

## La Región Austral de la América: Descubrimiento, colonización y habilitación del Estrecho de Magallanes

Memoria leída ante la Sociedad de Amigos de la Ilustración, de Valparaíso, en su sesión del 11 de diciembre de 1859 por el socio fundador D. J. R. Muñoz.

### [PALABRAS PRELIMINARES]

Señores:—

La importancia que indudablemente tiene el magnífico canal interoceánico a que dio su nombre uno de los más intrépidos navegantes del siglo XVI, y el interés directo que tiene Chile en su habilitación y colonización, por razones de economía y de política, me han decidido a presentaros esta memoria que he creído poder titular: *La Región Austral de la América, o descubrimiento, colonización y habilitación del Estrecho de Magallanes*.

La cuestión de habilitación del Estrecho de Magallanes se liga a los más grandes problemas sur-americanos, y es, más que una simple cuestión local o nacional, una cuestión continental, en cuya solución se hallan interesados, no sólo Chile sino los estados vecinos del Río de la Plata; y no sólo éstos, sino todos los pueblos comerciales del viejo y nuevo mundo. ¡Cuánta atención, pues, no debe mereceros el asunto que sirve de materia a mi presente escrito!

Considerada la habilitación del Estrecho como cuestión local o nacional, ella importa para Chile nada menos que la recuperación de su preponderancia comercial en el Pacífico, la dominación y conquista de los ricos territorios que forman la extremidad austral del continente americano, la mejora y el engrandecimiento de sus islas y territorios del Sur, y la develación de un porvenir risueño y maravilloso.

Como cuestión continental o suramericana, la habilitación del Estrecho de Magallanes es el problema de fraternidad y alianza que ha tiempo debieron resolver los Estados del Río de la Plata con los que ocupan la parte Sur del Mar Pacífico, por cuanto esa habilitación importaría la aproximación comercial y política de pueblos a quienes la naturaleza y la historia llaman a formar una sola familia, y a quienes la fatalidad o la indolencia tiene condenados a una lenta y tardía comunicación.

Importaría además el equilibrio de los grandes intereses de la América española y una especie de contrapeso o barrera opuesta a las influencias dominadoras y absorbentes de la raza anglo-sajona del Norte.

Como cuestión puramente comercial, esa habilitación interesa a todas las naciones del orbe, por cuanto se trata de asegurar una vía de comunicación más corta y menos riesgosa entre los mares Pacífico y Atlántico, que abarataría los fletes, disminuiría el seguro marítimo y redoblaría los capitales, activando las negociaciones y el tráfico.

Todo esto y mucho más importa, en mi concepto, la colonización y habilitación del Estrecho de Magallanes; y fue por esto que, en 1851, cuando ocupé por vez primera la redacción del *Mercurio*, me apresuré a poner a la orden esa cuestión interesante y a pedir el establecimiento de una línea de *vapores remolcadores*.

Debo estas convicciones, más que a la lectura o al estudio de lo que otros viajeros y publicistas han escrito sobre la materia, a mi propia experiencia y a mis observaciones particulares, puesto que, habiendo doblado el Cabo de Hornos en 1845, he cruzado más tarde el Estrecho de Magallanes, en un buque de vela, y permanecido allí por más de 30 días.

Cito estos antecedentes para dar a mis palabras alguna autoridad, a fin de que no se tomen como meras idealizaciones de periodista, o cuando mucho como el sueño dorado de una imaginación exaltada por el deseo.

En el curso de este escrito os haré primeramente la historia del descubrimiento y colonización del Estrecho, os hablaré, aunque incidentalmente de otros descubrimientos importantes en la región austral del continente, y después de servirme de las opiniones ajenas, en cuanto tengan relación con mi propósito, os comunicaré las mías propias, diciéndoos cuanto haya visto y observado durante la larga e involuntaria residencia que en 1850 hice en aquellas hermosas, cuanto solitarias regiones.

## PRIMERA PARTE.

### I.

Ya el inmortal Cristóbal Colón había realizado su cuarto viaje al Nuevo Mundo en busca del canal que, según sus cálculos y presunciones, debía facilitarle el paso de un mar a otro y conducirlo hasta las Indias Orientales; descubrimiento que no pudo realizar por un cúmulo de desgracias que le obligaron a volver a España, donde acabó su gloriosa carrera, dejando un nombre eterno a la posteridad.

Los portugueses habían realizado también su portentoso viaje a la India por el Cabo de Buena Esperanza, bajo la dirección del célebre Vasco da Gama.

El afortunado Vasco Núñez de Balboa había atravesado el Istmo de Darién y descubierto la mar del Sur, comprobando de este modo las sospechas de Colón.

Y ya el malogrado Juan Diaz de Solís había descubierto también el gran estuario, conocido por el *Río de la Plata*, descubrimiento que, como se sabe, costó la vida al atrevido navegante; cuando Fernando de Magallanes, hidalgo portugués, ofendido por un desaire que indiscretamente le infirió el rey D. Manuel, de Portugal, a pesar de sus importantes servicios prestados a la corona, se desnacionalizó jurídicamente y se presentó a pedir servicio en la armada del rey de España, a quien ofreció realizar el sueño dorado de Colón, y encontrar la comunicación de los dos mares.

Sometido a informe el proyecto de Magallanes, el Consejo de Indias dictaminó

favorablemente, y el rey D. Carlos de Flandes condecoró a Magallanes con el hábito de Santiago, nombrándolo capitán de navío. Tal fue el origen de la primera expedición descubridora del Estrecho, que más tarde debía llevar el nombre de *Magallanes*, como debió llevar la América el de Colón.

