



## LA GOLETA DE GUERRA "ANGUD"

TOMA POSESION DEL ESTRECHO DE MAGALLÁNES



*(Conclusion)*

NOVIEMBRE 27

A la 1 A. M. viento flojo. Pasamos la caleta Rocky. A las 2 enfrentamos la isla Amandus, principio del Indian Reach, donde nos calmó el viento i la marea en contra. A las 9 A. M. tuvimos viento del N. moderado. Seguimos de vuelta i vuelta hasta llegar a la parte mas angosta donde habia una playa de arena i dos islotes. Fuí en la chalupa a sondar este lugar i encontré excelente anclaje de cuatro a doce brazas de agua: abrigado por una gran piedra; regresado a bordo vi que el tiempo era amenazante, el cielo cargado i seguia llovizando. Anclé en este lugar hasta que cambiara el tiempo; a este fondeadero lo denominé puerto Carolina. El señor

Philippi fué a reconocer un río que hai poco mas al N. del fondeadero, en donde encontró bastante ciprés útil para buques chicos i rastros de venados grandes.

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

#### NOVIEMBRE 28

Desde media noche viento fuerte del N. con lluvia, que duró hasta las 4 A. M. El tiempo nada prometia. A esta hora el viento aflojó del N.; marea en favor con alguna fuerza. Levé el ancla a las 8 h. 20 A. M. A las 10 A. M. cambió el viento al S. flojo al principio i pasé el Indian Reach por medio de piedras. Considero este pasaje el mejor de todos. El que navega este canal debe mantenerse por la costa del E. que es el mejor. A medio dia refrescó el viento, lloviznando. A las 3 P. M. pasé la bahía Sevee sin ver indios; pero enfrente de las islas estaba todo quemado recientemente, seguimos con viento moderado hasta las 4 P. M., hora en que el viento aflojó i la marea nos llevó atras. Vimos una playa cerca i mandé la chalupa con el señor Philippi a sondar i encontró buen anclaje: fondo de 15 a 16 brazas, arena i piedra chica i por el frente otra playa con buen tene-dero para los vientos del O. A una hora despues de haber fondeado cambió la marea i aproveché esta oportu-nidad para pasar las Angosturas. Nos favoreció una ventolina de cuando en cuando i a remos llegamos a la parte mas estrecha, donde nos calmó enteramente i con la marea, que corre con rapidez en estos lugares. Apro-

veché de los remos para pasar por medio de dos islotes mui cerca el uno del otro; la marea nos llevó hasta una mancha de sargazo que tiene como tres brazas de agua i aumenta rápidamente a 5, 7, 8 i 9 i en parte hasta 15 brazas fondo de fango i arena. A las 11 el norte estaba mui oscuro i el cielo cargado, hora en que habíamos pasado las Angosturas sin novedad. La marea nos faltó para cambiar i en la punta de una isla encontré fondo en 15 brazas sobre una piedra; cuando traté de fondear, nos llevó atras la marea creciente, largué el ancla pero no encontré fondo i tuve que recojerla i seguir a remos a otra isla inmediata. La marea nos llevaba con rapidez. Llegué a las 12 i di fondo en 10 brazas, distante como una cuadra de tierra. El cielo estaba mui cargado i batia el N. con el S. Mandé a descansar a toda la tripulacion hasta tener viento i quedé solo a cargo de la cubierta.

## NOVIEMBRE 29

A la 1 A. M. nos salió viento del S. con chubascos. Levé a esta hora el ancla. A las 2.30 pasé por la caleta Humareda, el viento seguia refrescando llamando al SE. A las 4 A. M. viento fuerte. Enfrentamos las islas nombradas de D. Domingo. A las 6 A. M. enfrentamos la punta N. de la isla Rosario. El N. habia moderado. A medio dia viento flojo. A las 3 P. M. enfrentamos la isla Millar. A las 7 P. M. viento fresco del S., cielo claro i pasando la isla S. Pedro de los Guayanecos dirijí el rumbo al NO.  $\frac{1}{4}$  O. La isla demoraba al S. 7 millas. A esta hora distinguí una embarcacion a la vela dirijiéndose en popa hácia la goleta *Ancud*. Horzé al viento

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

Mandé 5 hombres de la tripulacion de la *Ancud* con el piloto en su misma chalupa para avisar i traer al capitan lo mas pronto posible. Al mismo tiempo viré la goleta *Ancud* al SE. para atracar mas cerca de la isla; el viento era en estos momentos recio del S. Llegué hasta en-

contrarme a ocho brazas de agua, donde di fondo cerca de una piedra a esperar las embarcaciones.

