobre las costas occidentales y aún en los bosques, donde tienen sus guaridas.

En Melinka se ha despejado ya una pequeña parte del terreno y en él se cultivan hermosas hortalizas de todo género, que satisfacen el gusto delicado de las pocas personas que allí saben apreciar ese regalo que les brinda el suelo agradecido.

Cuando se desboscaba el terreno de Melinka para instalar el primer establecimiento, se hallaron en él muestras de antiguos cultivos, y también hachas de piedra de las que usaban los antiguos indios payas, puntas de flecha y aún los platos de madera de ciprés de que se servían y que todavía están en uso en el sur de Chiloé.

El ganado lanar prospera bien en las Guaitecas; igual cosa sucede con el porcino, el cabrío y el bovino. El caballo se desarrollaría también, pero no tiene cabida por no haber necesidad de él y carecer las islas de sendas que permitan cruzar sus espesos bosques, siendo las embarcaciones el mejor sistema de viabilidad.

Al norte de las Guaitecas Grandes se encuentra el hermoso y abrigado puerto Low, uno de los mejores de aquellas desoladas costas y que sería un amparo inestimable para los navegantes si hubiese en él alguna población y los recursos necesarios para auxiliar á los buques averiados por las tem-

pestades de aquel proceloso mar. Desgraciadamente sólo se encuentran en el puerto los alimentos que brinda la naturaleza: ostras, choros y otros mariscos, abundantes peces, algunas plantas comestibles antiescorbúticas y excelente aguada.

Poblado el puerto Low, sería el hospital obligado, si se me permite el calificativo, para los buques que sufrieran averías en su viaje al cabo de Hornos; pero por el abandono en que se encuentra, nadie recurre á él y los buques arriban á Ancud y aún á Valparaíso, con notable perjuicio y desandando un camino granjeado á veces con gran trabajo.

Finalmente, puerto Low está llamado á ser un abrigadero de mucho interés cuando los archipiélagos australes de Chile tomen alguna importancia, lo que habrá de ser pronto, merced á los medios industriales á que se prestan y que más adelante daremos á conocer brevemente.

II

Después de las islas Guaitecas corre al sur el dilatado archipiélago de los Chonos cuyo límite austral puede fijarse en el canal Pulluche, por los 45° 50' de latitud.

Los Chonos forman un gran conjunto de islas grandes y pequeñas, extremadamente boscosas todas ellas, agrestes, deshabitadas casi en absoluto, aunque pobladas accidentalmente por los maderos chilotes en las estaciones de primavera y de

verano, teniendo tan sólo un establecimiento fijo en el puerto de Tangbac, de las islas Chalacayec ó Chelcayec, por los $45^{\circ} 02'$ de latitud y $73^{\circ} 45'$ de longitud oeste de Greenwich. En este establecimiento se preparan los famosos choros en conserva que conocemos en esta capital como confeccionados en Calbuco.

El archipiélago ofrece canales trasversales accesibles para toda clase de buques, como el Darwin, el Ninualac y otros numerosos puertos con excelente abrigo; pero sólo son frecuentados por pescadores, uno que otro buque ballenero y anteriormente por los barcos que cargaban los hielos que se exportaban por la laguna de San Rafael.

Sin embargo, mirando el archipiélago bajo el punto de vista de la industria, ofrece abundante pesquería, mariscos variados y en grandes cantidades, excelentes maderas de construcción, como ciprés, roble, muermo, tepú, laurel, varias clases de mañius, canelo, teñiu y varias otras que sería prolijo enumerar.

Para la agricultura en pequeño se encuentran algunos valles en los cuales producirían bien el manzano, las hortalizas, las papas, pudiendo además desarrollarse algunas gramíneas; pero el archipiélago se halla abandonado al presente, no obstante de contar ya con ejemplos prácticos que han manifestado su aptitud y su importancia relativa para la crianza de toda clase de ganados y la implantación de algunas industrias.

Como en las islas Guaitecas, se encuentra en los Chonos la papa silvestre; pero cuando se siembra y atiende debidamente, rinde con abundancia y de buena calidad. Nada se hace al presente en este vasto archipiélago, sus habitantes son moradores de temporada que, desde Chiloé ó Melinka, se dirigen á él para la explotación de la madera de ciprés y otros árboles, abandonándolo en seguida cuando entra el invierno. Pocas veces suelen invernar en los Chonos algunos grupos reducidos de labradores.

Muchas de las islas abundan en pizarras de buena calidad que se dejan ver en las montuosas playas, artículo que habrá de formar más tarde un importante ramo de industria, por la facilidad con que podría explotarse y su abundancia.

La región continental que mira al archipiélago ofrece á su vez valles boscosos importantes para la ganadería, y en algunos puntos llanuras pastosas que hacen sospechar la existencia de un suelo apropiado para la hortaliza, el centeno y algunos otros granos especiales y propios para los climas lluviosos.

El manzano y las papas deben de prosperar muy bien, especialmente esta última.

Grandes ríos bajan del oriente y corren por los valles de los Andes, siendo algunos de largo curso, como el Palena, el Aysén, el de los Huemules y otros, los cuales deberán servir más tarde para bajar las maderas del interior. Los valles que recorren son en general propios para la crianza de ganado

mayor, porcino y cabrío, lo que no es dable poner en duda desde que es notorio que en ellas abunda el huemul, habiendo comenzado á propagarse el bovino que abandonó en 1874 el comandante de la corbeta *Chacabuco*.

Por lo que hace á la raza 'cabría, fué muy numerosa en las islas Inche y Tenquehue, en la entrada occidental del canal Pulluche, pero al presente escasea mucho, y quizá no exista ya con motivo de la caza inmoderada á que se dedicaron los tripulantes de las embarcaciones pescadoras y algunas otras pocos años después de haberse abandonado en esas islas las referidas cabras.

Nos cumple, sin embargo, hacer notar que las cabras degeneraron notablemente en aquellas islas, debido al gran desabrigo á que estaban expuestas y á lo enmarañado del bosque que tapiza el terreno: perdieron su agilidad característica, y apocadas en su desarrollo, llevan una vida diversa de la que les es propia. No obstante, se propagan bien y serían muy abundantes si no la codiciasen tanto los lobos.

III

Al sur de Pulluche sigue la región llamada archipiélago de Taitao, que comprende además la península de este nombre y cuya extremidad SO. constituye la península de Tres Montes.

El archipiélago es numeroso, de aspecto agreste,

muy boscoso y con elevaciones considerables; pero algunas de las islas orientales ofrecen planicies adecuadas para el cultivo y de igual manera la parte continental, especialmente en el sur y en las vecindades del golfo de Penas.

Taitao es la región que más abunda en maderas explotables para los labradores de Chiloé; las mayores loberías existen en ella, y el espléndido ventisquero de San Rafael que, descendiendo hacia el mar por los 46° 35' de latitud, se interna en el seno salado de su nombre por más de 7 kilómetros, y presenta un elevado y espacioso frontón del cual se desprenden á cada momento carámbanos inmensos que flotan sobre las aguas y que se explotaban por una compañía particular y privilegiada con largueza inconsciente y de pernicioso precedente; pues se le habían concedido los hielos hasta el polo!

La región de Taitao, tuvo en años anteriores un pequeño establecimiento fijo en San Rafael, con un gran número de trabajadores; pero no obstante la esperanza que se tenía de que pudiera subsistir por largo tiempo, con motivo de la explotación de los hielos naturales, y de tener mercado seguro en la costa del Pacífico, llamado á desarrollarse en grande escala cuando se implante entre nosotros el sistema económico de conservar los artículos comestibles por medio de refrigeradores, este establecimiento ha sido abandonado hace algunos años.

La importancia del archipiélago y península de Taitao es mediocre al presente, y fuera de los recur-

sos ya citados, sólo ofrece dos puertos exteriores de grande interés para la navegación, el del Refugio y el de Otway. Este último es de sumo interés y sería muy frecuentado si ofreciese algunos recursos á más de la bondad de su surgidero.

IV

De las observaciones anteriores se deduce:

1º Las islas Guaitecas, Chonos y Taitao, tienen al presente dos centros fijos de población, Melinka y Tangbac ya que no podemos contar entre ellos el extinguido establecimiento industrial de San Rafael, centro sin ley ni Dios, desde que no hay autoridad alguna que atienda á la seguridad y garantía de los obreros de aquellas comarcas, que vigile sobre la corta de las maderas y evite los destrozos innecesarios, regularice la pesca para que no se agote, y, en fin, para que tenga al corriente á la primera autoridad del país sobre lo que ocurre en aquellas apartadas comarcas.

2º Aquellas regiones son aptas para ciertos cultivos en muchas de sus localidades y favorables para el desarrollo del ganado mayor, porcino, cabrío y lanar, muy especialmente en las abras y valles de la cordillera, según lo justifican los felices ensayos que se han realizado en pequeño en los últimos tiempos.

3º Desarrollada la ganadería en grande escala, aquellas desoladas regiones se convertirían en bre-

ves años en una abundante fuente de riqueza para el país, creando, en consecuencia, diversos centros de población y variadas industrias que le darían impulso, como curtidurías, saladeros de carne, tonelerías, etc., que darían ocupación á los abundantes brazos que hoy no encuentran trabajo remunerador en la poblada provincia de Chiloé.

4º Se prestan además para la explotación de los hielos naturales de los ventisqueros de Poyehuapi, San Rafael y otros, no menos que para la de pizarra, que abunda en las costas, la pesquería, la conservación de mariscos y la caza de lobos de mar.

5º Establecidos algunos centros industriales en aquellos archipiélagos, el mismo curso de las cosas exigiría la habilitación de algunos de los puertos exteriores como Low, Refugio, Otway, y por consiguiente, la radicación de poblaciones fijas en cada uno de ellos, lo que daría grande importancia á esos excelentes puertos. Los buques averiados en el mar arribarían á ellos, lo que les proporcionaría un impulso no insignificante y activaría su comercio.

Los citados puertos y otros varios de fácil acceso para los buques de vela están llamados á facilitar la navegación y á ser los verdaderos almacenes de la industria de aquellas comarcas.

V

Se han mirado con desdén inconciente los archi-

piélagos del sur de Chiloé, hasta cierto punto justificable si tomamos en cuenta las informaciones dadas sobre ellos en el siglo pasado y en los tiempos de nuestra emancipación política, no menos que las apreciaciones de viajeros ilustres como el almirante Fitz-Roy, Darwin y otros, que no pudieron darse cuenta de la importancia de aquella región insular, que estudiaron muy á la ligera.

Los archipiélagos de Guaitecas, Chonos y Taitao forman, es verdad, la comarca más lluviosa del país (1); pero, al mismo tiempo, están llamados á alimentar diversas industrias y á ser la región que provea de carnes buenas y baratas á las poblaciones que se consagran á la agricultura, la minería ó la industria.

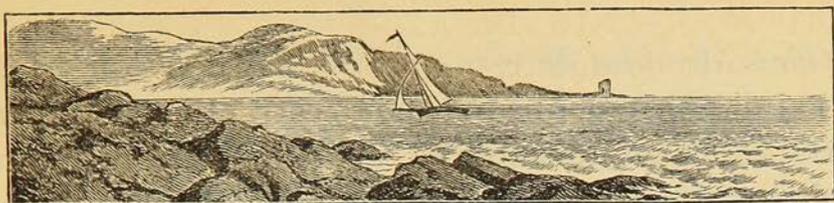
Hágase de los citados archipiélagos un departamento, dóteseles convenientemente según sus necesidades, dénselos ciertas garantías y franquicias que faciliten su incremento y desarrollo; proporciónenles medios de comunicación con el norte de la República, y en cortos años se formará con los archipiélagos aludidos una nueva provincia marítima y

(1) A atenernos á los pocos datos que se poseen sobre la climatología de estas regiones, las lluvias son más frecuentes allí que en la parte austral de la región continental del país, pero la precipitación acuosa es notablemente menor. Es probable que llueva allí más á menudo que en Valdivia, por ejemplo, pero la cantidad de agua caída parece alcanzar una altura menor, tal vez en un tercio, á la de aquel punto. En todo caso estos datos son poco más que conjeturales.

el emporio de nuestros mejores marinos, educados
en el más tempestuoso de nuestros mares.

Santiago, Julio de 1878.





ISLAS DEL CABO DE HORNOS

ISLA CARIDAD (1)

I

Las islas del Cabo de Hornos ó sea el grupo que forma el extremo austral del continente sud-americano, han llamado la atención de los viajeros y geógrafos en los últimos años, y es por esto que nos vamos á ocupar en estas líneas de una parte del grupo, la isla Caridad, aunque sea á grandes rasgos.

La conferencia que el Reverendo Edwin C. Aspinall, misionero de Ushuaya, dió en la *Sociedad Cien-*

(1) Isla Caridad es la que las cartas francesas denominan *Grevy*, nombre que no tenemos por qué aceptar por no significar nada para nosotros, aunque tenga la prioridad.

tífica Alemana de esta capital, en su sesión del 25 de Julio último, que publicó en extracto *El Ferrocarril* del 28 del mismo mes, nos exige que tomemos el tema bajo otra faz, valiéndonos de los estudios modernos que hemos podido examinar.

El señor Aspinall nos ha hablado de los indios yahganes de una manera que interesa; nos los describe como de carácter apacible, y honrados, inteligentes y capaces de adquirir una civilización relativa, que puede mejorar su condición actual, hasta el punto de hacerlos útiles á la humanidad y á los numerosos náufragos que todos los años sufren ó perecen en aquellas procelosas regiones.

Como por otra parte un decreto supremo de 27 de Julio de este año, ha concedido á Mr. Edwin C. Aspinall, por diez años, la isla Caridad, las isletas que abrigan el surgidero de Seagull y el extremo occidental de la isla Hermite, para establecer un puesto de salvamento, creemos necesario prestar nuestro pequeño contingente á fin de vulgarizar las cualidades de la comarca, sin el entusiasmo de la novedad, y sí tan sólo con el frío de los hechos y el laconismo de los números.

Un puesto estable en Seagull nos dará la posesión efectiva de esa parte avanzada del país; propenderá á la civilización de los naturales de la comarca; prestará importantes auxilios á los náufragos de esos desolados parajes, y contribuirá á preparar los elementos para continuar la colonización de aquellas apartadas regiones.

La isla Caridad, que es el extremo NO. de lo que antes se ha llamado grupo Wollaston, según los estudios modernos que tenemos á la vista, mide una extensión aproximada de 6,800 hectáreas. Es baja y con sólo los extremos norte y sur algo elevados; su suelo es pastoso, casi plano y apropiado para la crianza de ganado mayor.

La constitución geológica de la isla es terciaria, y si hemos de atenernos á lo que de ella se dice por viajeros modernos y de irreprochable competencia, es idéntica á la formación de la costa oriental de Sud-América; por lo que podemos conjeturar que es apta para aceptar cierta agricultura apropiada á su clima, que no es tan riguroso como se ha supuesto generalmente á esa comarca.

Es verdad que el extremo austral de Sud-América ha sido muy desprestigiado por los antiguos viajeros; pero verdad es también que lo ha sido por la inclemencia de sus mares y las penalidades que han tenido que soportar los navegantes, más bien que por el conocimiento positivo de la climatología de sus comarcas abrigadas. Así no es extraño que todos mirasen con horror aquellas regiones.

Contrayéndonos á la Tierra del Fuego y de la Desolación, tenemos que la parte occidental se encuentra rodeada por un mar proceloso; sus costas son muy ásperas y roqueñas y siempre batidas por los vientos occidentales que no dejan progresar su vegetación. La comarca oriental, por el contrario, ofrece un clima del todo diverso, y así vemos que la

sección de Tierra del Fuego vecina al Estrecho de Magallanes, al sur y sureste de Punta Arenas, es habitable durante todo el año para la gente civilizada, como está demostrado por los mineros que se ocupan de beneficiar la región aurífera. En ella se ha desarrollado bien la ganadería mayor y menor, no menos que el cultivo de ciertas hortalizas propias para las necesidades del hombre.

Cosa parecida ocurre en las misiones evangélicas establecidas en el canal Beagle, no lejos de la isla Caridad. En estos establecimientos se conserva y procrea bien el ganado vacuno, por lo que los misioneros y los que pueblan las misiones pueden aprovechar la leche de sus vacas para la fabricación de mantequilla.

Por lo que hace á la temperatura media de la isla Caridad, motivo de estas líneas, ella es de 6° centígrados, siendo su máxima media de 16° y la mínima de 6°.

Las temperaturas extremas observadas en 1882-1883, en puerto Orange, que se encuentra cosa de 14 millas al este, fueron de 23° en el verano y de 7° en el invierno, valores que, como se ve, no acusan un clima tan rigoroso como antes se suponía.

Por otra parte, si hemos de juzgar el clima de la isla Caridad por la temperatura del suelo á 15 y 30 centímetros de profundidad, los valores que también se han obtenido en años recientes, no dejan lugar á duda de que la región que nos ocupa se encuentra relativamente favorecida para cierta agri-

cultura propia de algunas comarcas del norte de Europa que se hallan en condiciones climatológicas más ó menos idénticas.

La temperatura del suelo á 15 y 30 centímetros de profundidad, discrepa muy poco de $5^{\circ}5$, y los valores extremos observados han sido de $11^{\circ}5$ y $1^{\circ}5$ sobre cero, números que corresponden también á las estaciones extremas de verano é invierno, respectivamente.

La temperatura en puerto Orange, es de $6^{\circ}2$, como la del aire ambiente; pero en la estación del invierno las corrientes de agua y los estanques se hielan, y aún los del mar en los senos muy abrigados contra la marejada.

La lluvia así como la nieve y el granizo, es común durante todo el año, y puede decirse que llueve 25 días al mes siendo de éstos de 2 á 5 de nieve, según los meses y la estación del año; pero la intensidad de la lluvia es pequeña, como lo comprueba la precipitación acuosa anual, que varía entre 60 y 100 centímetros, valor sólo un poco mayor que el observado en nuestra colonia de Punta Arenas de Magallanes.

El cielo se halla casi siempre nebuloso todos los días del año, y los completamente despejados son muy raros; y así se observa que de cada cinco horas del día sólo hay una de sol, y que la temperatura del aire ambiente se altera mucho á la sombra de las nubes, todo lo cual hace un poco triste y mo-

nótomo el cielo de la región austral cercana al Cabo de Hornos.

Los vientos que se experimentan en la comarca son bastante recios, y puede sostenerse que es el fenómeno meteorológico más notable. Su velocidad media se estima en 6.7 metros por segundo de tiempo ó sean 24 kilómetros por hora, fuerza que constituye un viento fresco según la clasificación de los marinos.

La intensidad del viento crece desde Septiembre hasta el mes de enero, decrece después hasta Abril, siendo menor en los meses de Mayo y Junio, ó sea en el invierno.

Se ve por los valores precedentes y las consideraciones arriba consignadas, que el suelo de la isla Caridad, pastoso y bajo, puede convertirse en remunerador para los colonos que se instalen en ella, ya sea como ganaderos y pescadores ó ya como industriales marítimos y salvadores, que todo puede aunarse en bien de la colonia y de la humanidad, en comarca tan apartada.