El día 1° de Setiembre de 1519 salió Fernando de Magallanes de Sevilla con los bravos oficiales españoles que debían acompañarle en su riesgosa expedición; y el 27 del mismo mes partió de San Lúcar, con rumbo a las islas Canarias, tocando en la de Tenerife, y dirigiéndose en seguida en busca del Cabo de San Agustín.

Hallándose en latitud 35°, notó que se encontraba frente al Cabo de Santa María, ya descubierto por Solís. Fue entonces que, divisando una hermosa montaña, en forma de sombrero, exclamó un marinero italiano desde la cofa del palo mayor, *Monte-video*, nombre que conserva todavía la bella ciudad marítima a quien con justicia se ha llamado, *emporio comercial del Río de la Plata*.

La falta de nociones exactas y de buenos instrumentos de navegación, hizo que Magallanes tomase al río Paraná por el canal interoceánico que buscaba, error de que fue desengañado por medio de un reconocimiento que practicó uno de sus oficiales que, después de quince días de exploración, le trajo la noticia de que el río corría en dirección al Norte.

Siguiendo la costa hacia el Sur, logró al fin Magallanes dar con la tierra patagónica y comunicar con las tribus salvajes que la habitaban, fondeando para ello en la bahía de San Julián.

El intrépido Magallanes tuvo que soportar allí una sublevación de las tripulaciones, promovida nada menos que por los capitanes de sus naves, a causa de haber tenido que acortar las raciones y decidióse a invernar en aquellas costas solitarias.

Tan animoso e inspirado como Cristóbal Colón, su predecesor, Magallanes consiguió sofocar el motín, y después de castigar ejemplarmente a sus autores y de haber pasado allí el invierno, se echó más tarde mar afuera, y al cabo de muchas penalidades y peligros, tuvo la gloria de encontrar el suspirado canal; descubrimiento que tuvo lugar el día 6 de noviembre de 1520.

Navegó Magallanes en el Estrecho sin contratiempo alguno, y no habiendo encontrado otra cosa notable que algunas fogatas levantadas en la banda más austral, desembarcó por fin en el mar del Sur, al cabo de 22 días.

Viene aquí la ocasión de recordaros la causa porque Magallanes, una vez en el mar del Sur, tuvo la feliz idea de darle el nombre de *Pacífico*. Dícese que su navegación fue tan feliz y los vientos tan bonancibles, que durante muchos días le fue posible hacer singladuras de 68 y 70 leguas.

Llaman *singladuras* los marinos al cómputo de millas o de leguas que hacen

cada veinticuatro horas.

Entusiasmado Magallanes con el favorable éxito de su expedición, siguió navegando hacia el Nor-Oeste, descubriendo islas, tomando posesión de ellas y formando alianza con los caciques que las gobernaban, hasta dar con las de los *Ladrones*, llamados así por él, a causa de la natural inclinación de sus habitantes al robo.

Descubrió en seguida Magallanes un archipiélago que denominó de *San Lázaro (Islas Filipinas)*; allí dio fondo, tomando posesión de la isla de *Cebú*; y resistiéndose los de *Matan*, isla vecina, a prestar obediencia al emperador Carlos V, marchó sobre ellos Magallanes, con 60 de los suyos; pero siendo recibido por cerca de 3,000 indios, pereció en la demanda, peleando esforzadamente en defensa de los derechos de su rey. De este modo terminó su carrera el famoso descubridor del canal interoceánico que nos ocupa, y cuyas frías cenizas yacen legadas al olvido en la desierta playa de una isla.

Pareciéndome curiosa la relación que hace de la infausta muerte de Magallanes el traductor de los viajes del Capitán Byron, D. Casimiro de Ortega, he creído oportuno consignarla en la presente memoria por medio de esta nota.

Refiriéndose al envío de víveres frescos que hizo el rey de Cebú a Magallanes, dice el referido traductor:

"Correspondió Magallanes regalando al príncipe (hijo del rey de Cebú) y a los que lo acompañaban, varios vestidos y piezas de vidrio, y al rey le envió un traje de seda a la turca y algunas bujerías de cristal, por medio de dos mensajeros que encontraron al rey comiendo, y con quien bebieron en su mismo *cuenco* (jarro), chupando el vino a su usanza, por medio de unas cañas.

"Dispúsose en tierra una tienda, adonde acudían los indios muy solícitos a trocar su oro por el hierro de España, y sus gallinas, puercos, y otros comestibles por cuentas de abalorios.

"El primer domingo desembarcaron cincuenta hombres armados, con el estandarte real, al estruendo de la artillería, de que estaba advertido el rey para que no se asustase. Antes de oír misa le exhortó *Magallanes* a que abrazase el cristianismo, y, ya fuese política o devoción en el rey (pues tenía guerra con sus vecinos, y no muy contentos a sus vasallos), se bautizó con otros 500 indios. Aquel mismo día por la tarde recibieron el agua del bautismo la reina y su hija, y no pasaron ni ocho días sin que casi toda la gente de la isla siguiera su ejemplo.

"En recompensa hizo alarde Magallanes de emplear sus armas en sojuzgar al rey de *Matan*, isla vecina y tributaria en otro tiempo de la de Cebú. Los capitanes le rogaron no aventurase su persona y la felicidad de todos en la acción, mayormente hallándose con noticias casi seguras de las *Molucas*. Pero, Fernando Magallanes, más valeroso que prudente, dispuso salir a medianoche con 60 hombres en tres bateles, en compañía del rey nuevamente hecho cristiano, el cual llevaba en 20 o 30 juncos, hasta 1,000 hombres de guerra.