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

Primer piloto: Amond Maujier.

Segundo piloto: Luis Oranje.

Tonelero: Próspero Peié.

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

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

### NOVIEMBRE 30

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

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

A las 5 A. M. divisamos el cabo Tres Montes por el este. El buque hacia mucha agua. A las 6 A. M. enfrentamos cabo Raper; demoraba al NNE. 14 millas de distancia. A esta hora se descubrió que en el golpe de mar que recibió la goleta reventó una tabla del costado de babor por la parte de la jarcia mayor como 12 piés de largo. Colocóse una tabla delgada encima con

lona alquitranada, lo que impidió que hiciera agua como ántes, pero el peso de las dos chalupas i treinta i un indiuos a bordo con sus equipajes obligó a trabajar demasiado a la goleta.

A las 7 A. M. la mar era terrible, las rayas de mareas i el viento recio del S., lo que a veces me hacia tener cuidado por la goleta. En una de estas fuertes marejadas, la chalupa mas de a popa se fué a pique. La mar estaba tan elevada que nos reventó el remolque de la otra, por lo cual tuve que forzar la vela para andar a la par con las olas, pues cada una nos parecia nos iba a caer encima.

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

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

#### VIERNES 1.º DE DICIEMBRE

Seguí rumbo NNO.; al ponerse la luna asenté la vela i seguí bajo el trinquete de cuchilla con dos rizos. A las

4, cuando amanecía no se pudo descubrir la tierra por la espesa neblina, para reconocer alguna punta fija, pues la marea corría de 5 a 6 millas por hora. A las 8 A. M. aclaró un poco i descubrimos la isla Huamblin (Lemus o Socorro) que demoraba al E. el centro de la isla. La costa todavía cubierta de neblina. A medio día aclaró. A esta hora demoraba al S. de la aguja, la isla Ipun S. 30° E.

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

## DICIEMBRE 2

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

## DICIEMBRE 3

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

## DICIEMBRE 4

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

## DICIEMBRE 5

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



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

---

### DOCUMENTO Núm. 1

Núm. 275.

*Ancud, Mayo 19 de 1843.*

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

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

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

Dios guarde a Ud.

D. ESPIÑEIRA

Al capitan de puerto don Juan Guillemos.

---

## INSTRUCCIONES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ancud, Mayo 18 de 1843.

(Firmado).—D. ESPÍNEIRA

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

---



## APÉNDICE A LA INSTRUCCION QUE PRECEDE

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

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

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

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

(Firmado).—D. ESPIÑEIRA

Por orden del S<sup>ro</sup>. Int<sup>o</sup>., *Isidro Salas*, sub-secret<sup>o</sup>.

## DOCUMENTO Núm. 2

Núm. 342.

*Ancud, Agosto 16 de 1843.*

Le suponía a Ud. en el estrecho de Magallanes i en nada pensaba ménos que en el suceso que ha retenido la espedicion ocupada al cuidado de Ud.; pero la llegada del naturalista prusiano don Bernardo Philippi me advierte las particularidades de tan desagradable acontecimiento i que la goleta de guerra *Ancud*, no habiendo podido doblar la península de Tres Montes, queda fondeada en el puerto Americano situado en una de las islas del archipiélago de los Chonos. Esto mismo me lo detalla Ud. en su parte del día 3 del mes que rije que voi a remitir en copia, al dar cuenta de este accidente al Supremo Gobierno. Para él no habrá nada de nuevo en el incidente que ha paralizado por algunos dias la espedicion a Magallanes, porque sabe cuán frecuentes son estos sucesos en los viajes de mar i cuán de esperarse aun mayores contratiempos viajando por rejiones de tan avanzada latitud i en la estacion de las lluvias: ademas el invierno ha sido riguroso hasta en la parte norte del país i todas estas razones han de ser apreciadas (no tengo la menor duda de ello) con la debida equidad por la sabiduría de nuestro Gabinete. Esta conviccion debe alentar el ánimo de Ud. para continuar en el viaje, con el mismo entusiasmo que lo ha emprendido, sin olvidar que despues de estas dificultades que son las verdaderas lecciones de la esperiencia, hai mayores motivos para contar con un completo buen éxito, por la misma razón