11

La isla Caridad, según los estudios que hasta ahora poseemos, es sin disputa la más importante del grupo austral que termina en el Cabo de Hornos, por la naturaleza de su suelo, los puertos abrigados que ofrece y la facilidad de tomarlos.

Ocupada y poblada la isla Caridad por una colonia que á más de una misión establezca maestranzas navales, no podría menos que desarrollarse la

ganadería y la agricultura, y hacerse de puerto Seagull un lugar de refugio para todos los buques que experimenten averías al occidente del Cabo de Hornos, y un apostadero inapreciable para los náufragos, por hallarse el puerto á barlovento y en lugar apropiado para disminuir sus penalidades.

Al presente los buques que sufren descalabros á barlovento del Cabo de Hornos, cuando ya juzgan rendida la parte más penosa de su viaje, se ven obligados á volver atrás desandando lo granjeado, para arribar á las islas Malvinas ó á Montevideo, con notable pérdida de tiempo, para reparar sus quebrantos y volver nuevamente á bregar contra los vientos del Cabo, para seguir viaje.

No ocurriría lo mismo si puerto Seagull ofreciese una población y los elementos navales necesarios. Los buques estropeados en las aguas australes, situadas al occidente del Cabo de Hornos, arribarían á él con preferencia, y una vez reparados, en breve tiempo habrían ganado la posición ventajosa que habían abandonado, para continuar derrota á su destino.

Los colonos de puerto Seagull, junto con prestar sus elementos á los buques que arribasen á su puerto, harían su propio negocio: darían salida á sus producciones agrícolas é industriales, sirviendo á la vez á la humanidad necesitada.

Por otra parte, el puerto Seagull de las islas Caridad, sería el apostadero obligado para las embarcaciones que se ocupan de la pesca de los lobos ma-

rinos y el refugio incuestionable en muchas ocasiones, todo lo cual daría cierta vida propia á la colonia, poniéndola en comunicación frecuente con Punta Arenas, Buenos Aires, Malvinas y los establecimientos argentinos de la isla de los Estados, isla del Fuego y costa patagónica.

Ocupada la isla Caridad, la estación naval chilena del estrecho de Magallanes, tendría necesidad de visitar con frecuencia á puerto Seagull para atender á la colonia, auxiliar á los náufragos en ella amparados, no menos que para vigilar la pesca de lobos de la comarca austral.

Y hay aún más: la ocupación del puerto Seagull permitiría á la autoridad preocuparse de la reglamentación de la pesca en las aguas australes, cosa que no es posible al presente por falta de eficacia; pues toda reglamentación sería nula y burlada sin los medios de vigilarla para hacerla cumplir.

El cumplimiento indispensable para la ocupación de la isla Caridad y habilitamiento del puerto Seagull, sería la creación de un faro en la extremidad de la isla Ermita. Debería ser de primer orden y atendido con esmero á fin de no defraudar la esperanza de los navegantes que, confiados en su luz salvadora, se viesan obligados á arribar, á Dios misericordia, en demanda del abrigo y los recursos de puerto Seagull.

El mismo señor Edwin C. Aspinall, al solicitar la concesión de la isla Caridad, se ha ofrecido á atender al servicio del faro de Punta West, servicio muy

valioso, porque de él dependen las ventajas que se propone obtener de la isla Caridad.

Toca al Supremo Gobierno no retardar la resolución de erigir el faro aludido, porque en él están cifrados el progreso de la colonia y los valiosos cargamentos que conducen todas las banderas de los países marítimos que frecuentan el Cabo de Hornos, no menos que las vidas de centenares de naufragos, muchos de los cuales sucumben en esas procelosas regiones.

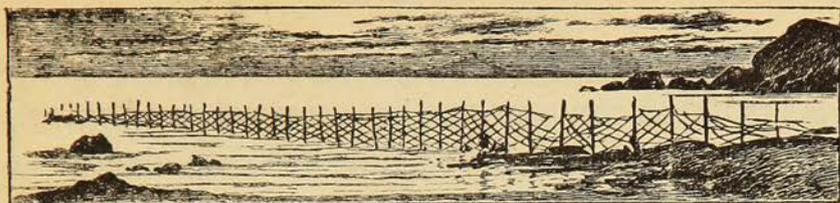
El faro de cabo West, por la posición que debería ocupar, sería el mayor de los servicios que el país podría prestar á la humanidad, en el doble deber de atender á los intereses del Estado por la posesión efectiva del extremo austral del territorio, y el que prestaría á los buques estropeados que, con conocimiento de su luz protectora, se viesan obligados á buscar un punto de salvamento sin perder lo granjeado en su derrota.

La erección del faro, en fin, sobre ser un deber que nos ha impuesto la concesión hecha al señor Aspinall por decreto de 27 de Julio último, nos traería las bendiciones de los navegantes y los agradecimientos de todas las naciones marítimas.

Las cámaras que autoricen el gasto y el gobierno que ordene la construcción del faro, merecerán bien de la patria y del mundo civilizado.

Santiago, Septiembre de 1888.





Ercilla y el Descubrimiento de Chiloé

—◆◆◆—

Ercilla, describiendo los hechos en que él mismo intervino, los hechos de sus compañeros de armas, hechos conocidos de tantos, contrajo la obligación de sujetarse algo servilmente á la verdad histórica.

LA ARAUCANA, *juicio crítico*
por don Andrés Bello.

Ocupado de explorar parte de la región austral de Chile desde algunos años há, he necesitado compulsar algunos documentos históricos relativos á los puntos que estudiaba, no tanto por ilustrarme en la crónica de aquellos tiempos y lugares sino para confrontar los conocimientos geográficos alcanzados en diversas épocas

Ercilla, como lo dice muy bien el respetable autor de las líneas con que encabezamos estos apuntes, es uno de los más prolijos y notables, y podemos asegurar que el señor Bello decía una profunda verdad al describir en su juicio crítico sobre la *Araucana* la sentencia á que nos referimos.

Leer á Ercilla sobre el terreno que describió á mediados del siglo XVI, hace admirar al gran soldado y al poeta historiador no menos que al geógrafo, que con tanta exactitud permite reconocer las huellas de los conquistadores después de tres largas centurias.

Hacer conocer uno de sus rasgos geográficos más notables, ordinariamente mal interpretados, es el móvil de las siguientes líneas.

La cansada columna del presidente de Chile, don García Hurtado de Mendoza, de la que formaba parte don Alonso de Ercilla y Zúñiga, después de su larga peregrinación á través de los bosques de Valdivia, descubrió:

“*De Ancud el espacioso y fértil raso,*
“ *y al pie del monte y áspera ladera*
“ *un extendido lago y gran ribera.*
“ *Era un ancho archipiélago, poblado*
“ *de innumerables islas deleitosas,*
“ *cruzando por el uno y otro lado*
“ *góndolas y piraguas presurosas”* (1).

(1) *Araucana*, canto 35, octavas 40 y 41.

Aceptando estos versos de Ercilla, no nos es posible dejar de hacer algunas observaciones á las oposiciones contradictorias que circulan en varios escritos históricos. Y aceptamos el texto del poeta porque en los numerosos casos que hemos podido comparar sus descripciones sobre el terreno mismo á que se refiere, es tan rigurosamente exacto que admira; por lo que jamás, así lo creemos, pudo haber terjiversado la historia sometiendo su pujante numen al rigor de un consonante.

A pesar de los versos citados, hay quien cree que Carelmapu es el punto desde donde divisaron los exploradores el archipiélago de Chiloé, y de la misma manera se supone también que el río Maullín, llamado antiguamente Purahilla, es *el hondo y veloz desagadero* que atravesó Ercilla el postrer día de Febrero de 1558 (1), y donde se detuvo la columna de don García al avistar el archipiélago. Por nuestra parte estamos muy lejos de aceptar tales suposiciones, desde que sobre el terreno, descrito admirablemente por el poeta, hemos escuchado sus armoniosas octavas.

Ercilla al anunciar el descubrimiento, nos habla de *un extenso lago situado al pie de un monte de áspera ladera* y luego agrega: *que era un ancho archipiélago poblado de numerosas islas.*

Desde las riberas del Maullín, cualquiera que sea el punto que se elija, no se sospecha la existencia

(1) *Diccionario geográfico de Chile*, por Asta Buruaga, voces CHACAO y MAULLÍN.

de lago alguno ni mucho menos se divisa un monte de áspera ladera. Desde Carelmapu tampoco puede verse lago ó montaña que concuerde con la descripción de don Alonso, por lo que creemos desechables las anteriores suposiciones y mal interpretada la descripción de Ercilla.

La columna de don García Hurtado de Mendoza debió avistar el archipiélago desde el antiguo Melipulli, hoy Puerto Montt, ó desde las alturas que miran hacia la isla de Maillen, en el seno de Reloncaví; y sólo así se puede poner de acuerdo el texto de Ercilla con la región citada, admirando á la vez el vigor de sus descripciones. Desde cualquiera de esos dos puntos se domina el espacioso seno de Reloncaví y algunas islas del archipiélago, como asimismo *la gran ribera al pie del Monte* de Calbuco ó volcán Yate, que se dibujan sobre las cristalinas aguas del Reloncaví.

Avistado el archipiélago, que no puede ser otro que el grupo de islas de Calbuco, descendieron los descubridores sobre la costa, cosa que no hubieran tenido que hacer por Maullín ó Carelmapu, donde no se presenta región elevada que obligase al poeta á expresarse en estos términos:

..... “ *á la bajada*
“ *de la ribera, en parte montuosa,*
“ *hallamos la frutilla coronada*
“ *que produce la murta virtuosa*” (1).

(1) *Araucana*, canto 35, octava 44.

El mismo día separadas las fuerzas de la cansada columna con los generosos recursos suministrados graciosamente por los isleños, y

“ *Esforzada así desta manera,
“ y también esforzada la esperanza,
“ se comenzó á marchar por la ribera,
“ según nuestra costumbre, en ordenanza;
“ y andando una gran legua, en la primera
“ tierra que pareció cómoda estancia,
“ cerca del agua, en separado asiento
“ hicimos el primer alojamiento”* (1).

Al día siguiente continuaron su marcha llevando:

“ *el rumbo al sur derecho,
“ la torcida ribera eosteando,
“ siguiendo la derrota del estrecho,
“ por los grados la tierra demarcando:
“ pero cuando ganábamos de trecho
“ iba el gran archipiélago ensanchando,
“ descubriendo á distancias desviadas
“ Islas en grande número pobladas”* (2).

Al marchar *al sur derecho* siguiendo la torcida costa y la circunstancia de que el archipiélago se ensanchaba al paso que hacían camino, como asimismo el hecho de avistar mayor número de islas, es del todo concluyente. Si el descubrimiento del ar-

(1) *Araucana*, canto 36, octava 11.

(2) *Araucana*, canto 35, octava 17.

chipiélago de Ancud hubiese tenido lugar por Maulín ó Carelmapu, de seguro que el poeta no hubiese descrito con tanta semejanza, la costa occidental del seno de Reloncaví y el grupo de islas Calbuco.

El segundo día de marcha, dice Ercilla que visitó la isla principal (Puluqué?), reconoció dos más y rodeó algunas otras (1). Luego agrega:

“ *Pues otro día que el campo caminaba,*
“ *que de nuestro viaje fué el tercero,*
“ *habiendo ya tres horas que marchaba,*
“ *hallamos por remate y fin postrero*
“ *que el gran lago en el mar se desaguaba*
“ *por un hondo y veloz desaguadero,*
“ *que la corriente y ancha travesía*
“ *el paso por allí nos impedía*”. (2)

Esta octava base más evidente que el camino seguido por las tropas de don García era la costa antes indicada y de ninguna manera la del Océano.

Por otra parte, demuestra también, que el término del viaje fué el canal de Chacao y no el río Maulín ó Purohilla; mas el poeta sólo había tenido á la vista las rocas llamadas hoy farellones de Carelmapu y la isleta doña Sebastiana, todas casi inabordables y sin habitantes. Roque no concuerda con las islas descritas por Ercilla, que eran bien pobladas y abundantes de recursos y de embarcaciones.

(1) *Araucana*, canto 35, octavas 19 y 21.

(2) *Araucana*, canto 35, octava 22.

Don Alonso de Góngora y Marmolejo, en el capítulo 29 de su *Historia de Chile*, hace sospechar que la senda seguida por don García Hurtado de Mendoza, llevaba los Andes á corta distancia y no de otra manera podían haber visto el gran lago que llamaron de Valdivia, el Llanquihue. Siendo así, la versión de Góngora y Marmolejo, historiador coetáneo al descubrimiento de Chiloé, está también de acuerdo con Ercilla en cuanto al punto desde donde avistaron el archipiélago.

El obstáculo ofrecido por el estrecho de Chacao, parece que decidió á don García á dar por terminada la marcha y dispuso su vuelta al norte, huyendo del invierno y para darse tiempo para poblar á Osorno, lugar con el que había simpatizado en su marcha al sur; pero antes de verificarlo, comisionó al Licenciado Altamirano, para que con algunas piraguas fuese á reconocer más adelante. A esta partida parece que iba agregado el poeta Ercilla; pues de lo contrario no habría hecho mención de ella en su grandioso poema, en vez de pintar á la columna de don García en retirada después del tercer día de reconocimiento.

Altamirano, con su gente, sólo reconoció el grupo de islas de Calbuco y las riberas del desagüadero de Ancudbox hasta Caremalpu, su parte occidental; y prueba de haber estado en éste último punto se encuentra en la narración de la malograda expedición al Magallanes, de Juan Ladrilleros, en que se asegura haberles oído á los indios que nombraban con fre-

cuencia á Altamirano en Noviembre de 1558, circunstancia que probó á esos desgraciados marinos que alguna columna española había llegado hasta Carelmapu, llamado en aquel tiempo Chauqui, nombre que conservan hasta el presente, las alturas de la península de Chocoy.

Trazada ya la senda seguida por los descubridores veamos cuál puede ser el punto de la isla grande de Chiloé en que abordó Ercilla cuando cruzó el Chacao para grabar en el tronco de un árbol la fecha del descubrimiento. Sigamos al poeta un poco más.

“ *Mas yo, que mis designios verdaderos*
“ *eran de ver el fin de esta jornada,*
“ *con hasta diez amigos compañeros,*
“ *gente gallarda, brava y arriscada,*
“ *reforzando una barca de remeros,*
“ *pasé el gran brazo y agua arrebatadas,*
“ *llegando á zabordar hechos pedazos*
“ *á puro remo y fuerza de los brazos.*

“ *Entramos en la tierra algo arenosa,*
“ *sin lengua y sin noticia, a la ventura;*
“ *áspera al caminar y pedregosa,*
“ *á trechos ocupada de espesura;*
“ *mas visto que la empresa era dudosa*
“ *y que pasar de allí sería locura,*
“ *dímonos vuelta luego á la piragua,*
“ *volviendo á atravesar la furiosa agua” (1).*

(1) *Araucana*, canto 36, octavas 26 y 27.

Por la primera octava puede verse claramente que *el gran brazo y agua arrebatada* no puede ser el río Maullín cuyas raudas aguas se mueven suavemente á impulsos del flujo y reflujo del Océano. Por otra parte, resaltaría desde luego el desórden en la descripción de Ercilla; pues para que así fuese, era necesario que hubiese atravesado el *hondo y veloz desagüadero* antes del descubrimiento del archipiélago de Ancud, mientras que, según se ha visto, después de tres días de marcha, siguiendo al sur la torcida costa, llevando á la vista numerosas islas pobladas, y sólo entonces, fueron detenidos por el desagüadero ó canal de Chacao.

Por la segunda octava se viene en conocimiento que la punta de Pugueñún ó sus inmediaciones únicos puntos que concuerdan por su naturaleza con la descripción del poeta, ha sido el local donde abordaron los valientes castellanos al cruzar las raudas aguas del Chacao; y sólo estas podían conmover la imaginación de Ercilla hasta el punto de calificarlas de *arrebatadas y furiosas*.

La naturaleza arenosa de Pugueñún,—en partes aluvial, con sus riberas espaldadas por dunas, matorrales y bosques á trechos—concuerda perfectamente con la descripción de Ercilla. Cualquier otro punto de la costa de la isla grande de Chiloé es inaceptable.

Conocida la senda seguida por don García Hurtado de Mendoza, la región por donde avistaron el archipiélago de Ancud y el punto que abordó Erci-

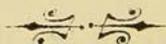
lla en la isla grande, concluiremos por la fecha del descubrimiento.

La más acertada es la que da Ercilla y que asegura haber grabado en el tronco de un corpulento árbol, sobre la costa norte de la isla grande del archipiélago, como un recuerdo de su atrevida empresa, por medio de la octava siguiente:

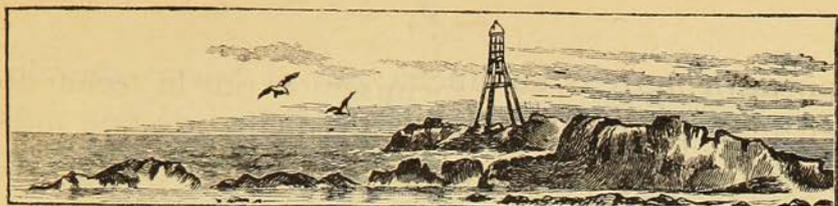
“ Aquí llegó donde otro no ha llegado,
“ don Alonso de Ercilla, que el primero
“ en un pequeño barco deslastrado,
“ con sólo diez pasó el desagüadero;
“ el año de cincuenta y ocho entrado
“ sobre mil y quinientos, por Febrero,
“ á las dos de la tarde el postrer día,
“ volviendo á la dejada compañía” (1).

Esta interesante ficción del poeta, pues no es posible pueda grabarse una octava real sobre la corteza de un árbol nos ha conservado la fecha del descubrimiento.

Chiloé, pues, fué avistado desde el seno de Reloncaví el día 26 de Febrero teniendo lugar la atrevida empresa de cruzar el canal de Chacao dos días después, ó sea el último día de Febrero de 1558.



(1) *Araucana*, canto 36, octava 29.



Alejandro Malaspina

En el siglo XVIII visitaron nuestras costas viajeros ilustres que han figurado ventajosamente en el mundo científico, haciéndose notar entre ellos Frezier, Jorge Juan y Antonio de Ulloa, Espinosa y Tello, Bausá y varios otros. Entre éstos hay uno, digno de mejor suerte, cuyo nombre, oscurecido por el tiempo, casi se ha borrado, como esas pinturas antiguas, á veces de grandes méritos, en que apenas se descifra vagamente el noble pensamiento del autor. Este es el infortunado Malaspina, explorador habilísimo y marino de nota, que sólo nos dejó algunos fragmentos de sus importantes trabajos, hojas sueltas de sus apuntamientos de diario, que arrancadas por la mano del destino, sirvie-

ron para marcar su huella por el Nuevo Mundo, evitando así que la serie de desdichas de que más tarde fué víctima, borrasen su memoria de las regiones en que ejerció su actividad con tanto acierto como inteligencia.