"Llegaron a Matan antes de amanecer, y aunque no embistieron hasta que fue de día, por consejo de los de Cebú, hallaron a aquel reyezuelo muy prevenido. Viéndose los españoles acometer por ambos lados de innumerables Indios, se dividieron en dos pequeños escuadrones para recibirlos. Duró la refriega con alguna ventaja, hasta que a los nuestros se les acabó la pólvora, lo que advertido por el enemigo, fue tanta la carga de piedras, flechas, cañas y chuzas que disparaban, que Magallanes herido ya en una pierna, mandó que la gente se retirase a los bateles con buen orden.

"El rey cristiano se estuvo mirando inmóvil desde su junco la batalla, y observando con demasiada exactitud la prevención que le había hecho Magallanes, que o juzgó inútil su ayuda, o no quiso partir con él el honor de la esperada victoria.

"Quedaba solo Hernando de Magallanes en la costa, con los últimos 6 u 8 hombres que le acompañaban, cuando una piedra le derribó la celada, y en este estado vino una lanza de caña indiana que, atravesándole la desnuda frente, le quitó la vida. Así murió este animoso y esclarecido capitán, por demasiado ardimiento y por haberse querido exponer sin causa a experimentar los caprichos de la fortuna.

"Acaeció este infeliz suceso el día 26 de Abril de 1521. No fue posible redimir su cuerpo para darle honrosa sepultura, porque respondieron los bárbaros que *le guardaban para trofeo de sus hazañas y memoria de sus venideros.*"

## II.

La noticia del descubrimiento del Estrecho y de la muerte de Magallanes fue llevada a España por Juan Sebastián del Cano, capitán de la nave *Victoria*, una de las cinco que formaron la flota expedicionaria. Cuenta la historia que este buque hizo 14,000 leguas de navegación, habiendo cortado por seis veces la línea y dado por consiguiente vuelta al globo.

Grande fue la sensación que debieron producir en Europa, y sobre todo en España, las noticias llevadas por del Cano sobre su extraordinario viaje al Nuevo Mundo.

Los poetas de todas partes se apresuraron a entonar himnos y alabanzas a los descubridores, y entre las muchas estrofas consagradas al asunto, citaré las siguientes:

Dice Mosquera en el canto 2.º de su obra titulada *Numancia*:

Entraba en el breado y hueco pino,  
Tomando el dulce y suspirado puerto,  
Juan Sebastián del Cano, vizcaíno,  
Piloto de este mundo el más experto;  
Después de haber andado en su camino  
Cuanto del sol se halla descubierto,  
En una nave dicha la *Victoria*,

Hazaña digna de inmortal memoria.

Leonardo de Argensola, en su elegía a la muerte de la Reina Margarita, dice en la página 422 de sus rimas, refiriéndose al descubrimiento hecho por Magallanes:

De donde, opuesto a vientos importunos,  
 Descubrió el lusitano temerario  
 El gran imperio de los dos Neptunos.

Con referencia al mismo asunto, escribió el poeta italiano Girolamo Bartolomei Gia Smeduci, en un hermoso poema que consagró a *la América*, la siguiente bellísima estrofa:

Tu, Magaglianes, ti rendisti al Mondo  
 Nel tuo nome immortal, con chiaro vanto;  
 Del sol mentre immitasti il corso tondo  
 Degno d'istoria é d'alto Aonio canto:  
 D'un generoso ardir, nel cor secondo  
 Tú si carpisti il tuo camin; ma quanto  
 ¡Oh hime! Soffristi dall' aversa sorte,  
 Che s'oppon qual nemca all huó ché forte!

Mas afortunados que Magallanes, los que le sobrevivieron, fueron premiados por el Emperador Carlos V, que honró a del Cano con 500 ducados de renta, un escudo de armas y una cimera, con esta inscripción latina al pie de un globo que representaba al mundo:

*Primus circumdedisti me.*

Sebastián del Cano murió más tarde en el mar Pacífico, durante un segundo viaje que hizo en busca de las islas Molucas, bajo las órdenes de García de Loaiza, a quien reemplazó en el mando de la expedición. A fines del siglo XVII, uno de sus compatriotas le hizo erigir un mausoleo en el pueblo de su nacimiento; más tarde en 1800, otro de sus compatriotas hizo más todavía; y su estatua adorna desde entonces la pequeña plaza de la aldea vasca *Guitarria* (provincia de Guipúzcoa), que cuenta al insigne marino como su primera ilustración.

A la expedición de Magallanes se siguieron otras expediciones tanto españolas como inglesas, dinamarquesas y francesas, de las cuales pasaré a daros ligeramente noticias.

La primera de esas expediciones fue la de fray *García de Loaiza*, y tuvo lugar en 1525, habiendo partido de España con varias naves, perfectamente armadas y tripuladas, y provistas de cuanto habían menester para tan largo viaje.

Consiguió Loaiza embocar el Estrecho de Magallanes y atravesarlo, saliendo al mar del

Sur después de una larga y penosa navegación, pero tuvo la desgracia de morir cuando creía tocar el término de su viaje. Muchos de sus compañeros perecieron también víctimas de una epidemia que se pronunció en el equipaje, y el resto logró volver a España con las noticias de la expedición.