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

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

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

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

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

Dios guarde a Ud.

(Firmado).—D. ESPÍNEIRA

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

### DOCUMENTO Núm. 3

Núm. 614.

*Ancud, Mayo 18 de 1844.*

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

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

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

Dios guarde a Ud.

(Firmado).—D. ESPIÑEIRA

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

---

DOCUMENTO Núm. 4

Núm. 618.

*Ancud, Mayo 19 de 1844.*

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

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

Dios guarde a Ud.

(Firmado).—D. ESPÍNEIRA

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

---

## INSTRUCCIONES

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

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

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

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

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

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



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

Ancud, Mayo 9 de 1846.

(Firmado).—R. DE BERNALES

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

---

## DOCUMENTO Núm. 5

Núm. 1107.

*Ancud, Abril 16 de 1845.*

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

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

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

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

Dios guarde a Ud.

(Firmado).—D. ESPÍÑEIRA

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

---

## APÉNDICE Núm. 6

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

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

---

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

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

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

---

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

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

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

Pero los progresos subsiguientes de la jeografía modificaron ántes de mucho tiempo la opinion desfavorable que se habia formado sobre aquellas rejiones. La comision encargada por el gobierno ingles de levantar la carta hidrográfica de la estremidad austral de América, las estudió con rara prolijidad entre los años de 1826 i 1834, dando nueva i mas completa luz sobre su jeografía, sus condiciones de habitabilidad i su utilizacion para el comercio i para la industria. Los mapas levantados por los exploradores, así como las relaciones que escribieron, i que han dado merecida celebridad a los capitanes Parker King i Fitz Roy, completados con las notables observaciones del insigne naturalista Cárlos Darwin, que en este carácter formaba parte de la expedicion, vinieron a demostrar las ventajas que el Estrecho de Magallánes ofrecia al tráfico del comercio del mundo, con preferencia a la via del Cabo de Horno, i a dar a conocer las condiciones naturales de las tierras vecinas, sobre las cuales se conservaban las ideas que habia hecho nacer el fin desastroso de las antiguas colonias (1).

---

(1) Aunque en los años inmediatamente anteriores a la publicacion de las exploraciones de los marineros ingleses se habian dado a luz diversos escritos sobre aquellas rejiones, ellos no hacian mas que confirmar las antiguas ideas que se tenian acerca de ellas. El célebre naturalista d'Orbigny en cartas enviadas a los periódicos jeográficos de Paris, daba cuenta de sus escursiones en la parte de la Patagonia vecina al rio Negro, que describia con los mas tristes colores:

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

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

---

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

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

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

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

Despues de señalar las condiciones favorables que

---

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En 1844 comenzó a publicarse en Paris por una aso-

---

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

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

---

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

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

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

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

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

## APUNTES BIOGRÁFICOS SOBRE MI HERMANO BERNARDO PHILIPPI

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Así volvió a Chile.

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

Estaba en Ancud cuando recibió esta noticia.

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

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

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

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

Inspiró el mismo entusiasmo a varios alemanes resi-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mayo 4 de 1901.

Dr. R. A. PHILIPPI

---

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

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

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

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

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

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



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

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

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

---

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

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

científico detenido por encerrar un problema jeológico de trascendencia.

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

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

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

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

(1) Santiago, 1894, páj. 158.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

Estas nobles víctimas prepararon por sus esfuerzos

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

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

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

NICOLAS ANRIQUE R.

Santiago, Mayo 4 de 1901.