Malaspina, hijo de una noble familia de Lombardía sirvió á España durante los reinados de los Carlos III y IV. Nacido en Florencia, patria de Vespuccio, fué, como éste, inclinado á los estudios náuticos y matemáticos, á la asarosa vida del mar y á los goces que la naturaleza ofrece al que recorre sus anchurosos hemisferios.

La familia de Malaspina que había hospedado á Carlos III en 1760 cuando cruzaba la Italia para la conquista del reino de Nápoles (1), envió á España al joven Alejandro recomendándolo á la corte, en la esperanza de que en aquel reino podría dar libre curso á sus inclinaciones y ensanchar sus estudios profesionales en medio de la lucida pléyade de aventajados talentos que descollaron más tarde en la Península por aquellos años.

La inteligencia y decidida aplicación del joven Malaspina, más que los favores del rey, le permitían alcanzar un grado superior y una posición bien aventajada en la armada española. Su ensayo á bordo de la fragata *Astrea*, en una penosa navegación á los mares australes y á las Filipinas, lo acre-

(1) PEDRO DE ANGELIS, *Colección de documentos relativos á la Historia del Río de la Plata*, tomo VI.

ditó como hábil marino y lo hizo acreedor á que se le confiara más tarde el mando en jefe de las corbetas *Santa Justicia* y *Santa Rufina* (álias la *Descubierta* y la *Atrevida*), destinadas á un viaje de exploración en la parte austral de América, costas del Pacífico, archipiélago Filipino, Australia, China, etc. Malaspina montaba la *Descubierta* y don José de Bustamante y Guerra comandaba la *Atrevida*.

El distinguido Malaspina, antes de dejar la península, ocupaba un puesto prominente en la lucida falange de célebres marinos que descollaban en la armada española durante el último quinto del siglo XVIII. Tenía por colegas, en el saber y el talento, á don Antonio de Córdova, á don José de Vargas y Ponce, redactor del *Viaje de la fragata Santa María de la Cabeza*, á Alcalá Galiano, Ceballos, Churruca, Bauzá, Espinosa y Tello, Valdés y muchos otros nautas eminentes, como talento y como ilustración. No obstante su carácter de florentino y por consiguiente de extranjero, cúpole la honra del comando de la expedición más notable que emprendiera el gobierno de Madrid por aquellos tiempos y en los que corren del siglo XIX.

Alejandro Malaspina, en 1785, era ya capitán de fragata y teniente de la Compañía de Guardiamarinas de Cádiz, cuando se aprontaba la fragata *Santa María de la Cabeza* para emprender la exploración del estrecho de Magallanes, circunstancia que se le brindó para manifestar una vez más su

entusiasmo y amor á las ciencias; “y se debe hacer justicia á la amistad que les profesaba (á los oficiales) el capitán de fragata don Alejandro Malaspina, dice don Juan de Vargas y Ponce, que atendiendo al bien que resultaría al servicio de que llevasen completas estas noticias (los viajes y relaciones de Magallanes al Pacífico publicados hasta el día por todas las naciones), y á que por el corto tiempo que debían detenerse no se podían hacer venir los muchos libros que les faltaban, les cedió todos los suyos, y buscó entre sus compañeros los que no poseía, para que ninguno echasen de menos de cuantos pudiesen en la ocasión ser útiles” (1). Más tarde, en 1788, cuando se despachaban los paquebotes *Santa Casilda* y *Santa Eulalia*, para que terminasen el estudio del Estrecho de Magallanes, proporcionó á su jefe, el capitán de navío don Antonio de Córdova el cronómetro de faltriquera de Arnold, de su propiedad, ansioso siempre de ser útil (2).

Generosidad como la de Malaspina, al proporcionar sus mejores y más valiosos recursos para una empresa organizada por el orgulloso gobierno de Carlos IV, no es común, y pone á mucha altura su amor propio al progreso y á su patria adoptiva, no menos que su desprendimiento para con un monarca que tan malhubo de pagarle pocos años más

(1) *Viaje de la «Santa María de la Cabeza»*, págs. 5 y 6.

(2) *Apéndice al viaje de la «Santa María de la Cabeza»*, pág. 2.

tarde, al terminar una de las campañas científicas, más laboriosas y notables por su feliz éxito y el conjunto de inteligencias que cooperó á los estudios que se llevaron á cabo.

Á la muerte de Carlos III, en 1788, Malaspina era capitán de navío, llegando más tarde á brigadier de la real armada, título de que no disfrutara por largo tiempo.

El viaje de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* se había anunciado á las colonias españolas con mucha anticipación para el conocimiento de las autoridades, y á fin de que éstas se preparasen con tiempo para auxiliar á su ilustre jefe, proporcionándole los elementos que le fuesen necesarios para el mejor éxito de su importante misión y los fines científicos que se proponía el Gobierno de la Península.

La expedición salió de Cádiz el 30 de Julio de 1789 (1), y llegó á Montevideo el 20 de Septiembre. Allí comenzaron sus expediciones de una manera

(1) Don Pedro de Angelis, en su obra ya citada, dice que la salida fué el 30 de Julio y lo mismo afirma el baron A. de Humboldt en su *Ensayo sobre la Nueva España*, tomo II, pág. 152 de la Ed. Castellana de 1836. Nosotros hemos aceptado esta fecha sin seguir á don Martín Fernández de Navarrete, quien en su *Biblioteca Marítima Española*, tomo I, pág. 368, da la de 30 de Junio, pues creemos que es evidentemente errónea. Don Joaquín Lorenzo Villanueva, en el tomo I, de su *Vida Literaria*, dice que a expedición salió el 6 de Agosto, error que contribuye á afirmarnos en nuestra opinión.

sistemática y precisa; pues mientras unos se ocupaban de montar en tierra un observatorio para la determinación de las coordenadas geográficas, los demás se dedicaban á los estudios hidrográficos y de mensuración.

En tales operaciones se ocuparon hasta los primeras días de Noviembre, abandonando las aguas del Plata el día 13, no sin dejar agradables recuerdos y buenos estudios sobre el importante tema de que estaban encargados, estudios que, aunque parciales, han sido publicados posteriormente con aplauso general, no obstante su carácter de privados. En su marcha al sur, prosiguieron los reconocimientos y observaciones astronómicas, doblaron el cabo de Hornos, y, después de una travesía no exenta de fatigas, arribaron al puerto de San Carlos (hoy Ancud), el 4 de Febrero de 1790.

Según el distinguido piloto y alférez de fragata de la real armada, don José de Moraleda y Montero, uno de los más hábiles de los prestigiosos nautas españoles que frecuentaron las costas occidentales de ambas Américas, las corbetas *Santa Justina* y *Santa Rufina*, andaban bien provistas de los mejores instrumentos astronómicos y náuticos. Traían dos cronómetros de Bertrand, números 10 y 13, y tres de Arnold, números 105, 144 y 351, y una biblioteca casi completa de las obras principales relativas á los estudios de que se hallaban encargados, y cuantos elementos eran menester para el buen desem-

peño de su misión y de una larga campaña (1). Muchos de esos elementos eran de propiedad de Malaspina, abundante en este género de recursos, como lo evidencian los que proporcionó á don Antonio de Córdoba en 1785 y 1788.

El inteligente y concienzudo Moraleda, nos ha conservado en el manuscrito á que nos hemos referido, algunas noticias relativas á las instrucciones que le fueron impartidas á Malaspina y que en extracto son: "Observar astronómicamente las longitudes posibles, no sólo en las costas occidentales de América, sino también en el Asia; llevar los planos de los puertos é indagar cuanto condujere á la Historia natural, comercio, estado político y militar, real hacienda, etc., de los diversos países que debía recorrer." Por todo lo cual podrá comprenderse el alcance y la grande importancia del viaje de las corbetas que comandaba Malaspina, no menos que la confianza que se depositaba en un jefe tan probo como ilustrado.

Al día siguiente del arribo de las corbetas á la bahía de Ancud, los marinos españoles montaron en Punta Arenas el observatorio y comenzaron sus trabajos para la determinación de las coordenadas geográficas de aquella localidad, pues las tempestades del cabo de Hornos y una larga travesía llena

(1) *Exploración del Archipiélago de Chiloé*, obra inédita de don José de Moraleda y Montero. BIBLIOTECA NACIONAL, estante de manuscritos.

de labor y de penalidades no habían minorado el ardiente amor al trabajo que les inspiraba su jefe, no menos que el honrado deseo de cumplir fielmente su delicado cometido. Así, pues, buscaban el descanso en el trabajo.

El 16 de Febrero zarparon las corbetas con rumbo al norte estudiando las costas chilenas, siendo ya, desde la salida de Ancud, dueños de los trabajos hidrográficos ejecutados anteriormente por Moraleda, de los cuales se había dado copia á Malaspina, trabajos que hubieron de servir de base á los planos hechos por las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, y publicados en 1799 por el Depósito de Hidrografía de Madrid.

Un mes cabal tardaron las corbetas en recorrer y estudiar la costa entre Ancud y Valparaíso, navegando en convoy ó separadamente, según convenía á los estudios que practicaban, reuniéndose en Valparaíso el 17 de Marzo. Desde allí siguió Malaspina para Coquimbo, trabajando incesantemente, y continuó después hacia el norte hasta surgir en la rada del Callao el 21 de Mayo la *Descubierta* y ocho días después la *Atrevida* que comandaba Bustamante y Guerra. Después de una corta permanencia en el puerto principal del virreinato del Perú, siguieron su rumbo al norte, hasta echar el ancla en Guayaquil el 16 de Noviembre. Después de una breve estadía en aquellas aguas, el 12 de Diciembre continuaron su derrota hacia las costas mejicanas.

El 7 de Enero de 1791, contrariadas las corbetas

por las calmas ecuatoriales, dispuso Malaspina que la *Atrevida* obrase independientemente y reconociese la isla de Cocos, mientras la *Descubierta* se dirigió al puerto de Realejo. El día 10 descubrió la *Atrevida* impensadamente la isla que buscaba, fijando su centro por los $5^{\circ} 33' 10''$ de latitud norte y $80^{\circ} 42'$ de longitud oeste de Cádiz, permaneciendo á su vista hasta el día 16. De aquí hizo rumbo á Acapulco, donde fondeó el 1^o de Febrero. En este punto recibió Bustamante y Guerra á los tenientes Espinosa y Tello y Ceballos y dos cronómetros de Arnold, zarpando en seguida para San Blas, donde la *Atrevida* largó el ancla el último día de Marzo, recibiendo el 27 de Abril los pliegos dirigidos desde España á Malaspina, por los cuales se le ordenaba llevar á cabo la exploración de las costas del NO. de la América del Norte en busca de paso ó comunicación que se suponía existir entre el Pacífico y el Atlántico.

Mientras esto ocurría, Malaspina, siguiendo un plan preconcebido y adaptable á su importante misión, y en previsión también de lo que pudiera ocurrir á las naves expedicionarias sobre las sucias y peligrosas costas mejicanas y del NO. de América, despachaba á la ciudad de Méjico á uno de sus más distinguidos oficiales, don Dionisio Alcalá Galiano, para que se ocupase en ordenar los trabajos ya ejecutados desde la salida de España, como asimismo para que llevase á cabo algunas observaciones astronómicas y geográficas, procediendo por su parte

á disponer la campaña á las costas del NO., como se lo prevenían las nuevas instrucciones que había recibido.

Se acompañó Malaspina de los naturalistas Hænke y Nee y once días después de su arribo á Acapulco se hizo á la mar en desempeño de su cometido, proponiéndose explorar las costas comprendidas entre los paralelos 58° y 60° de latitud norte (1).

La actividad de Malaspina, como se deja ver, era grande, pues no perdía momento, siendo de ordinario breves sus estudios en los puertos donde surgía, no obstante sus múltiples quehaceres, los largos viajes y el cansancio consiguiente después de trabajos laboriosos y continuados; pero el diligente marino no hacía descansar su nave sino el tiempo necesario para el lleno de sus deberes y las recorridas del hermoso aparejo de la *Descubierta*, azas desaliñado después de cada viaje, como ocurre siempre á todo barco de vela que cruza climas diferentes.

Sin embargo, no obstante lo avanzado de la estación para el reconocimiento de las costas del NO., no desmayó el infatigable Malaspina; y partiendo hácia su destino alcanzó hasta el paralelo $59^{\circ} 45'$ de latitud N., midiendo durante su campaña la longitud del péndulo, la declinación é inclinación de

(1) Alejandro de Humboldt en su *Ensayo Político sobre la Nueva España*, tomo II, pág. 159 de la ed. castellana.

la aguja magnética: calculó muchas coordenadas geográficas, observando, por último, las altitudes de los montes San Elías y del Buen Tiempo.

Á este propósito el *Diccionario de Física*, de Gehler dice lo siguiente respecto á Malaspina, sus laboriosos trabajos y á la parte que tomó el gobierno español en la determinación de la excentricidad de la tierra:

“Las observaciones españolas abrazan muchos lugares y han sido las primeras que se llevaron á cabo tendentes á calcular la excentricidad de nuestro planeta. No dieron resultados del todo satisfactorios por lo que no se les ha tomado en cuenta para el fin que se perseguía” (1).

Malaspina observó en dieciseis lugares diferentes para calcular la longitud del péndulo entre los $51^{\circ} 21'$ de latitud sur y los $59^{\circ} 30'$ de latitud norte. El péndulo de que se sirvió era de madera de pino impregnado de aceite y con una lenteja de metal amarillo, siendo el célebre Ciscar el encargado de recibir los resultados de las observaciones del cálculo de la excentricidad. Los lugares en que se hicieron las observaciones fueron los siguientes: Mulgrave, Nutea, Monterey, Cádiz, Macao, Acapulco, Manila, Umatag, Zamboanga, Lima, Babao, puerto Jackson, Montevideo, Concepción, puerto Santa Elena y puerto Egmont.

Las observaciones de Malaspina fueron más

(1) Gehler, *Physikalisches Wörterbuch*, tomo IV.

tarde calculadas y discutidas por von Lindenau y Mathieu, y aún cuando se aplicaron todas las correcciones del caso, no arrojaron un resultado satisfactorio. Las observaciones practicadas dieron por excentricidad en las localidades del hemisferio norte, $\frac{1}{323.2}$, y en las localidades $\frac{1}{313.5}$. Estos resultados, no obstante, y sea dicho en obsequio de Malaspina, fueron superiores á los alcanzados por La Place en quince lugares diferentes, que dieron respectivamente $\frac{1}{336}$ y $\frac{1}{321}$; y á ser precisas las observaciones, nos probarían que el aplanaamiento de los polos de la tierra no es uniforme en ambos hemisferios.

Pero volvamos á nuestro relato.

Después de haber buscado sin fruto alguno el estrecho por el cual pretendía haber pasado del Atlántico al Pacífico Lorenzo Ferrer Maldonado, y de haber recorrido sucias y peligrosas regiones en la peor época del año, regresaron las corbetas, al puerto de San Blas la *Descubierta* y á Acapulco la *Atrevida*, en Octubre del mismo año, después de seis meses de crudos trabajos, privaciones y penalidades.

Durante esta expedición se conquistaron importantes datos que dieron á conocer la hidrografía de aquellas ignotas regiones; pero el lapso de tiempo que se empleó en la campaña no fué suficiente para poder formar un plano completo de tan com-

plicadas costas, y de los archipiélagos que la bordean, no obstante la laboriosidad y competencia de los exploradores.

Malaspina, noblemente impresionado por los estudios que había llevado á cabo, y comprendiendo por otra parte la importancia de adelantar el reconocimiento de las costas del NO. de Norte América, influyó en el ánimo del virrey de la Nueva España, conde de Revillagigedo, para que mandase una nueva exploración á aquellas aguas. En efecto, el 8 de Marzo de 1792 se enviaron las goletas *Sutil* y *Mejicana*, las que, comandadas por los inteligentes y laboriosos oficiales don Dionisio Alcalá Galiano y don Cayetano Valdés, llevaron á cabo importantes estudios que son del dominio público muchos años ha.

Un rasgo que pinta el carácter de Malaspina durante su residencia en Méjico, encontramos en la biografía de un sabio, despreciado por sus contemporáneos y alabado por la posteridad, el mejicano Antonio de León y Gama, autor de la *Descripción ortográfica del eclipse de sol* de 24 de Junio de 1778, cuyas desgracias parece que tuvieron cierta similitud con las de Malaspina, según lo describe su biógrafo:

“Gama sufrió la misma suerte que cabe á todos los hombres de genio poco intrigantes: no halló la protección que merecía su talento y se vió durante su vida olvidado de sus conciudadanos, quedando condenado á un trabajo penoso para sostener su

numerosa familia; pero cuando murió se le tributaron los mayores elogios. Un europeo, el célebre Alejandro Malaspina que había hecho algunas observaciones con Gama, levantó, sin embargo, su voz en favor de este sabio, recomendándolo á la corte, en tiempo en que aún le eran propicios sus favores.

Malaspina dió la vela abandonando las costas de Nueva España de una manera definitiva y siguió su viaje hacia los mares del Asia: visitó las islas Marianas, las Filipinas, la Papuasia, la China, la Australia y la Nueva Zelanda, regresando en seguida al Callao en 1793. Recorrió por segunda vez las costas chilenas, y doblando el Cabo de Hornos regresó á Montevideo. Aquí tuvo que apercebirse al combate y custodiar un rico convoy que peligraba en su viaje a Europa con motivo del estado político del Viejo Mundo. Arribó al puerto de su salida en España el 21 de Septiembre de 1794, con cinco años tres meses empleados en trabajos activos y erizados de mil penalidades y peligros.

Una vez en la península, recibió orden de ir á Madrid acompañado de los oficiales de su elección para que se ocupase en redactar su viaje y en darlo á la publicidad. Malaspina se acompañó de don Felipe Bauzá dando principio á sus trabajos á la vez que concebía la idea de que se crease en Madrid una oficina de Hidrografía que se encargara de conservar los trabajos de los exploradores y de la construcción de las cartas náuticas.

Favorecido en la corte y muy estimado por sus

relevantes méritos consiguió con el Bailío Valdés, Ministro de Marina por aquella fecha y poco antes de que dejase la secretaría, la creación de una Dirección de Hidrografía, y así, desde Aranjuez escribió á Bauzá: “habrá depósito hidrográfico y usted será su jefe” (1); pero el proyecto de Malaspina sólo lo llevó á cabo el ministro de Lángara, sucesor de Valdés, perfeccionándolo más tarde don Antonio de Caldel.

Cuando los amigos de Malaspina esperaban ansiosos la publicación de su viaje, en 1795, fueron sorprendidos con la noticia de su arresto en la Guardia de Corps, trasladándosele en seguida á un calabozo del Castillo de San Antón del puerto de la Coruña (2), sin que hasta ahora se haya podido saber la verdadera causa que motivase su prisión. Todos sus papeles fueron secuestrados y hasta Fr. José Gil, confesor del Rey y redactor del diario de Malaspina fué envuelto en la misma desgracia y encerrado en la Casa de Corrección de los Toribios

(1) *Vida Literaria* de don Joaquín Lorenzo Villanueva, tomo I, capítulo IV.