A la de Loaiza siguió la de *Sebastián Caboto*, de origen veneciano, y en aquella época al servicio de la España, la cual tuvo lugar en 1527, no alcanzando Caboto a penetrar al Estrecho, pues contentándose con explorar el Río de la Plata, donde permaneció 4 años en investigaciones y descubrimientos, se regresó en seguida a España.

La cuarta expedición tuvo lugar en 1534, y fue dirigida por *Simón de Alcazaba*, que tampoco logró cruzar todo el Estrecho, y que limitándose a navegarlo hasta el lugar llamado *isla de los Patos*, trató de volverse a España. Alcazaba fue asesinado durante el viaje por los suyos, que se apoderaron de las naves y de cuanto ellas contenían; pero fueron castigados por el cielo, pereciendo más tarde casi todos, víctimas del hambre, del frío y de las tempestades.

«Tantas contrariedades y desventuras, dice un historiador antiguo, debían retraer de tentar nuevamente el difícil paso del canal de Magallanes, pero el valor español no se abatió en presencia de ellas, y antes bien las dificultades parecían dar nuevas alas a su empeño.»

En efecto, a la desastrosa expedición de Alcazaba siguió de cerca la de *Alonso de Camargo*, que salió de España en 1539. Esta quinta expedición no fue tan desgraciada como la anterior, pues si bien Camargo no pudo navegar todo el Estrecho, perdiéndose a su vista en él la nave capitana y viéndose obligado a invernar en aquellas frías latitudes, una de sus embarcaciones logró salir al mar del Sur, y fue la primera que pudo dar noticia de la costa intermedia hasta el puerto de Islay, donde consiguió dar fondo.

Desde esta época hasta la expedición emprendida por el Capitán General de Chile D. *Antonio de Mendoza* [sic, debe ser García Hurtado de Mendoza, Ed.], en 1556, mediaron 17 años, durante los cuales todo el tráfico comercial entre Europa y las posesiones de la América del Sur se hacía por el Istmo de Panamá.

La expedición del Capitán General de Chile fue de las más fecundas en resultados, pues sirvió para desmentir la opinión que generalmente se tenía de que era imposible tomar la embocadura del Estrecho por su extremidad Oeste. Las naves expedicionarias, al mando del capitán *Ladrilleros*, partiendo desde el puerto de Valdivia, lograron navegar todo el Estrecho hasta su extremidad Norte [sic, debe ser extremidad Este, Ed.], de donde regresaron felizmente al puerto de su salida, después de algunos meses de navegación, durante los cuales hizo Ladrilleros un prolijo reconocimiento de todas las bahías y canales, de que dio cuenta en un extenso memorial que fue elevado al Consejo de Indias.

Sin embargo de este resultado feliz, alcanzado por el intrépido e inteligente capitán Ladrilleros, las naves españolas dejaron por entonces de navegar el Estrecho, y esa vía volvió a quedar como abandonada, haciéndose siempre el tráfico por el Istmo de

Panamá.

### III.

Desde la expedición de Ladrilleros, es decir, desde 1557 hasta 1577, en que los ingleses dirigieron sus miradas hacia la región austral de nuestro continente, corrieron 20 años, durante los cuales la España pareció no preocuparse mucho del famoso canal interoceánico descubierto por Magallanes, hacia el cual sólo se encaminaron algunas expediciones costeadas por los gobernadores de Chile y del Perú, y de las cuales no se obtuvo resultado alguno importante, a términos de creerse con generalidad en España que algún incidente fatal hubiese podido cerrar las embocaduras principales del canal.

Acosta, en el folio 49, cap. 10, lib. 3.º de su obra, dice a propósito de tal suposición:

Por falta de piloto, o encubierta  
Causa, quizá importante y no sabida,  
Esta secreta senda descubierta  
Quedó para nosotros escondida:  
Ora sea yerro de la altura cierta,  
Ora que alguna isleta removida,  
Dcl tempestuoso mar y viento airado  
Encallando en la boca, *la ha cerrado.*

Fue necesario, pues, que el famoso pirata *Drake* efectuase su atrevida expedición a los mares del Sur, para que los dueños y señores de la América volviesen a acordarse de aquel célebre cuanto interesante descubrimiento.

En efecto, el *caballero Drake*, (así lo llaman los historiadores) a quien sus piraterías habían hecho ya célebre, era uno de los muchos aventureros que en aquella época recorrían los mares, campeando en ellos por su cuenta, asaltando y pillando las embarcaciones que, cargadas de tesoros, hacían el viaje entre el nuevo y viejo mundo. Sus latrocinios y depredaciones en el golfo de México le habían proporcionado gran fortuna, y alentado con tan felices resultados, concibió la idea de piratear en los mares del Sur, cruzando por el Estrecho de Magallanes.

Salió con tal objeto de Inglaterra, llegó al Río de la Plata, hizo proa hacia el Sur, y tuvo la fortuna de embocar en el Estrecho y pasarlo en 17 días, cosa extraordinaria, atendidos los imperfectos medios de navegación que se tenían en aquella época y los tardíos viajes de las anteriores expediciones.

Llegado Drake al mar Pacífico inició sus piraterías con la ocupación de Valparaíso, que saqueó y pilló, continuando en esa inicua tarea por todos los pueblos de la costa hasta el mismo Callao, de donde se desapareció para tomar la vía de Inglaterra, donde arribó por fin, después de tres años de navegación, con la gloria de haber dado la segunda vuelta al globo.

Todos los historiadores del siglo XVI, convienen en que el famoso pirata Francisco Drake ocupó el puerto de Valparaíso y saqueó su población; y así lo afirma él mismo en la relación de sus viajes: este acontecimiento tuvo lugar el día 1.º de Diciembre de 1578.

Desembarcó en efecto Drake, con gran asombro de los escasos habitantes de Valparaíso, que a la sazón se componía de nueve a diez familias, las cuales huyeron al interior [ante la] presencia de los piratas.

Drake se dirigió primeramente a la capilla, de la cual extrajo todas las prendas de algún valor que encontró en ella, a saber: un cáliz de plata, dos vinajeras del mismo metal y los paños del altar.

Recorrió luego la pequeña población, que registró y saqueó con satánica avidez, consiguiendo apoderarse, entre otras cosas, de una gran cantidad de *mosto* (vino de Chile) que era en aquella época uno de los principales artículos de comercio.

También se apoderó de alguna madera de cedro que trasladó a sus buques: hecho lo cual levó anclas y salió del puerto con dirección al Norte.

Semejante atrevimiento no podía dejar de producir una gran irritación en las autoridades españolas, y fue entonces que el virrey del Perú D. Francisco de Toledo, armó una expedición militar que tuvo por principal objeto perseguir al pirata inglés, y cuyo comando fue confiado al acreditado capitán *Pedro Sarmiento de Gamboa*; lo cual tuvo lugar en el año de 1580.

Salió Sarmiento del Callao al mando de tres naves, perfectamente armadas y tripuladas, y después de expedicionar inútilmente hacia Panamá, donde supuso encontraría a Drake, cambió de rumbo y se dirigió al Estrecho de Magallanes donde con fundamento pensaba darle alcance. Esta expedición fue corta y feliz, pues Sarmiento logró cruzar el Estrecho sin contratiempo alguno y desembocar en el Atlántico, dirigiéndose en seguida a España, donde ya eran conocidos los atentados de Drake, de quien sin embargo no pudo obtener noticia alguna durante su navegación.

Débase al capitán Pedro Sarmiento la primera palabra sobre colonización y habilitación del Estrecho, siendo tal su entusiasmo a ese respecto que Felipe II le nombró *Capitán General* del territorio magallánico encargándole desde luego su colonización.

En 1582 efectuó Sarmiento su segundo viaje a Magallanes, al mando de 23 carabelas y de un número competente de colonos, con los cuales se proponía ocupar y poblar aquella solitaria región.

Esta expedición fue desgraciadísima, como se verá siguiendo el curso de esta reseña histórica.

Sarmiento tuvo, en primer lugar, el sentimiento de ver naufragar en alta mar varias de sus embarcaciones, lo que no era de muy buen agüero.

Tuvo que soportar más tarde diversos alzamientos en sus tripulaciones, a las que se vio obligado a castigar con todo rigor, siguiendo el ejemplo de Magallanes.

Los restos de la expedición colonizadora llegaron al Estrecho, después de muchas contrariedades, a principios de 1583, y penetraron hasta la mitad de él, teniendo al fin que regresarse al Brasil, arrebatados por la fuerza de las corrientes y por la contrariedad y dureza de los vientos.

De Río de Janeiro volvió a expedicionar Sarmiento y logró entrar nuevamente al Estrecho, en cuya embocadura fue abandonado por la mayor parte de sus naves, quedando él solo con una embarcación pequeña y 280 colonos.

Fundó allí Sarmiento la primera población española que haya existido en aquellas latitudes, dándole el nombre de *Jesús*.

No podía resignarse Sarmiento a permanecer inactivo en la parte menos abrigada e importante del canal, y sin desconcertarse por la difícil posición en que lo había colocado la felonía de sus compañeros de viaje, trató de expedicionar por tierra, enviando su pequeño bajel por el Estrecho, a fin de practicar un reconocimiento formal que le ilustrase sobre sus determinaciones ulteriores.

Dejó al efecto la colonia, y llevando consigo 60 arcabuceros, siguió por la costa, sosteniendo varios combates con los indios que la habitan, hasta encontrarse con su embarcación en una ensenada que le pareció desde luego abrigada y cómoda: allí fundó Magallanes [sic - debe decir Sarmiento, Ed.] la segunda colonia española, a que dio el nombre de *Rey D. Felipe*, conocida generalmente por *Ciudad de San Felipe*, y más tarde por *Port Famine*, o *Puerto del Hambre*, a causa de la que padecieron los desgraciados colonos que la fundaron. La fundación de esta segunda colonia tuvo lugar el 23 de Marzo de 1583.

Hallándose ocupado Sarmiento en la planteación de esta colonia, tuvo la fortuna de descubrir un plan horrible de conjuración contra su persona, promovida por un clérigo llamado Alonso Sánchez, a cuyos cómplices mandó cortar las cabezas, después de convictos y confesos, conservando al clérigo en prisión, con el ánimo sin duda de remitirle a España.

Después de dos meses de residencia en *Ciudad Felipe*, salió Sarmiento en su galeón para *Ciudad Jesús*, llevando en su campaña unos pocos soldados, y dejando el mando de la colonia a su sobrino Juan Suárez: el objeto de su viaje era el de trasladar a San Felipe los colonos que quedaron en la primera población.