(2) A. de Humboldt en su *Viaje á las regiones equinocciales del Nuevo Continente*, tomo I, se expresa así al describir su salida del puerto de la Coruña el 27 de Junio de 1799: «Nuestra vista se fijó sobre el Castillo de San Antón en el que el desgraciado Malaspina gemía entonces en una prisión de Estado. Al momento de dejar la Europa para visitar las regiones que este ilustre viajero había recorrido con tanto fruto, hubiera deseado ocupar mi pensamiento en un objeto menos triste.»

de Sevilla. Así los eminentes servicios prestados á la ciencia por tan ilustre marino han quedado ocultos para el mundo científico, habiéndose salvado tan sólo la relación del derrotero, las observaciones hechas durante la expedición á las costas de América, Australia, Macao y Manila, los trabajos geográficos de Sud-América por Espinosa y Bauzá y otros documentos; mas esto es debido á la gran reserva con que tales tesoros se depositaron en la secretaría de marina para trasladarlos en seguida al Depósito Hidrográfico ideado por Malaspina y llevado á cabo poco tiempo después de su mala ventura.

En América sólo quedaron fragmentos de los estudios de Malaspina que nos han permitido juzgar de los talentos y tareas del infortunado marino aparte de las *Memorias sobre las Observaciones astronómicas* que se publicaron en 1809 y que contienen una breve noticia de los descubrimientos y observaciones de Malaspina, única muestra de sus viajes que ha visto la luz pública y que no nos ha sido dable consultar.

El ilustre don Felipe Bauzá, oficial científico de la dotación de las corbetas que comandó Malaspina y á quien tanto debe la geografía americana, siendo jefe del Depósito Hidrográfico de Madrid, abandonó la España en 1823 huyendo del absolutismo y se refugió en Londres, llevándose consigo varios papeles que conservaba de la expedición de

Malaspina, los mismos que más tarde puso á la disposición del barón Alejandro de Humboldt (1).

“Las operaciones ejecutadas por Malaspina y por los oficiales que trabajaban bajo sus órdenes, dice A. de Humboldt, (2) abrazan una inmensa extensión de costa desde la desembocadura del río La Plata hasta la entrada de la tierra del Príncipe Guillermo; pero el hábil navegante es más famoso por sus desgracias que por sus descubrimientos. Después de haber recorrido los dos hemisferios y escapado de todos los peligros de una mar borrascosa, los encontró todavía mayores en una corte, cuyo favor le fué funesto. Víctima de una trama política gimió durante seis años en un calabozo. El gobierno francés ha rescatado su libertad y Alejandro Malaspina regresado á su patria; y allí, á las orillas del Arno, en donde goza solitario de las profundas impresiones, que en un alma sensible y probada por la adversidad dejan la contemplación de la Naturaleza y el estudio del hombre en climas diferentes.

“Los trabajos de Malaspina yacen sepultados en los archivos no porque el gobierno temiese la revelación de unos secretos que creyese útil ocultar, sino porque debía quedar el nombre de aquel intrépido navegante en un olvido eterno. Por fortuna el Depósito Hidrográfico de Madrid ha hecho que el

(1) *El Araucano*, número 24 de 26 de Febrero de 1831.

(2) *Esayos Políticos sobre la Nueva España*, tomo II, cap. VIII, pág. 157.

público disfrute de los principales resultados de las observaciones astronómicas hechas durante la expedición de Malaspina. Las cartas marítimas que se han publicado en Madrid después del año de 1799, están fundadas en gran parte de los resultados importantes de aquellas observaciones; pero en vez del nombre del jefe, sólo encontramos el de las corbetas, la *Descubierta* y la *Atrevida*, que son las que comandaba Malaspina.”

Si tal supresión se hizo por orden ó consentimiento del Ministro de Marina, Lángara, debe lamentarse la suerte de tan honrado militar por cuanto era un instrumento que servía á la baja venganza del Príncipe de la Paz, don Manuel Godoy, privado de la reina á “causa de su exterior seductor y su talento músico (1).” Mas, esto nos exige que entremos en nuevas investigaciones; descendemos pues á las sucias intrigas cortesanas en busca de la verdad de las desgracias en que cayó Malaspina, por perseguir quizá un buen fin en favor de su patria adoptiva. Seguiremos la sencilla narración de don Joaquín Lorenzo Villanueva, testigo de los sucesos de aquellos tiempos (2).

La prisión estricta de Malaspina “atribuíanla, unos á escritos suyos, otros á haber comentado la vida de la reina María Luisa, que poco tiempo an-

(1) *Dictionnaire général de biographie et d'histoire*, por Dezobry et Bachelet.

(2) *Vida Literaria*, ya citada, tomo I, cap. IV.

tes había aparecido en Francia. Para mí lo más verosímil, y puede decirse cierto, es que aquel célebre marino fué víctima de una intriga entre la reina y dos damas suyas que fueron la Matallana y la Pizarro y el Príncipe de la Paz, don Manuel Godoy. En un intervalo de desafecto ó resentimiento en que andaba la reina á caza de medios para cortar la privanza del valido fué buscado Malaspina por estas damas para que á su vuelta de Lombardía, su patria, á donde iba con licencia, trajese realizado el plan de cierta corte que había de influir con el Rey para tan santa obra. Este plan escrito incautamente por Malaspina y guardado por la reina en una gabeta fué revelado á Godoy por la Pizarro, estrechada por él por sospechas que le inspiró una indeliberada expresión de la reina. La Matallana de quien se exigió primero la revelación del secreto se negó á ello constantemente. El plan descubierto y pintado por Godoy á Carlos IV con los colores que le convenía sirvió de instrumento á su venganza. La Matallana fué presa y desterrada de la Corte”.

El vengativo, cruel é ignorante Príncipe de la Paz, guardó un estudiado silencio respecto de los méritos y trabajos de Malaspina en sus Memorias publicadas en París en 1839. Habla de las importantes producciones de don Gabriel de Ciscar, de las tablas de don José Luiyando, de las publicaciones de la *Relación Histórica y Científica* de don Cayetano Valdés y don Dionisio Alcalá y Galiano, trabajo ejecutado en las goletas *Sutil* y *Mejicana*,

añadiendo en ella las demás expediciones anteriores practicadas por españoles para buscar el paso del NO. de América. “A instancias mías, dice Godoy, aquellos dignos oficiales ordenaron sus sabios manuscritos y extractaron los que relativos al mismo objeto, existían en el Depósito Hidrográfico, incluyendo en la misma obra la carta general que con grandes riesgos y fatigas levantaron desde las márgenes de aquel estrecho. Este libro fué recibido por la Europa sabia con el mayor aprecio y traducido en varias lenguas (1)”, pero un denso velo oculta á Malaspina, verdadero promotor del viaje de las goletas después de realizado por las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* bajo su mando.

Más adelante el vengativo Godoy sigue aplicando á su hoja de servicios las producciones del talento de muchos sabios, al paso que hacía por enterrar en lo más negro de su odio los méritos y hasta el recuerdo de Malaspina; pero todo este empeño se estrella ahora contra el recuerdo de los hombres y de la posteridad agradecida.

La triste persecución del infortunado florentino se ha perpetuado hasta este siglo, contribuyendo á ello el conocido erudito don Martín Fernández de Navarrete; pues no incluye á Malaspina en su notable obra titulada *Diccionario Marítimo Español*, y sólo al tratar del distinguido marino y astrónomo

(1) *Memorias de don Manuel Godoy*, Príncipe de la Paz. Tomo III, página 270.

don Dionisio Alcalá Galiano y por el hecho de haber tomado parte este oficial en los trabajos de la *Descubierta*, nombra á Malaspina, pero de una manera tan fría como si aún palpitará en él la odiosidad de que fué víctima. En ello, sin embargo, no hay sino cierta amarga consecuencia y un estudiado propósito por oscurecer los méritos del hábil florentino, como lo manifestó en su erudita introducción á la *Relación del viaje hecho por las goletas "Sutil" y "Mexicana" en el año 1792 para reconocer el estrecho de Fuca*.

Hay más aún: hablando de la expedición de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, no dice quien fué el jefe de esa expedición encargada "de dar vuelta á nuestro globo, bajo el mando de los capitanes de fragata don Alejandro Malaspina y don José de Bustamante y Guerra; y Galiano, predilecto siempre como uno de los oficiales que más sobresalían por su ciencia, fué embarcado con Malaspina en la corbeta *Descubierta*. Ésta y la *Atrevida* mandada por Bustamante, salieron de Cádiz el 30 de Julio y llegaron á Montevideo el 20 de Septiembre (1)." Sólo más adelante hace figurar á Malaspina proponiendo al virrey de Nueva España el reconocimiento del estrecho de Juan de Fuca por oficiales instruídos, á fin de llevar á cabo con las corbetas el examen de las islas Marianas y Archipiélago Filipino.

Un erudito como el señor Fernández Navarrete,

(1) *Memorias de Godoy*, t. I, págs. 368 á 370.

á quien nada se escapó en los empolvados archivos y bibliotecas, no debiera haberse olvidado de los importantes trabajos de Malaspina; pues ellos han sido un timbre de honor para España. Pero Malaspina era florentino y la fragilidad humana suele encontrarse hasta en los hombres más eminentes y privilegiados!

El *Anuario de la Dirección de Hidrografía de Madrid*, tomo VI, de 1868, publica la interesante *Relación de las navegaciones que ejecutó la corbeta de S. M. la "Atrevida", en viaje verificado unido á la "Descubierta", en los años 1789 á 1794, ordenada por su comandante don José de Bustamante y Guerra*. Esta publicación es, sin duda, de grande interés, aunque postergada por 74 años; pero produce una impresión dolorosa al notar una vez más que después de tres cuartos de siglo se haya olvidado por completo y de una manera estudiada la narración de Malaspina, pues el señor Bustamante y Guerra silencia en su relato cuanto hizo en unión de su ilustre jefe y colega y esto resalta tanto más cuanto que comienza su relación de viaje desde el 7 de Enero de 1791, siendo que había salido de Cádiz el 30 de Julio de 1789.

Parece también que Bustamante y Guerra, por halagar á su rey y señor no menos que al privado, procedió, como lo hizo en su escrito, olvidando por completo á su infortunado compañero que recuerda tan sólo cuando ha recibido órdenes é instrucciones de Malaspina. Sin embargo, y según puede colegir-

se de los antecedentes que hemos tenido á la vista, no hay hecho alguno que autorice para sospechar hubiese ocurrido la menor desavenencia entre Malaspina y Bustamante que explique la extraña conducta de este último. La Dirección de Hidrografía de Madrid, para ser consecuente y no verse implicada en la odiosa persecución de Malaspina, debiera dar á luz los trabajos verificados por la corbeta *Descubierta*, porque los de la *Atrevida* sólo son un complemento de los estudios de Malaspina.

Alguna vez, sin embargo, quiso recordarse á Malaspina poniendo su nombre á un puertecillo de la costa oriental de Patagonia, que se encuentra entre la península de Gravina y el cabo Arestizábal; pero el almirante Fitz-Roy, juez intachable como distinguido hidrógrafo, dice que “la inspección de ese puerto indica desde luego cuan inmerecidamente lleva el ilustre nombre de Malaspina, por cuanto no debe considerarse como tal puerto (1)”, pues sólo es un accidente de la costa, muy sucio y sólo útil para botes.

No nos ha sido posible averiguar con certeza quien haya sido el autor de tal calificativo; pero puede suponerse fundadamente que lo fuese don Felipe Bauzá, pues su nombre figura en las cartas españolas de principios del siglo XIX, y parece confirmarlo la carta número 40 de la colección del Depósito Hidrográfico de Madrid. En todo caso se

(1) *The South American Pilot*, parte II, pág. 45. Edición de 1850.

halla bien acompañado, teniendo en sus vecindades varios objetos calificados con el nombre de ilustres marinos contemporáneos á Malaspina, como Galiano, Bustamante, Ceballos, Ulloa, Gravina, Viana, etc., *lapsus pluma* del dibujante que nos permite justificar el alto aprecio que tenían por el ilustre Malaspina los marinos españoles de su tiempo.....

Tiempo es ya después de 83 años, de que se echen en olvido las odiosidades del príncipe de la Paz, don Manuel Godoy, ese déspota provisto de la corte de Madrid, y que la carcoma del odio que tan cruelmente ha perseguido al noble florentino hasta ultratumba, oculte su negra faz. La publicidad de los estudios de Malaspina, que yacen entre el polvo de los archivos de la Península, borrarían en parte la triste impresión que causa el recuerdo de la ingratitud.

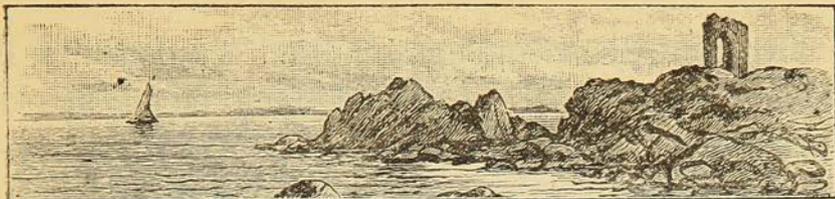
Los achaques de Malaspina causados por sus numerosos viajes y penosas exploraciones no menos que por el encierro que sufrió en el castillo de San Antón de la Coruña, quebrantaron su robusta salud y abatieron su espíritu. A poco de haber llegado á su patria, merced á los generosos esfuerzos del gobierno de Francia, dejó de existir “con el desconsuelo de no haber podido volver á España la cual llamaba patria suya en las cartas de sus amigos (1)”, mostrando así y hasta en sus últimos mo-

(1) *Vida literaria*, ya citada.

mentos que en su alma generosa no cabía el resentimiento.

Carlos IV y su privado, ante la historia no hacen sino enaltecer al infortunado Alejandro Malaspina. La posteridad le hará justicia, ya que el despotismo de aquel gobierno privó á los españoles de ese tiempo de la satisfacción inefable del reconocimiento y de la gratitud.





Felipe Bauzá

(Inédito)

Este capitán de navío de la armada española, nació en la ciudad de Palma, capital de la isla de Mallorca, el 19 de Febrero de 1764. Recibió su primera educación en Cartagena, y terminada ésta, entró el 10 de Febrero de 1779 de meritorio de la Real Escuela de Navegación de ese departamento establecida para la enseñanza del pilotaje, y en Mayo del mismo año fué embarcado en la goleta *San Antonio* comenzando desde entonces su vida de mar, y después de haber servido en varias otras naves de la armada, ascendió á pilotín de número, en 1782.

El 3 de Enero de 1786 fué promovido á segundo

piloto con cuyo título emprendió diversos viajes. El 27 de Enero de 1787 alcanzó el título de maestro de fortificación y dibujo de la Academia de guardiamarinas de la isla de León; pero no desempeñó este destino por haber sido embarcado en la fragata *Perpetua* al comando del brigadier Trifiño con el objeto de delinear los planos y cartas hidrográficas.

En 1º de Marzo de 1789 fué promovido á alférez de fragata y embarcado en Junio en la corbeta *Descubierta*, mandada por el capitán de navío don Alejandro Malaspina y que hizo la expedición destinada á dar la vuelta al mundo.

Bauzá en este viaje fué uno de los oficiales más laboriosos, distinguiéndose en el levantamiento y delineación de cartas y planos, como que era el oficial director encargado de este importante ramo.

Regresó á Cádiz en 1794. Después de esta fecha embarcado en diversos buques ejecutó varios viajes y comisiones científicas.

En Agosto de 1797 fué destinado al Depósito Hidrográfico á las órdenes de su director don José de Espinosa y Tello. Ya antes había estado en Madrid por real orden para entender en la publicación de las cartas, planos y derroteros en que había trabajado; pero la prisión y causa de Malaspina hizo que todo se paralizase y volvió al departamento de Cádiz.

El 10 de Octubre de 1808 fué encargado de la formación de un mapa de la frontera de los Pirineos; mas, como este estudio no lo realizase á causa de

la invasión francesa, se preocupó de poner á salvo los documentos del Depósito Hidrográfico, lo que pudo lograr después de mil contrariedades y peligros. Prisionero en Madrid por los franceses, logró fugarse en Mayo de 1809; se fué á Sevilla y de allí á Cádiz, con el encargo de establecer un Depósito Hidrográfico, donde tuvo además diversas comisiones de confianza.

En Julio de 1812 pasó á Madrid para recoger y organizar los efectos del Depósito Hidrográfico y conducirlos á Cádiz. Los devolvió á Madrid, haciéndose cargo del depósito hasta principios de 1815 que hizo entrega al propietario; mas como éste murió en breve, se le nombró en propiedad el 1º de Diciembre del mismo año.

El 21 de Octubre de 1819 fué promovido á capitán de navío, y el 25 de Junio de 1820 fué nombrado presidente de las comisiones encargadas de demarcar la división territorial de la península.

En 1821 fué electo diputado á Cortes, trasladándose con ella á Sevilla y Cádiz.

En 1º de Octubre de 1823 cesó en su comisión de diputado, por un real decreto, por lo que lo obligó á expatriarse, pasando á Inglaterra. El 12 de Octubre de 1825 fué dado de baja de la armada española.

En Londres se dedicó al estudio, su pasión favorita, y cuando ya tenía permiso para volver á su patria, falleció de un accidente apoplético, el 3 de Marzo de 1834. Con este motivo el periódico *Nautical*

Magazine de aquella época, publicado en Londres, consigna la siguiente necrología:

“La memoria de don Felipe Bauzá reclama justamente nuestro tributo, pues se dedicó al adelantamiento de nuestra propia y peculiar profesión, cual es la hidrografía. Como compañero de Malaspina en el célebre viaje de las corbetas españolas *Descubierta* y *Atrevida*, Bauzá echó los cimientos á su futura fama. Las desgracias causadas por ocurrencias políticas le obliga á abandonar la España y buscar un asilo en este país, en donde, separado de su familia, pasó los últimos diez años de su vida. Privado de aquellos recursos que debió haber disfrutado en sus últimos días, Bauzá halló en la continuación de su estudio favorito, la hidrografía, una ocupación que recreaba su espíritu abatido.

“Se estaba preparando para volver al seno de los que le habían abandonado, cuando de repente falleció de un ataque apoplético el 3 de Marzo, dejándoles tan sólo en inútil llanto lamentar su negligencia. Murió amado de cuantos le rodeaban y conocían sus excelentes cualidades, y su afable y cariñoso trato (1).”