Llegado Sarmiento a puerto *Jesús*, y cuando apenas había logrado dar fondo, una horrible tempestad le obligó a picar la amarra y a echarse mar afuera para salvarse, lo que consiguió milagrosamente, llegando al cabo de muchos días a Río Janeiro. No olvidó Sarmiento lo que debía a sus compañeros de infortunio ni a la importancia de su empleo, y desde el Brasil expedicionó varias veces a Magallanes, pero siempre sin suceso, teniendo la desgracia de caer últimamente prisionero de unos piratas ingleses,

que al principio lo trataron muy mal, pero tan luego como supieron quien era, lo llevaron a Inglaterra, donde después de haber mudado varias veces de prisión, fue presentado a la reina Isabel, quien se dignó hacerle un presente de 1.000 escudos, y darle su pasaporte para España. Tuvo Sarmiento la desgracia de ser nuevamente aprisionado en Francia, de donde lo rescató Felipe II, dando por su libertad 6.000 ducados y cuatro caballos: así acabó su carrera el bravo Pedro Sarmiento Gamboa.

#### IV.

Las desgracias de Sarmiento y el fin trágico de los que le acompañaron, eran razones harto poderosas para que la España, a quien, por otra parte, preocupaban asuntos del mayor interés en aquella época, suspendiese sus expediciones a la región austral de la América y desistiese por entonces de toda tentativa de colonización en el territorio magallánico; y fue entonces también que dieron principio las expediciones inglesas de que paso a daros noticia.

La primera de esas expediciones fue la de Sir Tomás Candish [Cavendish, Ed.], que tuvo lugar en 1586.

Sir Tomás Cavendish logró penetrar en el Estrecho y navegarlo sin otro contratiempo que la pérdida de uno de los buques de la expedición, y salió al mar Pacífico. La cerrazón de la atmósfera le hizo errar el puerto de Valparaíso, cuya entrada buscaba, y fue a dar al puerto de Quinteros. Allí logró tomar tierra el desgraciado colono *Tomé Hernández*, de quien después os hablaré, y reunirse a la guarnición española que apresó y mató a varios de los marineros ingleses que tripulaban una lancha, seis de los cuales fueron ahorcados como piratas. Cavendish recorrió en seguida todos los pueblos de la costa, pillándolos e incendiándolos sin conmiseración. Hizo varias presas, y después de dos años de navegación, se regresó a Inglaterra.

Fue durante este viaje que Cavendish recogió al desgraciado Tomé Hernández, quien le refirió el lastimoso fin de sus demás compañeros, víctimas de la miseria y del hambre. Cavendish dio entonces a *Ciudad Felipe* el ominoso nombre de Port Famine, y tuvo al mismo tiempo la fiereza de no quererse detener una hora más en Punta San Gregorio para recoger a los 12 o 15 desgraciados que imploraban desde lejos su misericordia, y a los cuales dejó cruelmente abandonados! .....

La segunda expedición inglesa (prescindiendo de la de Drake) tuvo lugar en 1589 y fue dirigida por *Andrés Merlick* [Merrick, Ed.], que salió de Portsmouth [Portsmouth, Ed.] en el navío *Plaisir*: esta expedición fue muy contrariada por los vientos y no alcanzó a navegar todo el Estrecho.

La tercera expedición fue la de *Juan Chidley*, y se efectuó en 1591, con tan ímprobos resultados como la anterior, pues de la escuadra que conducía, sólo uno de sus buques pudo penetrar al Estrecho, el que, después de muchos contratiempos, y hallándose en viaje para Europa, naufragó en las costas de Normandía.

En aquel mismo año salió Cavendish por segunda vez hacia el Estrecho, con ánimo de

cruzarlo y piratear en la mar del Sur. Esta expedición fue para él un verdadero castigo, pues sufrió, a más de las tempestades, muchos desórdenes y levantamientos en las tripulaciones de su escuadra, y sólo consiguió llegar hasta *Port Famine*, o Puerto del Hambre, que padecieron él y sus compañeros, teniendo al fin que abandonar su proyecto y volverse al Brasil: en esa travesía perdió dos de sus buques, y se le separó otro en medio de una tempestad.

Después de una larga serie de padecimientos pudo llegar a Inglaterra.

La quinta expedición inglesa la dirigió Sir *Ricardo Hawkins* [Hawkins, Ed.], en 1593, y fue más feliz que las anteriores, pues logró cruzar todo el Estrecho y salir sin novedad a la mar del Sur. Hizo Hawkins en la costa del Pacífico lo que habían hecho Drake y Cavendish, pillar y devastar cuanto encontró a su paso, empezando por Valparaíso en cuyo puerto logró dar caza a varias embarcaciones mercantes. De allí siguió hacia el Callao, y atacado en Pisco por una escuadra española, pudo escaparse a favor de una tempestad.

En un extracto de los viajes hechos a los mares del Sur por varios navegantes en el siglo XVI, y que forma parte de la obra titulada *Relación del último viaje de la fragata Santa María de la Cabeza, al Estrecho de Magallanes*, al hablar del viaje de Sir Ricardo Hawkins, se dice textualmente.

«Entró Hawkins a Valparaíso (año de 1593) pilló los buques que se encontraban en su puerto y rico con la carga de otro que entró en el entretanto, salió con su escuadra para Quinteros, Arica y Pisco, donde estuvo fondeado hasta que le persiguió una armada de seis buques enviada por el virrey del Perú.»

Perseguido siempre por la misma escuadra, fue alcanzado cerca del Istmo de Panamá y obligado a batirse, cayendo prisionero después de un reñido combate: mandaba esta escuadra don Beltrán de Castro, hermano político del virrey del Perú.

Hawkins y sus compañeros de piratería fueron tratados con harta benevolencia por las autoridades españolas que, después de retenerlos en Lima por algunos meses, los enviaron a España en calidad de prisioneros de guerra. Este escarmiento puso fin, sin embargo, a las expediciones inglesas.

A los aventureros ingleses siguieron los holandeses, que en 1598 emprendieron nuevas expediciones sobre el Estrecho de Magallanes.

La primera de éstas fue costada por una sociedad mercantil, y dirigida por *Jacobo Mahú*, que penetró a Magallanes en 1599, logrando, después de muchas privaciones y sufrimientos ocasionados por la escasez de víveres y la dureza del clima, salir al mar del Sur, no sin haber perdido más de 100 hombres en la travesía: parte de esta escuadra fue apresada en Valparaíso por las autoridades españolas.

Habiendo muerto del escorbuto durante la navegación el general Jacobo Mahú, que mandaba la primera escuadra holandesa que penetró a Magallanes, le sucedió en el mando el vicealmirante Simon de Cordes, que alcanzó a desembocar en el mar del Sur, con sólo dos buques de los seis que formaban su expedición.

Llegado a la isla de *Santa María*, donde fue muerto el almirante de Cordes y 23 de los suyos por los indios, uno de sus buques fue apresado en Valparaíso y conducido al Callao, según consta de la relación de este viaje, publicada de orden del rey de España en 1788; el otro perdió su rumbo y llegó al Japón casi sin gente.

La segunda expedición holandesa fue también costeada por una sociedad de especuladores y dirigida por *Oliverio Noort*: constaba de cuatro navíos y dos *yatz*, y salió de Holanda en 1599.

Esta expedición sufrió las mismas o parecidas contrariedades que la anterior, y como ella tuvo la fortuna de desembocar en el Pacífico, después de haber perdido sobre 100 hombres de sus equipajes.

Recorrió Noort toda la costa de Chile, se apoderó de una embarcación española, a cuyo piloto hizo arrojar más tarde al agua porque no le entregó los tesoros que traía, prefiriendo antes echarlos al mar; tocó en Valparaíso, donde incendió tres buques mercantes que se hallaban en el puerto, y después de cometer otras atrocidades y violencias del mismo género en diferentes puntos de la costa, y de varios combates con las naves españolas, logró regresar a su patria por el Cabo de Buena Esperanza, sin más gloria que la de haber dado vuelta al globo.

Para comprobar el hecho de haber sido incendiadas por Oliverio Noort, pirata holandés, todas las embarcaciones españolas que encontró en el puerto de Valparaíso, bastará que copie textualmente el extracto de su viaje, tomándolo de la obra del capitán de navío don Antonio de Córdoba, sobre su expedición al Estrecho de Magallanes:

«Desde el 14 al 26 de marzo de 1600, dice Córdoba, reconoció Noort la costa de Chile: el 28 tocó en Valparaíso, y *quemó tres buques que halló en su puerto*.  
»

Cuéntase que en una cacería que emprendió Noort con una parte de los suyos en el *Puerto Deseado* (Costa Patagónica) consiguió cazar hasta 50.000 *pájaros niños*, cuya carne puso en salmuera, para racionar con ella a sus tripulaciones.

La tercera expedición holandesa, compuesta de seis navíos, tuvo lugar en 1614 y fue mandada por el almirante *Spilberg*, el cual llegó á cruzar el Estrecho sin mucha dificultad, y fondear en Valparaíso, cuyos habitantes, antes que rendírsele, prefirieron pegar fuego a la población.

Los hijos de Valparaíso renovaron las hazañas de los numantinos a presencia del pirata Spilberg, a cuyas fuerzas les era imposible resistir. En efecto; el día 12 de Junio de 1615, según consta de la misma relación de sus viajes, fondeó Spilberg al frente de Valparaíso: sus habitantes, antes que rendírsele o consentir en que sus escasas propiedades pasasen a manos de los piratas, pegaron fuego a la población, dando principio por la iglesia, y huyeron hacia los cerros: otro tanto hicieron los marineros de una nave española que se hallaba fondeada en el puerto, Por manera que Spilberg sólo encontró al desembarcar un montón de escombros y cenizas: acción digna sin duda de aquellos tiempos bárbaros y heroicos.

Sabedor el virrey de Lima de la llegada de esta escuadra al mar del Sur, destacó una flota en su seguimiento. Trabóse un reñido combate, que fue fatal a las armas españolas. Spilberg se dirigió al Callao, donde no penetró por respeto al cañón de los castillos, y siguió hasta Paita, cuya población saqueó y quemó; de Paita marchó adelante, haciendo desembarcos en toda la costa y pillando cuanto podía haber a la mano. Hizo algunas presas de valor y se regresó por fin a su patria, cargado con el fruto de sus depredaciones.

En tanto que se efectuaba esta atrevida expedición, tenía lugar otra de bastante consecuencia para la historia y la geografía de la América, ejecutada por dos animosos holandeses, llamados *Schouten* y *Le Maire*. Era el primero un acreditado marino, y el segundo un rico comerciante de Holanda: puestos ambos de acuerdo sobre la idea de buscar otro pasaje al Oriente que no fuese ni el Cabo de Buena Esperanza ni el Estrecho de Magallanes, armaron un buque en el puerto de *Horn*, al que dieron el nombre de *Concordia*, y se dirigieron hacia la región austral del continente americano.