Don Cesáreo Fernández Duro hablando de este ilustre hidrógrafo agrega:

“Muerto en Londres en 1834, fué objeto de una distinción rara vez acordada á los extranjeros y que

(1) *Don Felipe Bauzá*, por don Martín Fernández de Navarrete. *Colección de opúsculos*, Madrid, 1848, Tomo II. págs. 109-114.

revela el mérito de que estuvo dotado. Fué sepultado en la Abadía de Westminster, Panteón Nacional, donde á la par de los monarcas reposan, como es sabido, las cenizas de los hombres mas célebres de aquél reino: Shakespeare, Pitt, Nelson, etc. (1)''

Don Felipe Bausá á su paso por Chile en misión de don José de Espinosa y Tello, en 1794, para dirigirse á Buenos Aires, se ocupó, durante su residencia en Santiago, de: *Observaciones de la velocidad del sonido, de latitud, longitud y variación, hecha en Santiago de Chile por el teniente de navío don José de Espinosa y Tello, y alférez de navío don Felipe Bausá en 1794.* Este estudio fué publicado en las *Memorias sobre las observaciones hechas por dos navegantes españoles en distintos lugares del globo.... por la dirección de trabajos hidrográficos de Madrid*, tomo I, págs. 169 á 182.— Madrid, 1809.

Los valores alcanzados fueron los siguientes, para Santiago:

VELOCIDAD DEL SONIDO: 191 tresas ó sean 372.26 metros por segundo de tiempo.

Latitud S. $33^{\circ} 26' 05''$.

Longitud O. de Cádiz $64^{\circ} 34' 00''$.

ALTITUD DE SANTIAGO: 821 varas castellanas ó 686, 4 metros.

Los mismos distinguidos hidrógrafos á su regreso á Buenos Aires, constituyeron una *Carta esférica*

(1) *Disquisiciones Náuticas*, tomo III, pág. 428.

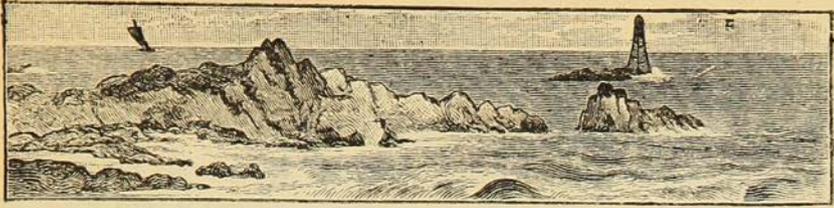
ca de la parte inferior de la América del Sur para manifestar el camino que conduce desde Valparaíso á Buenos Aires, construído por las observaciones astronómicas que hicieron en esos parajes en 1794. La Dirección de Hidrografía la publicó en 1810.

Don Diego Barros Arana refiriéndose á ésta, dice lo que va á leerse: “Bausá había estado en Chile en 1790, y había ayudado particularmente al levantamiento de planos en los diversos puntos en que se habían detenido los expedicionarios. Espinosa llegaba por primera vez en Diciembre de 1793; y hasta mediados de Marzo del año siguiente, se contrajo con su compañero á hacer observaciones físicas, astronómicas y meteorológicas que tienen un verdadero valor. No pudiendo contar con todos los instrumentos que necesitaban, utilizaron un anteojo que poseía para su uso particular un acaudalado comerciante de Santiago, observaron con escrupulosidad, pero no con una confianza absoluta, la propagación del sonido, la presión barométrica, la temperatura media de aquellos meses, la latitud y longitud de Santiago y de otros lugares, y su altura sobre el nivel del mar. Las observaciones recogidas durante su residencia en esta ciudad y en su viaje á Buenos Aires al través de las cordilleras y de las pampas, le permitieron levantar una “carta esférica de la parte interior de la América Meridional para manifestar el camino que conduce desde Valparaíso á Buenos Aires”, construida con notable exactitud, y que puede ser considerada el primer

trabajo verdaderamente geodésico que se hubiera hecho en Chile en una gran proporción de territorio" (1).

(1) «La carta de que hablamos en el texto fué perfectamente grabada en Londres en 1810 bajo la inmediata inspección de don José de Espinosa. En lo que respecta á Chile, traza todo el territorio comprendido entre los ríos de Choapa por el norte y Maule por el sur. Aunque toda ella es muy superior á cuanto se conocía hasta entonces, sólo es verdaderamente apreciable la porción más vecina á Santiago y el paso de la cordillera denominado Uspallata, acerca de la cual contiene la carta un cartón especial.....»

Don José de Espinosa ha referido en una de sus memorias que para hacer las observaciones que practicó en Santiago, usó un anteojo de nueve piés de largo, que era propiedad de don Manuel Cotapos. Era éste un acaudalado comerciante que habia sido diputado de comercio en 1787, y que fué prior del tribunal del consulado en 1811. Su casa, que es la que hoy tiene el núm. 36 de la calle de Huérfanos, era entonces una de las más ostentosas y hospitalarias de la ciudad, según lo han consignado los compañeros de Malaspina y el viajero inglés Vancouver.»



Roberto Fitz-Roy

(Inédito)

Vice-almirante de la marina inglesa. Se distinguió como hidrógrafo y meteorólogo. Nació en Ampton-Hall el 5 de Julio de 1805; era nieto por la línea paterna del tercer duque de Grafton, y por la materna del primer marqués Londonderry. Entró á la marina el 19 de Octubre de 1819 después de haber terminado sus estudios en la Real Escuela de Marina. El 17 de Septiembre de 1824 fué promovido al grado de teniente (1).

Después de haber servido en la fragata *Thetis* en el Mediterráneo, y en seguida en las costas de Sud-

(1) Seguimos la *Enciclopedia Británica*.

América, bajo el mando de Sir Juan Ahillimou y del capitán Bingham, fué elegido en Agosto de 1828 para secretario del almirante Sir Roberto Otway, comandante en jefe de la estación de Sud-América; y después de la triste muerte del comandante Stokes de la *Beagle*, se le confió el mando de este buque el 13 de Noviembre del mismo año.

La *Beagle* era una nave pequeña, de 240 toneladas, que hacía dos años se ocupaba en la exploración de las costas de Patagonia y Tierra del Fuego, bajo las órdenes del capitán Parker King que montaba la *Adventure*; y junto con ésta regresó á Inglaterra en el otoño de 1830. Fitz-Roy llevó consigo cuatro fueguinos, uno de los cuales murió de la viruela algunas semanas antes de llegar á Inglaterra, y á los demás trató de darles alguna educación, con poco provecho; más como él les había ofrecido devolverlos á su patria, se preparaba para cumplir su promesa, cuando recibió de nuevo el mando de la *Beagle* y la comisión de proseguir la exploración de las mismas inhospitalarias costas del extremo austral del continente Sud-Americano.

La *Beagle* salió de Plymouth el 27 de Diciembre de 1831, llevando como supernumerario al ilustre Carlos Darwin, á cuyo nombre está ligada la historia natural de la América del Sur. Después de una ausencia de cinco años y de haber estudiado además del Estrecho de Magallanes, una gran parte de las costas de Sud-América, corrió una línea cronométrica al rededor del mundo; fijándose así la lon-

gitud de muchos meridianos secundarios con la exactitud suficiente para las necesidades de la navegación ordinaria. La *Beagle* fondeó en Falmouth el 2 de Octubre de 1836.

En 1834 fué ascendido Fitz-Roy al rango de capitán, y desde su arribo á Inglaterra se ocupó en la discusión de los valores de sus numerosas observaciones. En 1837 la *Royal Geographical Society* lo premió con la medalla de oro, que sólo se concede á los cooperadores más distinguidos en las ciencias geográficas.

En 1839 publicó Fitz-Roy, en dos volúmenes en 8º, la narración del viaje de la *Adventure* y de la *Beagle* con la portada signiente: Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships *Adventure* and *Beagle*, betwen the years 1826 and 1836, discribing their examination of the southern shores of South America, and *Beagle's* circunnavegation of the globe. Londres, 1836.

Volumen I: *Procedings of the first expedition, 1826-1830, under the command of Captain P. Parker King, R. N., F. R. S.*

Volumen II: *Procedings of the second expedition, 1831-1836, under the command of Captain Robert Fitz Roy, R. N.*

Á estos volúmenes le siguió un tercero del inteligente naturalista Darwin, libro muy conocido, como la memoria de un viaje científico, con el siguiente

encabezamiento: *Journal of Charles Darwin, M. A., Naturalist to the Beagle.*

Finalmente, publicó un suplemento que contiene parte de la correspondencia y numerosos estudios que complementaban la obra *Apendix to volume II.*

La obra de Fitz-Roy como explorador, es de lo más notable, por su veracidad y el caudal de conocimientos que acumula con verdadero método y circunspección. Sin embargo, la envidia se produjo como siempre y se ensañó en él hasta el extremo de calificarlo, casi oficialmente, de “farsante”; pero ante el mundo entero fué absuelto y la maledicencia de sus émulos, del todo abatida, vista la exactitud de sus trabajos y más aún cuando Sir Francisco Beaufort, hidrógrafo, del Almirantazgo, informó á la Cámara de los Comunes, el 1º de Febrero de 1848, que “desde el Ecuador hasta el Cabo de Hornos, y desde aquí hasta el Plata, en el oriente de la América Meridional, todo lo que ha podido necesitarse se ha encontrado inmediatamente en la espléndida exploración que hizo el capitán Roberto Fitz-Roy”.

Sin embargo, con el curso de los años, y el ensanche adquirido por la navegación á vapor por el Estrecho de Magallanes y canales occidentales de Patagonia, esta hidrografía se continúa adelantando, teniendo siempre por base los notables estudios de King y Fitz-Roy estimados como maravillosos al considerar que ellos se ejecutaron con pequeños buques de vela y en un tiempo relativamente corto.

En 1842 formó parte del parlamento como miembro por Duharm, y por ese tiempo, más ó menos, aceptó el puesto de conservador de Mersey. En 1843 fué nombrado gobernador y comandante en jefe de Nueva Zelanda, permaneciendo aquí hasta 1845.

En Septiembre de 1848 fué nombrado superintendente del Arsenal de Woolwick, y en Marzo del año siguiente á la comandancia del *Arrogante*, una de las primeras fragatas de hélice que se echó al agua bajo su supervigilancia, encomendándole la importante comisión de probarla y de hacer estudios con ella. Después de terminada tan honrosa tarea, manifestó que su salud se hallaba quebrantada y que deseaba retirarse á la vida privada. En Febrero de 1850 se le puso á medio sueldo, no obstante de no hallarse en servicio, y en 1857 fué ascendido á contra-almirante de la lista de los retirados y á vice-almirante en 1863.

En 1851 fué elegido miembro de la *Royal Geographical Society*, y en 1854, después de haber servido por algunos meses de secretario privado de su tío Lord Hardinge, comandante en jefe de la Armada, fué enviado al Departamento Meteorológico del *Board of Trade*, para comenzar con el título de “Estadista Meteorologista”.

Fitz-Roy desde que se embarcó en la *Beagle*, en 1828, prestó mucha atención á los fenómenos que se producen ó acompañan al cambio del tiempo, y sus trabajos descritos en la narración de los viajes

de la *Adventure* y de la *Beagle* son de mucho interés, y en ellos se encuentran valiosas observaciones á ese respecto. Del mismo modo, cuando Lord Wrottesley, presidente de la “Royal Society” (1854) fué solicitado por el *Board of Trade* para que recomendase á un jefe que se hiciera cargo de la Oficina de Meteorología que se organizaba por esa misma institución, nombró sin titubear un sólo instante á Fitz-Roy, cuyo nombre quedó desde esa época unido á la Meteorología práctica y acreedor al respeto de los marinos.

Su libro titulado *Weather Book*, publicado en 1863, describe á grandes rasgos su experiencia y conocimientos superiores á cuanto se creía conocer, y aunque esta ciencia ha hecho grandes progresos en los últimos años, ese libro puede ser consultado con provecho por todas las personas que deseen ilustrarse en tan importante cuestión. Sus estudios relativos á las tormentas están desarrollados científicamente y dan resultados altamente satisfactorios.

Los trabajos de Fitz-Roy fueron continuados hasta 18 meses después de su muerte por los empleados que habían estado á sus órdenes, y aún cuando fueron paralizados cuando la sección meteorológica se confió á una comisión de la Royal Society, ellos fueron nuevamente continuados algunos meses más tarde.

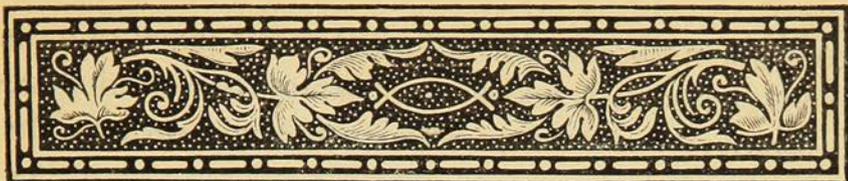
El nombre de Fitz-Roy ha sido y lo es aún muy conocido por los marinos del Universo, los que le

profesan gratitud, no sólo por su cooperación para el adelantamiento de la hidrografía al de la meteorología práctica, sino también por sus esfuerzos para reducir á una forma práctica las complicadas cartas del capitán Maury. De igual manera ha comprometido la gratitud de la marina del mundo por sus trabajos en la Asociación de Salvamentos de vidas. Sus últimos años fueron dedicados exclusivamente á esa humanitaria institución. La salud del cuerpo y del alma comenzaron á declinar visiblemente, y aún así rechazó el retiro y calma que se le prescribía, y en un instante... puso fin á su existencia el 30 de Abril de 1865.

Además de las obras ya comenzadas y que dió á luz Fitz-Roy pueden citarse- *Remarks on New Zealand. 1846; Sailing direction for South American pilots 1848;* sus informes oficiales al *Board of Trade, 1857-1865,* y algunos otros escritos ocasionales publicados en las revistas: *Royal Geographical Society* y en la *Royal United Service Institution.*

Chile más que otras de las repúblicas americanas del sur debe al almirante Fitz-Roy el delineamiento de su litoral, el arrumbamiento general de su costa y la seguridad para la navegación del cabotaje; mas si se nota deficiencias en los detalles de algunos tramos de la costa y de los archipiélagos australes ello es debido á la premura del tiempo que pudo consagrar á tan importante labor,

pero que nada aminoran la grandiosa obra que ejecutó, obra que representa el trabajo de varias generaciones y ejecutadas por un sólo hombre.



Los emblemas nacionales

«¡Muchachos!

La contienda es desigual. Nunca se ha arriado nuestra bandera ante el enemigo; espero, pues, no sea esta la ocasión de hacerlo. Mientras yo esté vivo, esta bandera flameará en su lugar, y os aseguro que si muero mis oficiales sabrán cumplir con su deber. —PRAT.»

(Arenga á los tripulantes de la corbeta *Esmeralda*, Iquique, 21 de Mayo de 1879.)

Pocos países podrán como Chile, unir á tan cortos años de vida independiente tan honrosa historia militar. Si la paz ha sido siempre el objeto principal de nuestros desvelos y la causa primera del desarrollo moral y material que tanto nos ha ser-

vido después en los momentos de prueba, nunca hemos prestado oído á los llamados que la guerra hiciera á nuestras puertas, sino cuando ha sido el recurso único para afianzar esa misma paz, ó precisados á infligir el condigno castigo á los insultadores de nuestra honra. Pocas guerras ha hecho Chile, pero siempre fueron ellas justas en sus móviles, dignas en sus propósitos y tan heroicamente sostenidas, como bien llevadas á término. Es por esto que el instinto popular, más fuerte á veces que las leyes oficiales, ha hecho un lema patrio del grito espontáneo de nuestros primeros soldados; ¡vencer ó morir!

A pesar de su corta vida oficial, Chile ha conocido ya tres banderas, esencialmente diversas, como emblema de su nacionalidad y todas ellas fueron siempre conducidas al combate y sostenidas con igual entusiasmo por sus hijos y defensores. Lógicamente, podríamos llamar á la primera, bandera de la Patria Vieja y á la última (la misma que, con ligeras modificaciones, ha llegado a radicarse como nuestro pabellón actual), bandera de la Patria Nueva, pues la restante, no fué sino una transición entre las dos.

*
* * *

La primera bandera chilena fué ideada por don José Miguel Carrera, para sustituir á la española, y se componía de tres fajas horizontales de color

azul, blanco y amarillo. Según parece, Carrera, antes de diseñar esta bandera, se consultó con el coronel Lastra, ex-oficial de la marina española, y puede suponerse que á éste se debió la elección de los colores.

Mas, si aquel pabellón fue aceptado de hecho y aún con entusiasmo por los primeros patriotas chilenos, como el símbolo nacional, no medió al principio acto oficial alguno designándolo con tal objeto. En *La Aurora de Chile*, tomo I, número 22, se ve que ya se usaba esta bandera el 4 de Julio de 1812, pues describiendo las fiestas que ese día se celebraban en honor de la independendia de los Estados Unidos de Norte América, dice: “El ramillete en que se veía enlazado el pabellón de los Estados Unidos con el estandarte tricolor... etc.” más el hecho de no detenerse esta publicación á describir dicho estandarte ó de hacer alusión á ser esa la primera vez que le enarbolaba, parece probar que antes aún de esa fecha él había aparecido en público. No queda, sin embargo, más constancia que la citada, sobre la época en que vió la luz nuestra primera bandera nacional.

Carrera trató poco á poco de ir introduciendo en el país el uso de los nuevos colores, y al efecto se conocen tres decretos suyos, por el primero de los cuales de fecha 16 de Julio de ese año ordenó que: “todas las clases del estado secular” usasen “la escarapela tricolor que se dispensó al ejército”; el 30 del mismo mes y año otro decreto dispuso que no

se pagara sueldo al empleado que no llevara la escarapela tricolor en el sombrero, y, por fin, por un tercero de igual fecha, se permite á los eclesiásticos seculares y regulares el decorarse con dicho emblema.

Más tarde, el 30 de Septiembre del mismo año, y con motivo de las fiestas patrióticas celebradas por primera vez en recuerdo de nuestra independencia, (las cuales hubo que retardarlas por dificultades para llevarlas á efecto el día 18) la nueva bandera tricolor fué enarbolada en la fachada de la Casa de Moneda y saludada con una salva de 21 cañonazos; puede considerarse este saludo como el bautismo oficioso, sino oficial, de aquella enseña que pasó á ser el símbolo de una nueva nacionalidad y el pendón de guerra de cuantos juraron defenderla en los campos de batalla.

*
* *

En esta ocasión se exhibió, también por primera vez, el primer escudo nacional, el que era esencialmente distinto del que actualmente conocemos; componíase de una columna dominada por un globo y cruzados sobre éste una palma y una lanza; un guerrero indígena á la izquierda y á la derecha una joven con el mismo traje le servían de soporte; dominaba el todo una estrella, y eran sus lemas: "*Post tenebras lux*" en su parte superior, y en la inferior "*Aut consilio, aut ense.*"

Es indudable que cada detalle de esa combinación llevaba en sí el sello de alguna de las ideas dominantes de libertad é independencia que ya empezaban á germinar con fuerza irresistible en los pechos de gran número de los chilenos, y que eran francamente patrocinados por los directores del país. Difícil sería, sin embargo, traducir con certeza el verdadero significado que sus autores quisieron dar á los varios emblemas comprendidos en el escudo; pero cualesquiera que ellos fueran, creemos que la estrella que lo submontaba, llevaba envuelta en sí ideas de gloria, de triunfo ó de progreso, mas no la del régimen unitario que indudablemente dió origen á la estrella solitaria de la bandera actual. No juzgamos por eso bien fundada la creencia algo extendida de ser la estrella de la actual bandera símbolo tomado del primer escudo nacional.

*
* *

Corta es la historia de aquella primera enseña patria, pero ella envuelve en sí las esperanzas, los triunfos y los dolores de esa memorable demolición del viejo edificio y organización de un nuevo Estado. El 15 de Junio de 1813, la junta gubernativa nacional declaró abolidos en nuestro ejército los signos y las banderas de los tiranos ordenando á la vez que en lugar de la bandera española se usase la tricolor “en la forma del modelo que se había puesto en la secretaría y que para los buques

mercantes sería sin estrella". Estas palabras del decreto prueban que aquella bandera no era igual á la primitiva, puesto que contenía una estrella que no se vé en el pabellón ideado por Carrera el año anterior; todo hace creer, sin embargo, que la disposición de las fajas y sus colores eran idénticos á los de la bandera original, por lo cual no puede esto considerarse como un nuevo distintivo sino sólo como una simple modificación de aquél.

De todos modos, el decreto á que hacemos referencia terminaba diciendo; "este glorioso distintivo, instalado en honor del Autor de la libertad presagiará eternamente triunfos y glorias á la Patria" y los hechos no desmentían las palabras, pues fué esa bandera que condujo á la victoria á los patriotas de Yervas Buenas y San Carlos y ella la que el valiente coronel Spano abrazara al morir en Talca, exclamando: "Muerdo por mi patria, por el país que me adoptó entre sus hijos" ¡Noble ejemplo de abnegación y de heroísmo, cien veces repetido entre los bravos de la Patria Vieja!

Pronto, sin embargo, debía eclipsarse esa bandera junto con las primeras glorias de Chile independiente: el convenio de Lircay firmado por el brigadier español don Sabino Gaínza, el 3 de Mayo de 1814, detuvo los progresos de la independencia y fué causa de un fuerte golpe dado al símbolo que la representaba. En efecto el 11 del mismo mes y año, una orden del día firmada por Lastra ordenaba que: "desde hoy en adelante no se use en los ejérci-

tos, plazas fuertes, castillos y buques del país, de otra bandera que la española, ni que las tropas puedan llevar otra cucarda que la que anteriormente acostumbraban”.

Este decreto no tuvo mucho cumplimiento, pues habiendo poco más tarde derribado Carrera al gobierno de Lastra y apoderándose de la dirección del país, volvióse á enarbolar la bandera tricolor, la que, en realidad, no había jamás dejado de usarse por los patriotas exaltados. El nuevo jefe realista don Mariano Osorio, en su última intimación de 29 de Septiembre de 1814, á los que mandaban en Santiago de Chile, exigía romper la bandera tricolor y aunque el ultimátum no fué obedecido, muchas fuerzas cayeron en Rancagua y con ellas la independencia del país y los símbolos que lo representaban. La bandera de la Patria Vieja feneció con la reconquista de Chile.

*
* * *

Restaurado el régimen nacional después de la memorable batalla de Chacabuco (12 de Febrero de 1817), renacieron con nuevo vigor las ideas de independencia absoluta, y, haciéndose eco de ella, *La Gaceta del gobierno de Chile* del 9 de Abril de 1817, hacía notar en un artículo de fondo que ya se había adoptado “un sello y pabellón especial, abatiendo los lemas y los castillos de España”. Volvía pues, Chile á tener una bandera; mas ¿cuál era ella?

¿Fué la antigua de Carrera, la tricolor actual, ó bien alguna diferente de ambas y de distinto diseño?

Deseándose celebrar con toda pompa el aniversario de la revolución de Buenos Aires, el general mayor, jefe de Estado Mayor del ejército de los Andes, dictó el 24 de Mayo de 1817, una orden del día en que se leen los trozos siguientes: “se nombrarán dos oficiales porta-estandartes, en la clase de capitán, uno del ejército de Chile y otro del de los Andes, para conducir los pabellones nacionales, entendiéndose que el del ejército de Chile llevará el de las Provincias Unidas y vice-versa...” “Los pabellones se colocarán en el presbiterio en dos pedestales, llevando siempre el de la derecha el de Chile...” “Finalizada la función, volverán los portas á tomar el centro de la compañía, que estará formada en el atrio del templo, regresarán á la posada del general, acompañándolo en la comitiva...” etc. Este es el primer documento oficial que hace referencia al uso de una bandera nacional después de Chacabuco; pero nada dice respecto á su descripción. Hay otro hecho, sin embargo, que da bastante luz á este respecto: el 2 de Octubre se celebraron en la capital unas exequias fúnebres por las almas de los bravos caídos en Rancagua en 1814, y con este motivo escribió don Bernardo de Vera y Pintado varias inscripciones patrióticas, una de las cuales dice como sigue:

“Mirad ahí que otra vez en sus baluartes
El estandarte tricolor flamea.
La sangre de los héroes de Rancagua,
Dignamente vengada por la fuerza,
La triste palidez del amarillo
En rojo animador el color trueca”.

Quedaba, por tanto, hecha la sustitución de los colores actuales á los del primer tricolor; pero en cuanto á la disposición que ellos ocupaban en la nueva bandera, se mantuvo la antigua de fajas horizontales. Tanto por esto, cuanto por el lapso de tiempo que esta nueva bandera permaneció en uso, es que la hemos considerado como una bandera de transición entre la antigua de la Patria Vieja y la moderna que todos conocemos.

Como sucediese, en efecto, que la adopción de este emblema fuera debido al entusiasmo de los partidarios del nuevo régimen, sin que mediase disposición gubernativa alguna que dictaminara en la materia, el gobernador de Valparaíso, coronel Lastra, pidió al gobierno por nota, fecha 3 de Octubre de ese mismo 17, una aclaración que fijara la disposición y colores de la nueva bandera nacional. La aclaración fué dada, y aunque ella no ha podido encontrarse, sábese que entonces se fijó por primera vez la forma que aún hoy conserva nuestra bandera y que ella fué debida al ministro de la guerra don José Ignacio Zenteno.

Más tarde este pabellón ha sido objeto de algu-

nas medidas tendentes á modificarlo en el uso más ó menos general de la estrella, pero ellas implican simples medidas de detalle que no bastan para clasificarlas como los orígenes de banderas diferentes. En efecto, el 18 de Febrero de 1826, un decreto supremo dispuso que la bandera chilena con estrella solo podría ser usada por los ejércitos, plazas de armas, buques de guerra, casa del Director Supremo, comandantes generales y gobernadores de provincias; el tricolor sin estrella quedaba para el uso de las naves mercantes y casas particulares. Este decreto, sin embargo, no obtuvo jamás la sanción popular; pues los particulares continuaron usando la bandera estrellada, y, finalmente, fué derogado por decreto de 4 de Julio de 1854, firmado por don Manuel Montt y el coronel, Ministro de Guerra y Marina don Pedro Nolasco Vidal, el cual fijó definitivamente la forma y dimensiones, ordenando que ella fuese la misma para las autoridades y particulares de la República.

*
* *

¿Cuál fué el origen de los colores que componen nuestra actual bandera, de la forma en que ellos se combinaron y de la estrella blanca que ocupa el centro del cuartel azul? La pregunta ha sido varias veces formulada y resuelta de diferentes maneras. Creen algunos ver en la adopción de los colores un recuerdo hecho á ciertas insignias usadas por los

guerreros araucanos en los primeros tiempos de la guerra de la conquista, y citan, por ejemplo, la octava 40 del canto XXI de la *Araucana* de Ercilla:

“Pasó trás esto luego Talcahuano
(que ciñe el mar en tierra y la rodea)
un mástil grueso en la derecha mano,
que como un tierno junco le blande
cubierto de altas plumas muy lozano,
siguiéndole su gente de pelea,
por los pechos al sesgo atravesados
bandas azules, blancas y encarnados.”

La explicación es indudablemente ingeniosa, pero no la creemos exacta; la organización del pueblo araucano, que jamás formó una nacionalidad, en el sentido propio de esta palabra, y que sólo conoció la agrupación en tribus más ó menos extensas, pero siempre independientes unas de otras, no era, por cierto, la más á propósito para dar nacimiento á un pendón ó distintivo de una patria que verdaderamente no existía; la historia enseña que el uso de los pabellones nacionales no ha sido jamás conocido por los pueblos errantes ú organizados en pequeñas agrupaciones, y que él ha surgido siempre conjuntamente con la formación de grandes nacionalidades, como un medio de enlazar entre sí y distinguir de las restantes á todas aquellas familias que se unían para un fin idéntico ó bajo la autoridad de un soberano común. Por otra parte, en po-

cos pueblos indígenas han alcanzado los tintes un uso tan restringido como entre los araucanos, y es poco creíble que una tribu de entre ellos hubiese llegado hasta adoptar una combinación fija de colores como emblema de su nacionalidad.

Nos inclinamos, por esto, á ver en la estrofa de Ercilla más bien una invención poética destinada á dar novedad al canto, que la descripción verídica de un uso adoptado por los mocetones de Talcahuano. Es también admisible la suposición de que los guerreros de Arauco cargasen en ocasiones y como trofeos de anteriores victorias, los lienzos recogidos en el saqueo de las casas españolas; mas ello no acusaría la elección de determinados colores para este uso especial.

De todos modos, realidad ó ficción, la octava de Ercilla estaba escrita, y es posible, y aún probable, que ella diera la idea para formar nuestra segunda bandera, aquella de las fajas horizontales de los colores azul, blanco y encarnado, tanto más cuanto que en la época en que ella fué usada estaban de moda los recuerdos y alusiones á la población indígena del país anterior á la conquista; pero en cuanto á la bandera actual, á la de Zenteno, más fácil nos parece ver el origen de todos sus elementos, sus colores, la disposición de ellos y su estrella solitaria, en la composición, en un todo análoga á la nuestra, del pabellón de los Estados Unidos de Norte América. Fácil es, en efecto, comprender que reducidos á sólo una de cada color las varias fajas blan-

cas y rojas de la bandera americana y á una sola estrella las muchas que ella cuenta, se tendrá, sin más alteración, nuestra hermosa bandera nacional; y esa alteración, era no sólo natural sino impuesta por las circunstancias para sustituír á la confederación de los varios estados americanos (representados por las estrellas y las fajas de su bandera) la constitución unitaria de nuestra patria.

*
* *

La historia de nuestro escudo de armas es paralela á la de nuestra bandera: apagado el primer escudo después de los sucesos de Rancagua, la victoria de Chacabuco dió nacimiento á un segundo escudo que no fué sino la transición entre aquél y el que hoy simboliza la República. Un Senado Consulto de 23 de Septiembre de 1819 dispuso en efecto, se colocasen las armas nacionales sobre las puertas del palacio de gobierno, y describe el escudo como consistiendo “en un campo azul oscuro, ubicada en su centro una columna del orden dórico sobre su pedestal de mármol blanco, encimada del mundo nuevo americano, submontada de un letrero que dice: *Libertad*, y sobre éste una estrella de cinco puntas representante de la provincia de Santiago, presentándose á los lados de la columna otras dos estrellas iguales por Concepción y Coquimbo, orlado todo de dos ramos de laurel, atados sus cogollos con una cinta y rosa tricolor apareciendo en su cir-

cuito toda armería por el orden de caballería, infantería, dragones, artillería, bombardería, con los demás jeroglíficos alusivos á la vil cadena de esclavitud que supo romper la América”.

El siguiente día 24, esta disposición obtuvo la sanción del Director Supremo, y al subsiguiente se trasladó con gran pompa de la casa del escultor nacional don Ignacio Andía y Varela á la de gobierno, y se colocó sobre la puerta principal de éste un escudo tallado en madera, de acuerdo con la descripción que antecede, y el cual había sido trabajado por dicho escultor.

*
* *

En cuanto al actual escudo de armas ideado indudablemente, teniendo á la vista la bandera nacional, lo que da á ambos cierta feliz analogía en sus colores y disposición, sólo data desde el 26 de Junio de 1834, fecha de la ley que lo adoptó como símbolo de la República. En el mensaje pasado al Congreso por el Presidente don Joaquín Prieto, que dió nacimiento á dicha ley, se describe el escudo de armas como presentado en campo de azur y de gules una estrella de plata; teniendo por timbre un plumaje tricolor de azul, blanco y encarnado, y por soportes, un huemul á la derecha y un cóndor á la izquierda, coronados cada uno de estos animales con una corona naval de oro. Este mensaje (que, se sabe, fué redactado por don José Ignacio Zenteno, au-

tor, también, del diseño del escudo de armas de la actual bandera chilena) explica que los dos esmaltes de su campo concuerdan, en sus tributos, con la naturaleza del país y el carácter de sus habitantes y también con el contiguo distrito colonial de Chile y con el territorio de Arauco, importante adquisición de la República.

La estrella de plata es la que nuestros aborígenes usaron siempre en sus pendones, y recuerda también la posición geográfica de Chile, la más austral del orbe conocido. El cóndor y el huemul son elegidos, aquél como el ave más fuerte, animosa y corpulenta de nuestros aires, y éste como el cuadrúpedo más raro y singular de nuestras sierras. El plumaje que ostenta con timbre, es el mismo que adorna el sombrero del Presidente de la República como característico de la dignidad suprema, y, finalmente, la corona naval de oro recuerda el glorioso triunfo de nuestras naves sobre las de España en las aguas del Pacífico.

*
* *

La escarapela nacional se compone ahora de los mismos colores del pabellon, y el estandarte de la República es formado por la bandera nacional con el escudo de armas en su centro, y tiene por lema: *Por la razón ó la fuerza*. Este estandarte ha sido usado hasta ahora, impropriamente, á nuestro mo-

do de ver, como distintivo del Presidente de la República.

*
* *

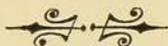
No tenemos el espacio suficiente ni es ésta la ocasión de recordar la hermosa historia escrita entre los pliegues de la bandera tricolor. ¿No guió ella siempre á las huestes chilenas al combate y á la victoria? ¿A qué fiesta de las artes y del progreso no dió ella su sombra protectora? ¿Cuándo no fué su presencia causa de orgullo y de noble entusiasmo en los pechos de los chilenos á cuya memoria trajera la idea de la patria ausente?

*
* *

Fué ésta la bandera que sirvió para la jura de la independencia el 12 de Febrero de 1818, ella la que arboló en sus naves la primera escuadra nacional, ella la que tremoló en Maipo el 5 de Abril de 1817, ella, en fin, la que radicada como símbolo definitivo de nuestra nacionalidad, ha guiado siempre con honra y con gloria á las huestes nacionales.

La historia de la bandera chilena es la historia de las glorias de Chile, y ella está grabada en la memoria de todos los chilenos. Es por esto que hemos preferido resumirla citando al frente de estas líneas las hermosas palabras que en ocasión solemne supo ella inspirar al noble y valeroso capitán de Iquique:

“Jamás se ha arriado la bandera y espero que no será ésta la ocasión de hacerlo...” Sí! si en momentos de duda nuestro corazón se oprime y vacila nuestra fe en los destinos de Chile, recordemos las palabras del joven héroe, y creeremos que aún no ha llegado—ni jamás llegue!—el momento de arriar el pendón de nuestras glorias.



BIBLIOGRAFÍA

DE LOS LIBROS, FOLLETOS Y ARTÍCULOS PUBLICADOS

POR

D. FRANCISCO VIDAL GORMAZ

(1857 - 1901)



BIBLIOGRAFÍA

DE LOS

LIBROS, FOLLETOS Y ARTÍCULOS PUBLICADOS

POR

D. FRANCISCO VIDAL GORMAZ

(1857 - 1901)

-
1. RECONOCIMIENTO del rio Maullin, diciembre de 1856 i noviembre de 1857.—Reconocimiento de los canales del sur de Chiloé.—Enero a marzo de 1857. Trabajos hidrográficos sobre el cañal Dalcahue en Chiloé. Abril a Marzo de 1857.

Memoria de Marina 1857.—*Anales de la Universidad*, XVI pág. 139, dos planos, del Río de Maullín y el de la península y archipiélago de Taitao.

Estas tres exploraciones las emprendió el comandante Hudson, G. é H.

son en la *Janequeo*, acompañado de los señores oficiales de marina: O. M. Costa, Manuel Thomson, S. Hudson y Francisco Vidal Gormaz y el Dr. Francisco Fonck.

Fueron estos estudios hechos á la ligera, porque en esos tiempos la marina militar no tenía más elementos que los del uso de á bordo y aún estos de calidad muy inferior. Por esto los trabajos del capitán Hudson deberán mirarse con indulgencia y desecharse toda crítica al confrontar sus estudios con los conocimientos modernos.

2. HIDROGRAFIA. Observaciones sobre el derrotero del señor Cox.

Rev. de Sud América, T. 1, 1861, pág. 279 y 366.

Estudia el libro del señor Cox y llega á la conclusión de que todos sus datos son erróneos, pues los ha tomado de publicaciones en su mayor parte antiguas, dando, por esta causa, sus noticias un resultado negativo. «La fuente principal de que se ha servido para formar su *Derrotero*, es la obra del capitán Fitz-Roy y Parker King, publicada el año 1840 y escrita por los años 1835 y 1836, época en que se exploraron las costas de Chile, examinando detenidamente sólo aquellos puntos que ofrecían algún interes en aquellos tiempos, y mencionando los demás muy á la ligera, á causa de su ninguna importancia, como lo vemos al examinar el Archipiélago de Chiloé, la bahía de Arauco, la costa de Atacama y varios otros puntos intermedios.

«Esta circunstancia parece no haberla tenido presente el señor Cox, al ver que da entero crédito á las descripciones de Fitz-Roy cuando trata sobre esos puntos. Olvida también numerosas publicaciones sueltas que andan diseminadas y que habrían sido de gran interes para su *Derrotero*».

3. REPUBLICA de Chile. Código de señales para la marina militar de la República, redactado por el teniente 2º de marina don Francisco Vidal Gor-

maz Aprobado i declarado Reglamentario por decreto supremo de 13 de diciembre de 1860. (Publicacion oficial). (*Escudo*).—Santiago: Imprenta del *Ferrocarril*.—1861.

4.º; 192 págs. las ocho primeras de informes y decretos, III de índice, III de índice alfabético, erratas, g. á 18 uso del Código, advertencia, sobre señales y luces y desde la pág. 19 á 192 el texto del Código.

Este libro fué el primer impreso que ha poseído la Marina Militar de Chile desde su formación, y existe actualmente con algunas reformas. Antes de 1861 sólo existían pequeños cuadernos manuscritos que trataban únicamente de las rutinas del servicio ordinario del uso de á bordo y pocas señales para navegar en convoy. Cuando se trataba de servicios especiales se redactaban también cuadernos especiales, que caían en desuso tan pronto como cesaba la comisión especial. Este libro correspondió á las necesidades de la época y vino á satisfacer un gran vacío en la marina; más, el progreso del arte naval lo ha hecho anticuado.

4. DOS BOQUETES en los Andes que dan paso a la República Arjentina, a la altura de Chiloé, por Francisco Vidal Gormaz.

Anales de la Universidad, 1863, T. XXII, pág. 670.

En 1863 el señor Vidal emprendió un viaje á la costa del continente en la región del sur con el objeto de buscar un paso á las pampas de la Patagonia. En efecto, penetró por el estero de Comao hasta llegar á su origen «que lo forman tres hermosas cataratas». Desde aquí «se ven al oriente dos grandes boquetes que dan á las florestas de la Patagonia.» Cree que pueden ser utilizables para un ferrocarril trasandino con motivo de lo fácil que sería para tal empresa el valle que atravesó y que conduce á las pampas. En el mismo paralelo

y á cien leguas al E. de los boquetes estan los puertos que forman la península Valdés, en el Atlántico. En la época que el autor hacía estos estudios se debatía con la República Argentina la cuestión Patagonia, y es por esto que le da, el señor Vidal, importancia á estos boquetes.

5. ESTUDIO para fijar la lonjitud de la Escuela Naval de Valparaiso por medio del eclipse de sol del 25 de abril de 1865.

Hállase en: *Memoria de Marina*, 1865.

El resultado de este estudio fué satisfactorio en cuanto era posible el procedimiento empleado.

6. ORGANIZACION i maniobras de una flota de buques mistos; medios de determinar las distancias en la mar, e instrucciones para el desembarco de marineros o cañones de desembarque por Ramon i Francisco Vidal Gormaz (Tenientes 2.^{os} de marina).—Santiago de Chile: Imprenta Nacional, calle de la Moneda, número 46. 1865.

8.º; 162 págs. Cuatro estados y veinticinco de tablas.

Esta publicación fué hecha como suplemento al *Código de señales* para el servicio de la escuadra chilena y como un medio de explicar las señales de una escuadra de buques mixtos ó de vapor solamente.

7. APUNTES hidrográficos sobre la costa de Chile acompañados de algunos planos levantados por los oficiales de la Armada de la República.—Santiago de Chile: Imprenta Nacional, calle de la Moneda, número 46. 1866.

4.º; 192 págs.

Esta obra ha sido compuesta con los documentos oficiales

que se registran en las *Memorias de Marina*. Los editores: don Francisco J. Molina y F. Vidal Gormaz.

8. **ESPLORACION** hidrográfica de la costa i rios de la Araucania, comprendidos entre la punta Cautin por el norte i la punta Chauchau por el sur, hecha de órden del Supremo Gobierno, por el Teniente 1º de Marina don Francisco Vidal Gormaz.—Imprenta Nacional, calle de la Moneda, 46. 1867.

4.º; 32 págs. y tres planos.

Tirada por separado de la *Memoria de Marina*, 1867. Hállase también en *Anales de la Universidad*, T. XXIX, 1867.

Esta exploración que incluye los rios Queule, Toltén é Imperial, tuvo por principal objeto adelantar los conocimientos de la comarca, antes que penetrasen á la alta frontera araucana, las tropas que debían ocupar á Toltén y la margen sur del río de este nombre, lo que tuvo lugar en 1867, siendo jefe de la ocupación militar el coronel Cornelio Saavedra.

9. **PRIMEROS** trabajos de la comision exploradora del rio Valdivia que comprenden el rio Cruces i sus tributarios.—Imprenta Nacional. 1868.

4.º; 46 págs. y un plano port. de col.

Tirada por separado de la *Memoria de Marina* de 1868; además se halla en los *Anales de la Universidad*, T. XXXI, 1868; y en *El Araucano*, 1868, núms. 3242 y 3243.

Este estudio nos hace conocer toda la ramificación del río Cruces y localidades que lo bordan, etc.

10. **CONTINUACION** de los trabajos de exploracion del rio Valdivia i sus afluentes por el capitan

graduado de corbeta Francisco Vidal Gormaz.— Santiago de Chile: Imprenta Nacional, calle de la Moneda, núm. 46. 1869.

4.º 79 págs., una de erratas, tres láminas y un plano.

Tirada por separado de la *Memoria de Marina*, 1868; y *Anales de la Universidad*, T. XXXIII.

Este estudio comprende el reconocimiento del río Calle-Calle, desde el lago Riñihue hasta la ciudad de Valdivia y los principales tributarios, con noticias de los terrenos inmediatos, etc.

11. RECONOCIMIENTO de la costa comprendida entre la rada de los Vilos i el río Choapa, i del río Valdivia i costa comprendida entre el morro Bonifacio i el río Maullin, verificado de orden del Supremo Gobierno por Francisco Vidal Gormaz, capitán graduado de corbeta.—Santiago de Chile. Imprenta Nacional, calle de la Moneda, número 46. 1870.

4.º; 109 págs. dos planos y un diagrama.

Tirada por separado de los *Anales de la Universidad*, T. XXXV; y *Memoria de Marina*, 1870.

Son dos estudios diferentes: El 1.º, aparte de la hidrografía se ocupa también de los recursos que ofrece la comarca; y el 2.º trata del río Futa y sus tributarios, del litoral comprendido entre el puerto de Corral y el canal de Chacao, de los estudios climatológicos de litoral de Valdivia, Llanquihue y Chiloé y sobre la historia natural.

12. ESPLORACION de la costa de Llanquihue i archipiégo de Chiloé practicado por orden del Supremo Gobierno por Francisco Vidal Gormaz, Capitan Graduado de Corbeta.—Santiago de Chi-

le. Imprenta Nacional, calle de la Moneda núm. 46. 1871.

4.º; 168 págs.. una de erratas y tres planos.

Anales de la Universidad, 1871, 2.º semestre, Tomo XXXIX, pág. 5.

El Ministerio de Marina le dió las instrucciones que siguen:

1.º Proseguir la exploración del canal de Chacao y seno de Reloncaví, extendiéndola al río Maullín, islas de Calbuco, costa continental, ríos que en ésta desagüen y á los boquetes que puedan ofrecer los Andes dentro de estos límites.

2.º Tomar una carta general de la región que explore en la escala de $1 \times 250,000$ para que pueda considerarse como la continuación de la carta topográfica de la República, consignando en ella todos los detalles que puedan adquirirse, sobre el terreno fuera de los hidrográficos á que se refiere principalmente la comisión.

3.º Formar en escala mayor un plano del canal de Chacao, canales de Calbuco y demás localidades que Ud. crea conveniente detallar para que puedan contener todos los pormenores necesarios á la navegación. Formar asimismo un derrotero de aquellas aguas, que comprenda los datos precisos al pilotaje y á la buena inteligencia de los planos.

4.º Por lo demás, reitero á Ud. las consideraciones generales que se han hecho en las instrucciones anteriores referentes al reconocimiento de las costas del sur.

13. ERCILLA i el descubrimiento de Chiloé.

Rev. de Santiago. 1872, T. I, pág. 540. Támara litografiada.

El objeto de este artículo es el de resolver un punto histórico bastante interesante, cual es la región por donde fué descubierto el archipiélago de Chiloé, punto en que discrepan los historiadores.

14. ESPLORACION del seno de Reloncaví, lago de

Llanquihue i rio Puelo. Practicada por órden del Supremo Gobierno bajo la direccion de don Francisco Vidal Gormaz, Capitan Graduado de Corbeta.—Santiago de Chile. Imprenta Nacional, calle de la Moneda, núm. 46. 1872.

4.º; 179 p., tres planos y tres láminas.

Tirada por separado de la *Memoria de Marina*, 1872; se publicó además en los *Anales de la Universidad*, T. XLI, 1872; *El Araucano*, 1873, núms. 4078 y 4086.

15. ESPLORACION de las costas de Colchagua i de Curicó i de la albufera de Vichuquen, practicada por órden del Supremo Gobierno en Setiembre de 1872, por el Capitan de Corbeta Graduado don Francisco Vidal Gormaz.—Santiago. Imprenta Nacional, calle de la Moneda, núm. 46.—1873.

4.º; 55 págs. y cuatro planos.

Figura además como apéndice de la *Memoria de Marina*, 1873; *Anales de la Universidad*, T. XLIII.

Este estudio adelanta muchos datos sobre la costa de Colchagua y Curicó, da á conocer algo de la geografía de la comarca, y algunos datos estadísticos sobre la producción de sal, etc.

16. PLANO topográfico i jeográfico de la República de Chile. Levantado de órden del Gobierno bajo la direccion de A. Pissis grabado por N. Desmadryl.

Sud América, Rev. científica y literaria, 1873. T. I, pág. 955.

Es un juicio crítico de este trabajo, imparcial y de levantado espíritu.

17. OBSERVACIONES astronómicas jeográficas i meteorolójicas hechas durante la esploracion de las cordilleras de San José en marzo de 1873, por el Capitan de Fragata de la Armada de la República don Francisco Vidal Gormaz.

Hállase en: «Exploración de las lagunas Negra y del Encañado en las cordilleras de San José y del valle del Toro, por don Benjamín Vicuña M.—Valparaíso, 1874. Págs 141 á 205.»

8.^e, XIX, 271 p. y una de índice, un estado y tres planos y una vista.

Existe otra edición en folio á dos columnas. IV, 83, una en blanco y una de índice, doce fotografías, tres planos y una lámina de proyecto del señor Ansart.

Benjamín Vicuña Mackenna, que presidió la comisión de estudio de esta exploración decía del trabajo del señor Vidal: «Sucede en orden natural al excelente itinerario descriptivo del secretario de la comisión, el trabajo puramente científico, y no por esto menos interesante del esperto, laborioso é inteligente comandante Vidal sobre todas las etapas de ese mismo itinerario, estudiadas exclusivamente bajo el punto de vista de la ciencia.»

Los principales puntos de la expedición eran:

1.^o Reconocer las lagunas Negra y del Encañado bajo el punto de su valor como surgideros y depósitos permanentes de agua para el uso de la agricultura de la provincia de Santiago.

2.^o Verificar el mismo reconocimiento en el sentido de explotar las lagunas como depósitos de agua para los casos de sequías extraordinarias.

3.^o Examinarlas con relación al interés geográfico y geológico que las formaciones de esta especie, tan frecuentes en nuestras cordilleras, pueden ofrecer para la ciencia.»

18. ELOJIOS de don Claudio Gay. Discurso leído en el acto de su incorporacion a la Facultad de

Matemáticas i Ciencias Físicas (15 de octubre de 1874.)

Anales de la Universidad. T. XLV, 1874, pág. 498.

19. PROYECTO del plan jeneral de iluminacion de las costas de Chile.

Hállase en: *Memoria de Marina* 1875, y en *El Araucano* del mismo año, número 4587.

En colaboración con Galvarino Riveros.

20. RECONOCIMIENTO del rio Maullín por la comision esploradora de Chile i Llanquihue bajo la direccion del Capitan Graduado de Fragata don Francisco Vidal Gormaz.—Santiago de Chile, Imprenta Nacional, calle de la Moneda núm. 46.—1875.

4.º 179 págs. una de erratas, cuatro de láminas y un plano. Tirada por separado del *Anuario Hidrográfico*, T. I; *Anales de la Universidad*, T. XLV, 1874, pág. 567.

Aparte de la hidrografía, trata de historia natural, producciones de las comarcas que riega el Maullín, costumbres, etc.

21. PLAN JENERAL de avalizamiento de la costa de la República.

Encuétrase en: *Memoria de Marina*, 1876.

En colaboración con Galvarino Riveros.

22. ALEJANDRO Malaspina.

Rev. Chilena, T. XII. 1878.

Rev. de Marina, 1887 T. IV, pág. 281.

Se publicó por primera vez en la *Revista Chilena* y des-

pués con algunas modificaciones en la de Marina. Es la primera biografía que se haya escrito sobre ese célebre marino.

23. ALGO sobre los archipiélagos de Guaitecas, Chonos i Taitao.

La República, 1878, 1.º de Agosto; *El Ferrocarril*, 1889, Enero 19.

24. METEOROLOGIA. Algunos datos relativos al terremoto del 9 de Mayo de 1877, i a las agitaciones del mar i de los otros fenómenos ocurridos en las costas occidentales de Sud América.—Santiago, Imprenta Nacional, Bandera 29. 1878.

4.º; 32 págs. portada de color.

Anuario Hidrográfico, T. IV. págs. 449.

25. EL CAMINO de Bariloche i la ganadería. Por Vege.

El Sur, periódico quincenal destinado á las provincias australes, 1879, págs. 49-52.

Los Tiempos, 1879.

26. GEOGRAFIA náutica i derrotero de las costas del Perú, arreglado segun los documentos mas modernos, por la Oficina Hidrográfica de Chile.—Santiago. Imprenta Nacional, Bandera, núm. 29. 1879.

4.º: 191 págs.

Este estudio fué motivado por la guerra Perú-boliviana y su objeto primordial, fué servir á la marina chilena en sus operaciones sobre las costas enemigas. Estas publicaciones fueron de suma utilidad al ejército y á la marina.

El señor Ministro de Guerra en campaña, don José Fran-

cisco Vergara, decía en nota al Director de la Oficina. «Están destinadas (las publicaciones) á prestar, como las anteriormente publicadas, un servicio de verdadera importancia al ejército de operaciones» y el General en Jefe agregaba: «Las oportunas publicaciones de la Oficina Hidrográfica, que Ud. dirige tan laboriosa como útilmente, serán un importante auxiliar del ejército en sus movimientos sobre los territorios enemigos, debiéndose á Ud. y á sus colaboradores la ejecución de un trabajo que contribuirá en mucha parte á dar á nuestros jefes y oficiales los conocimientos que deben guiarnos en sus cálculos y operaciones para llevar á feliz término la presente guerra.»

27. GEOGRAFIA náutica de la República de Chile.

4.º

Esta obra apareció por entregas sucesivas. Todas tienen paginación aparte, menos la 2.ª que en su foliatura continúa la de la entrega 1.ª Ninguna constituye en rigor una edición especial. Todas ellas son tiradas aparte de idéntica composición tipográfica del *Anuario Hidrográfico*, (tomos V, VI, VII y VIII).

Entrega 1.ª 1879.

Entrega 2.ª 1880.

Entrega 3.ª 1880.

Entrega 4.ª 1882.

Entrega 5.ª 1883.

La primera entrega trata:—Instrucciones sobre el puerto de Corral y río Valdivia.

La segunda comprende:—Desde el río Toltén hasta el puerto Quintero.

La tercera: desde el puerto de Quintero hasta Mejillones del Sur. En esta entrega están los derroteros de las islas San Félix y San Ambrosio; islas de Juan Fernández; islas Sala y Gómez; é isla de Pascua ó Rapa Nui.

La cuarta: Archipiélago de Chiloé y Litoral de Llanquihue.

Y la quinta: desde Mejillones del Sur hasta el río Locomba.

A fines de 1902 esta obra, estudiada hasta hoy día, fué presentada al Congreso para reimprimirla. Indudablemente que, como todo esfuerzo de magnitud en bien del progreso de nuestra marina, fué rechazada por dicha corporación. Lo que se pedía era sólo unos cuantos pesos para ayudar á los gastos de impresión.

28. LOS DESCUBRIDORES de las costas occidentales de Chile i sus primeros exploradores, por Francisco Vidal Gormaz.—Ruy Diaz, Juan Fernández, Alonso Quintero, Alonso de Camargo, Juan Bautista Pastene, Francisco de Ulloa, Francisco Cortés Ojeda

Anuario Hidrográfico, T. V, 1879, pág. 383.

El señor Vidal G., tan dedicado á los estudios históricos como á los de su profesión, ilustró el *Anuario Hidrográfico* con muchos documentos históricos relacionados con la hidrografía, documentos que quería acopiar para una historia de la náutica de Chile.

Los títulos de ellos son:

Expedición de Bartolomé Díez de Gallardo (1674-1675).

Expedición de Antonio Vea (1675-1676).

Díez de Gallardo cruzó el istmo de Ofqui y recorrió parte del golfo de Penas, siempre en busca de posiciones inglesas en aquellas comarcas. Al año siguiente se comisionó á don Antonio de Vea para que hiciera un reconocimiento de las regiones visitadas por Díez de Gallardo. Este distinguido oficial de la marina española siguió el mismo itinerario sin avanzar más allá del extremo norte del grupo de las islas Wellington, ó sea sin pasar al sur del paralelo 48°; pero su capitán Pascual de Iriarte avanzó por alta mar hasta la boca occidental del Estrecho de Magallanes. *Anuario Hidrográfi-*

co, t. XI, y además se hizo un tiraje por separado de estas dos memorias.

Exploraciones geográficas é hidrográficas practicadas por don José de Moraleda y Montero, alférez de fragata y primer piloto de la Armada 1786-1792.

El señor Vidal Gormaz sacó una copia del original que se conserva en el Depósito Hidrográfico de Madrid. En 1887 y 1888 se publicó un importante trabajo (que es sin disputa uno de los más importantes que se practicaron durante el período colonial), en el *Anuario Hidrográfico*, tomos XII y XIII, y en un volumen separado. Este va precedido de una prolija biografía de Moraleda escrita por el señor Barros Arana.

Diario del viaje y navegación hechos por el padre José García, desde su misión de Cailín, en Chiloé, hacia el sur, en los años 1766 y 1767.—*Diario de don Cosme Ugarte 1767 y 1768.*—*Diario del piloto Francisco Machado en su viaje á Guallaneco y Estrecho de Magallanes 1768.*—Los estudios de Machado, según entendemos, son los primeros que han dado una forme tangible á la geografía de las Guaitecas, Chonos y grupo de Wéllington. Se publicaron en el tomo XIV del *Anuario* y en volumen por separado.

Viajes del padre frai Francisco Menéndez al lago Nahuelhuapi en 1791-94

De los cuatro viajes que aparecieron en el tomo XV del *Anuario* y en tirada por separado, el tercero se publicó en extracto, por no haberse conseguido la relación completa de él.

Narración histórica del viaje ejecutado de este del Estrecho de Lemaire a las costas de Chile, por el jeneral don Enrique Wrover, en los años 1642-43, y la Relación del viaje á la isla de Amat, y sus adyacentes por don José de Andía y Varela, 1774.

Primera traducción castellana hecha, del primero de los trabajos, por don José Röehner para don Diego Barros Arana, y obsequiada á la vez por éste á don Francisco Vidal Gormaz para que la publicara en el *Anuario*, y se publicó en el tomo XVI y en tirada por separado.

29. NOTICIAS del desierto i sus recursos.—Santiago. Imprenta Nacional, Bandera, núm. 29.—1879.

4.º; 21 págs.

Este trabajo fué publicado para el servicio del ejército en la guerra del Perú. Contiene datos que en los días de la campaña fueron leídos con interés.

Se encuentra reproducido en el *Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid*, T. VII, págs. 65-84, acompañado con la reproducción de la *Carta del Desierto de Atacama* del ingeniero Villanueva

30. ESTUDIO sobre el puerto de Iquique, por Francisco Vidal Gormaz, Capitan de Fragata.—Santiago de Chile. Imprenta Nacional, calle de la Bandera, núm. 29.—1880.

4.º; 24 págs., y un plano.

Tirada por separado del *Anuario Hidrográfico*, T. VII, 1881, pág. 3.

31. LLUVIA caída en las estaciones meteorológicas del litoral chileno en junio de 1880.

Diario Oficial, 1880, 2.º semestre, pág. 1167.

Anales de la Universidad, T. LVII, págs. 387-389.

32. CUESTIONARIO relativo a los ríos de la República.—Santiago de Chile. Imprenta Nacional. 1882.

4.º; 9 págs.

Siendo el señor Vidal Director de la Oficina Hidrográfica tenía la idea de formar un catálogo de los ríos de la República. Al efecto hizo este CUESTIONARIO y lo dirigió á todas las personas vecinas y conocedoras de los ríos. Por incuria ó por ignorancia bien pocas contestaron, ó mejor dicho nadie,

á las preguntas del señor Vidal. Dicho folleto tenía por fin adquirir conocimiento de todos los ríos, de su importancia relativa y de las perspectivas que ofrecieran al futuro desarrollo de la piscicultura.

33. LOS EMBLEMAS nacionales. Introduccion al Código de señales de la Armada de Chile, propuesto en concurso, por el capitan de fragata don Francisco Vidal Gormaz i aprobado por decreto supremo de 24 de noviembre de 1882. (*Epígrafe de Prat*). Santiago de Chile. Imprenta Nacional, Moneda 52.—1883.

4.º; 15 págs. y una lámina,

Tirada por separado del *Anuario Hidrográfico*, T. VIII.

34. EMBARCADERO en las costas de Colchagua i Curicó por Francisco Vidal Gormaz. 1885.

El Ferrocarril, de Octubre, 1885.

Estudio de Pichilemu.

35. INFORME sobre el servicio meteorológico de los Estados Unidos.

Diario Oficial núm. 2326, 21 de Enero de 1885 y núm. 2345 de Febrero 12 del mismo año.

El señor Vidal fué nombrado como miembro de la Delegación chilena ante el Congreso del Meridiano, celebrado en Nueva York, en 1884. Como se sabe, en él se adoptó como meridiano, único para todas las naciones, el de Greenwich. En dicho viaje tuvo oportunidad el señor Vidal para imponerse del servicio meteorológico de los Estados Unidos; y en el presente informe, da cuenta de lo que pudo observar en la oficina correspondiente.

36. MISION de Francisco Vidal Gormaz a Estados Unidos i Europa.—Santiago. Establecimiento topográfico de *La Época*, 36 J, calle del Estado, 36 J. 1885.

4.º; 44 págs.

Á la v. de la p.: «Se da á luz este folleto con un fin enteramente personal, y sin otro objeto que el de presentarlo á los amigos del autor como una prueba de que éste los ha tenido presente durante su ausencia del país.—Santiago, Junio 12 de 1885.»

37. DESCRIPCION de la costa de las provincias de Colchagua i de Curicó comprendida entre la caleta Sirena i la punta Panilenco.

Anuario Hidrográfico, T. XI, 1886, pág. 3 y un plano.

Es completo este estudio en la parte de hidrografía y bastante noticioso por los datos generales que se dan del comercio y producciones de esas provincias.

38. DOCUMENTOS históricos oficiales relativos a los primeros pasos i medidas tomadas para introducir la navegacion a vapor en las aguas de Chile.

Rev. de Marina 1886, T. II, pág. 545.

39. EL RIO Valdivia. Necesidad de canalizarlo, por Francisco Vidal Gormaz.—Valparaiso: Imprenta de *La Patria*, calle del Almendro, núm. 16. 1886.

4.º. 27 págs.

Tirada por separado de la *Rev. de Marina*. T. III.

Ofrece algunas noticias de los trabajos que ejecutó la draga *Constitución* en el lecho del río.

No es del caso decir lo inútil y acaso perjudicial de los

trabajos de la draga *Constitución* en el lecho del río, lo que sucedió no por desidia ó malos resultados de la obra emprendida, sino por haberla dejado á medio principiar el Ministro que ordenó cesar los trabajos.

Me basta consignar que el folleto de mi referencia fué útil y despierta, todavía, interés para emprender la obra de canalización del Valdivia, que no se puede negar sería de capital importancia para ese centro comercial.

40. ISLAS del Cabo de Hornos. Isla Caridad.

El Ferrocarril, septiembre de 1888.

Firmado *Vege*, seudónimo que siempre ha usado el señor Vidal Gormaz para sus artículos de la prensa.

41. OBSERVATORIO astronómico. Informe de los señores Uldaricio Prado, Francisco Vidal Gormaz i Adolfo Formas.—Santiago. 1888.

77 págs. y un croquis.

Tirada por separado de la *Memoria de Instrucción Pública* de 1887.

Este informe fué redactado por el señor Vidal.

42. UNA TEMPESTAD jiratoria. en el Cabo de Hornos, por Francisco Vidal Gormaz.

Revista de Marina, T. VI, 1888, p. 202, dos láms.

Tempestad observada por el bergantín de guerra chileno *Meteoro*, en los primeros días de Marzo de 1859.

43. PROPUESTA para la iluminacion jeneral de la costa de Chile hecha por los señores Récopé i Laffon, acompañada de todos los informes recaidos sobre ella.—Ministerio de Marina. 1889.

A la v.: Santiago: Imprenta Gutenberg, Estado 38.

Desde la pág 61 á 111 se insertan las informaciones presentadas por los señores marinos: Galvarino Riveros, Francisco Vidal Gormaz, Javier Molina, R. Vidal Gormaz y F Rondizzoni.

44. ALGUNOS naufragios ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento hasta el año de 1800 por Francisco Vidal Gormaz. Valparaiso, Imprenta de la Libreria del Mercurio de Tornero Hermanos, Las Heras, 29-C.—1890.

4.º; 45 págs.

Tirada por separado de la *Revista de Marina* de Valparaíso, Tomo X. Se reprodujo en el diario *La Tribuna*, 1890.

A más de la narración sumaria de los naufragios por orden cronológico, emite el autor algunos conceptos históricos y la relación de los primeros astilleros que han habido en las costas chilenas.

45. EL ARCHIPIÉLAGO de los Galápagos por Francisco Vidal Gormaz. (Del *Anuario Hidrográfico*, tomo XV).—Santiago de Chile. Imprenta Nacional, Moneda, 112.—1890.

4.º; 47 págs. y un plano de las islas, según las cartas inglesas números 789 y 2,640.

De este estudio se hizo una tirada por separado del *Anuario Hidrográfico*. Hállase, además, en el *Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid*, Tomo XXXI, y en el *Anuario de la Dirección de Hidrografía*, de Madrid, T. XXX. En estas dos últimas publicaciones se ha dado cabida al juicio crítico del señor Jiménez de la Espada en el que encomia el trabajo del señor Vidal.

46. INFORME relativo a las ubicaciones de los fa-

ros del litoral chileno del norte entre Arica i Valparaíso.

Hállase en: Anuario de la Marina, 1890, págs. 135 á 186.

Esta comisión fué llevada á término feliz, por la Comisión de ubicación de faros, señores Vidal Gormaz, Roberto Maldonado y José M. Campbell y por los señores oficiales de la *O'Higgins*, Miguel Aguirre, Carlos Plaza C., Guillermo Soubllette y Domingo Pulido.

El trabajo consta de dos partes: el de la ubicación, que es el presente y el de la *Hidrografía del litoral*, que permanece inédito.

47. CÓDIGO de señales para la Marina de Chile (*Ancla*).—Iquique: Imprenta de *La Patria*. Calle de Tacna, número 75-A. Editor propietario Luis E. Castro.—1291.

4.º; III, III, 170 págs. y una lámina de semáforo.

Este libro es tan sólo una 2.ª edición del *Código de Señales* de 1861, escrito por don Francisco Vidal Gormaz, y declarado reglamentario por decreto supremo de 13 de Diciembre de 1860. La escasez de este libro que se hacía sentir en la *Escuadra Constitucional*, hizo que se reimprimiera; pero se le suprimieron los antecedentes y documentos que encabezaban lo primera edición, incluso el nombre del autor, y el decreto que la autorizaba; pero en cambio se le agregaron al encabezamiento algunas modificaciones sugeridas por la experiencia y se llenaron también algunos blancos que en previsión se habían dejado con tal objeto. Sin embargo este libro sólo debe considerarse como una segunda edición de la de 1861.

48. LAS primeras tierras que vió Colon al descubrir el Nuevo Mundo por Francisco Vidal Gormaz, miembro correspondiente de la Academia de

la Historia de Madrid.—Santiago de Chile. Imprenta Cervantes, Bandera, 73.—1892.

4.º; 34 págs. y un plano.

Al dar cuenta, editorialmente, el Director de *El Ferrocarril* del número extraordinario de los *Anales* con que la Universidad de Chile conmemoró el centenario del descubrimiento de América, se expresó así del trabajo del señor Vidal: «Bajo el título de las primeras tierras que vió Colón al descubrir el Nuevo Mundo estudia el señor Vidal Gormaz la debatida y hasta ahora no solucionada tesis de cuál de las islas Lucayas es la Guanahani que avistó Colón al descubrir el Nuevo Mundo, en la madrugada del 12 de Octubre de 1492, y que denominó San Salvador.

Como se sabe, el *Diario* de Colón diversamente interpretado, ha dado origen á este desacuerdo. Unos opinan porque la antigua Guanahani es la isla de *Gat* y otros la de *Watling* la *Gran Turca* y la *Mariguana* ó *Mayaguana*. Esta última hipótesis fué sustentada entre nosotros mismos por el erudito brasilero señor Varnhagen en estudio publicado en los *Anales* universitarios que tuvo mucha resonancia entre los críticos europeos y norte-americanos.

El señor Vidal Gormaz tercia ahora en este debate con prolija investigación é ilustrado razonamiento y, á su juicio, la primera de las Lucayas descubiertas por Colón, no es otra que la de *Wätling* de las cartas modernas. Considera que esta es la única que ofrece completa semejanza á la isla descrita por Colón. Es un estudio que hace honor á la ilustración del autor y que manifiesta el interés con que se sigue en nuestro país el movimiento científico de las investigaciones históricas.»

49. EL VOLCAN Calbuco i algo sobre los volcanes Puntiaquedo, Martin i Huequé. Por Vege. (*Francisco Vidal Gormaz.*)

El Ferrocarril, Diciembre 16 de 1893.

Sobre erupción del volcan Calbuco en 29 de Noviembre. El tema de este trabajo fué observado á bordo de la cañone-*Pilcomayo*. Venía acompañado de observaciones y diversos panoramas que el periódico por falta de útiles para esta clase de publicaciones no pudo aprovechar.

50. ALGUNOS naufragios ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento hasta nuestros dias. Por Francisco Vidal Gormaz, Miembro de la Facultad de Ciencias Físicas de la Universidad de Chile; de las Sociedades de Jeografia de Paris i Madrid; Caballero de la Orden de San Lázaro i San Mauricio, de Italia; condecorado con las Palmas de Oficial de Instruccion Pública, de Francia; correspondiente de la Real Academia de la Historia, de Madrid, etc.—Santiago de Chile. Imprenta Elzeviriana. 1901.

4 °: XVI, 899 págs.

Damos á continuación un trabajo critico que *El Chileno*, de Santiago, dió á la estampa pocos dias después de aparecido el libro:

Un distinguido marino, el capitán de navío de nuestra Armada don Francisco Vidal Gormaz, acaba de enriquecer la bibliografía nacional con una en extremo interesante cronología de naufragios ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento hasta nuestro días.

Comienza el volumen con el naufragio de la *Nao Santiago* de la escuadrilla con que Hernando de Magallanes cruzó por primera vez el estrecho que lleva su nombre, en 1520, y concluye con el de la *Ross Shire*, barca inglesa de cuatro palos, incendiada en Pisagua por explosión de gases, el 14 de Diciembre del año último; y tiene como apéndices dos índices: uno cronológico y otro alfabético para facilitar las consultas.

Son ochocientas diez páginas de nutrida é interesante lectura y en ellas están recopilados datos de no escasa importancia histórica y de inapreciable valor científico.

La narración cronológica de los naufragios, con la explicación documentada ó racionalmente calculada de sus causas formaría en cierto modo un código de experiencia para nuestros marinos, especialmente para los jóvenes, enseñándoles á conocer los peligros que encierran nuestras costas, las corrientes que dominan en ellas y sus trastornos violentos.

Desgraciadamente, como lo dice el señor Vidal Gormaz, la estadística de los siniestros marítimos no ha comenzado aún en Chile y no habido hasta la fecha nada que pueda servir de guía á los que se entregan á los eternos peligros del mar. Su obra viene á llenar este vacío en gran parte y sin contar los servicios que está llamada á prestar á los marinos, llega en tiempo oportuno para despertar la actividad gubernativa.

Algunos de esos naufragios han ocurrido sin duda por negligencia, descuido ó torpeza de los capitanes, pero la mayor parte, el inmenso número, se deben á la inseguridad de nuestros puertos, á lo poco alumbrado de nuestras costas y á la falta absoluta de medios adecuados para prestar auxilio oportuno á un buque en peligro.

País esencialmente marítimo, Chile necesita tener bien alumbrada su costa, buenos puertos de abrigo y, más que todo estudios hidrográficos completísimos con avalizamientos que indiquen el menor de los peligros para no dejar á los navegantes ni siquiera el pretesto de decir que si les ocurre una desgracia es porque la costa no está bien exclarecida.

Con ello, facilitando extraordinariamente la navegación, se daría gran impulso al cabotaje; las embarcaciones menores poblarían nuestra estensa costa dándoles la vida que hoy les falta en gran parte á las industrias que en otros países tanto florecen en las regiones marítimas.

Y aquí nos vamos á permitir tomar del texto del señor Vidal Gormaz una indicación suya que debería acoger el Supremo Gobierno porque refleja ideas que desde hace mucho

tiempo alimentan nuestros mejores marinos y que consideran como un medio fácil de dar movimiento industrial á las regiones australes del territorio: la creación de un astillero oficial, modelo.

«En el momento actual, dice el señor Vidal Gormaz, cuando se despliega cierta actividad por colonizar los archipiélago del sur y la región continental adyacente que es de mayor porvenir, se hace necesario proteger el arte de la construcción naval como medio de perfeccionar la viabilidad, garantizar la navegación por medio de embarcaciones más apropiadas y de abrir un gran mercado á las necesidades de esas comarcas.

«En esas regiones la agricultura nunca será de gran valor á no ser en localidades muy especiales aún desconocidas, concretándose sus habitantes especialmente á la navegación, á la pesca, á la labranza de maderas, á la ganadería, á las varias industrias que habrían de tener vida en la región continental. Chiloé, á no dudarlo, está llamado á servir esas necesidades que comienzan á nacer y que muy pronto habrían de formar una verdadera riqueza nacional.

«Un astillero modelo organizado en forma conveniente, como las escuelas de agricultura, etc., produciría en las regiones australes una revolución saludable, donde los hijos de Chiloé son desde su origen hombres de mar, constructores, carpinteros de ribera, calafates, etc. Esa población sólo quiere luz y ejemplos que imitar para el mejor desarrollo de sus facultades y muy luego la veríamos innovar y dar libre vuelo á sus facultades ingénitas.»

Nada necesitamos agregar á las autorizadas palabras del ilustrado marino, para llevar ante nuestros hombres de gobierno el convencimiento de cuán útil y benéfica sería una obra semejante. La construcción naval en Chile no necesita sino ligerísima ayuda para surgir vigorosa del sopor porque atraviesa desde tantos años.

La verdad es que, á pesar del abandono en que se la ha mantenido, vive y en cierto modo prospera; ella es la que provee á las costas del sur de la mayor parte de las peque-

ñas embarcaciones que las surcan; désele un ligero auxilio y poblará también de naves las costas de todo el norte y centro de la República.

No concluiremos sin enviar nuestra más ardiente felicitación por su importante trabajo al señor Vidal Gormaz y un sincero voto de aliento para que continúe la ruda pero fructífera tarea que se ha impuesto, de proporcionar á la ciencia estudios tan interesantes como el de que nos ocupamos y el que, según sabemos tiene en preparación, sobre hundimientos y solevantamiento de las costas de Chile y que aguardamos con viva impaciencia.

51. HUNDIMIENTO o solevantamiento de los archipiélagos australes de Chile. (Memoria premiada por la Universidad de Chile), por Francisco Vidal Gormaz. (*De La Revista Nueva*).—Santiago de Chile. Imprenta Mejía, calle de Nataniel núm. 65.—1901.

4.º; 23, una p. á la v.; tirada de 100 ejemplares.

«En esta obra premiada por la Universidad de Santiago, el autor ha examinado las apariencias locales de los hundimientos sucedidos entre la gran isla de Chiloé y la península de Taitao en la costa de Chile.

Estas observaciones del ilustre marino, tienen el mérito de probar hechos bien estudiados sobre hundimientos locales, aun que no son suficientes para explicar la historia de la formación de los canales y de las islas chilenas.

El autor se apoya sobre la existencia de bosques muertos y sumergidos bajo el actual nivel del mar los cuales solamente pueden haber permanecido á tierra firme.

Con gran inteligencia, y apoyado en sus propias observaciones, se vuelve el autor contra la aceptación de un levantamiento general ó local de la costa chilena combatiendo con razones propias las apariencias de estensas conchas en las costas, á muchos metros sobre el nivel del mar, ó en el

interior, alegadas por ilustres exploradores como pruebas de estos levantamientos.

Por una parte el hombre y por otra aves de diversas clases, son los que amontonaron estas masas de conchas, como hoy día puede explicarse en todas sus particularidades.

Hasta la aceptación de un levantamiento local por las pruebas de un levantamiento del fondo de bahías, que 300 años pasados eran más hondos, sabe refutar el autor muy claramente por hechos y comparaciones con informes antiguos, muy seguros y explicando la disminución del fondo, como por ejemplo en la bahía de Carelmapu y en otras partes, á las acumulaciones de arenas por las corrientes y por las fuertes mareas explicadas por él.—P. Stange.—*Petertermanns Mitteilungen*. Núm. 9.—1901.

Poco tiempo después se tradujo al inglés; pero no he obtenido su colación bibliográfica, pues el que poseía un ejemplar de esta traducción, don Nicolás Anrique Reyes, falleció y sus libros todavía no se han puesto en venta.





ÍNDICE

	Págs.
ADVERTENCIA PREVIA.....	V
Archipiélagos de Guaitecas, Chonos y Taitao.....	1
Islas del cabo de Hornos, Isla Caridad.....	15
Ercilla y el descubrimiento de Chiloé.....	25
Alejandro Malaspina.....	35
Felipe Bauzá.....	61
Roberto Fitz-Roy.....	69
Los emblemas nacionales.....	77
Bibliografía.....	95