Cuando se hallaron a la altura de las islas llamados de *Los Estados*, y un poco más al Sur, descubrieron un gran Cabo, al que llamaron *Cabo de Horn*, y doblándolo felizmente, consiguieron pasar al mar del Sur. Tal fue el origen del descubrimiento del afamado Cabo de Horn, al que, por corrupción de lenguaje, se llama hoy *Cabo de Hornos*.

A la expedición Schouten-le-Maire, que tuvo lugar en 1617, siguió la de los hermanos Nodales, costeada por el gobierno español, y la cual partió de Lisboa en Setiembre de 1618.

Esta expedición fue felicísima y hábilmente desempeñada por los hermanos Nodales, que en poco más de nueve meses exploraron con la mayor prolijidad todo el Estrecho, doblaron el Cabo de Hornos, y descubrieron el Cabo Occidental de Magallanes.

## V.

El feliz éxito de esta expedición hizo que la España, la Europa toda volviese sus miradas hacia el Estrecho de Magallanes y hacia los ricos países cuyas costas bañaba el mar del Sur. Fue entonces que se vio éste inundado de embarcaciones piratas que bajo diversos

pabellones hicieron una guerra mortal al comercio español, sosteniendo continuos combates con los cruceros encargados de vigilar la extensa costa que corre desde Valdivia a Panamá; y fue también entonces que apareció en estos mares el tristemente célebre pirata holandés *l'Hermite*, que, como se sabe, pasó por el canal de *Le Maire* con una escuadra compuesta de 11 buques perfectamente armados y equipados, con los cuales hizo una guerra más bárbara que provechosa.

Tan alarmante se hizo esta situación para la España, y tan serios eran los peligros que amenazaban a sus posesiones de Sur América, que se vio precisada a emprender la fortificación de todos sus puertos, y a mantener fuertes escuadras, con lo cual logró al fin extirpar la piratería y volver la tranquilidad a las nacientes poblaciones de Chile y el Perú.

Uno de esos piratas, de nación inglés que osó penetrar por el Estrecho en 1670, con una fragata de 40 cañones, fue apresado en Valdivia, recibiendo más tarde en un patíbulo la pena de su atrevimiento.

Desde 1618 a 1669 corrieron 50 años durante los cuales la navegación del Estrecho quedó como abandonada, siendo difícil averiguar si fue causa de este abandono el descubrimiento del Cabo de Hornos o si otras causas desconocidas influyeron en él.

Lo cierto es que la primera expedición al Estrecho de que nos da noticia la historia, después de la de los hermanos Nodales, es la del caballero *Juan Narborough* [Narborough, Ed.], que emprendió dicha navegación por orden de Carlos II de Inglaterra.

Esta expedición consiguió cruzar todo el canal y dar fondo en el puerto de Valdivia, donde las autoridades españolas apresaron uno de los botes de la fragata, haciendo prisioneros a 4 hombres de su tripulación, entre ellos a un teniente de Narborough y a su intérprete. De Valdivia regresó el expedicionario inglés al Estrecho, y navegándolo de vuelta, se dirigió a puertos de Inglaterra.

En 1670 tuvo lugar una otra expedición inglesa dirigida por el *capitán Wood*, que con un navío y un bergantín, atravesó también el Estrecho hasta su extremidad Sur, lo repasó, explorándolo, y volvió sin contratiempo al puerto de su salida.

A esta expedición siguió de cerca la del Almirante español don *Antonio de Vea*, enviado a Magallanes por el virrey del Perú don Baltazar de la Cueva, con el objeto de perseguir a los piratas ingleses que se decía lo cruzaban, hostilizando a las poblaciones del Sur de Chile.

El Almirante Vea partió en efecto del Callao en Setiembre de 1675, y dirigiéndose a su destino descubrió [sic, avistó, Ed.] la isla de *Juan Fernández*, penetró al Estrecho y lo recorrió en toda su longitud, regresándose al Callao sin encontrar ningún enemigo.

Vienen ahora las expediciones de los *Flibustiers*, filibusteros o piratas, que en aquel siglo infestaban los mares del Norte, y que después de asombrar al mundo con sus crímenes, resolvieron pasar al mar del Sur, y hacerlo teatro de sus sangrientas hazañas.

Estas expediciones ninguna utilidad dieron ni a la historia ni a la geografía, por cuanto no tenían otro móvil que el deseo de robar las poblaciones indefensas y pillar las naves mercantes que hallaban en alta mar.

De estas expediciones, que sin duda fueron muy numerosas, nos dan los historiadores escasísimas noticias; y lo único que se sabe, algo importante de ellas, es que, dos de esos filibusteros, *Dampier* y *Cawley*, después de haber conseguido dar la vuelta alrededor del mundo abandonaron tan infame género de vida, siguiendo el primero sus famosas navegaciones australes; y que una expedición compuesta de *filibusteros* ingleses, franceses y holandeses, después de haberse locupletado [enriquecido, Ed.] con sus robos, a término de haber reunido cada marinero hasta 8,000 pesos, cuando se dirigía a embocar el Estrecho para dirigirse al Atlántico, hubo de sucumbir toda entera, a causa de una terrible tempestad que sobrevino y que les hizo perder, con el buque que los conducía, todo el fruto de sus depredaciones, teniendo que quedarse por diez meses en Magallanes, de donde lograron salir en una embarcación que construyeron, después de haber apurado todas las amarguras del hambre y de la desnudez.

Algunos de estos piratas, una vez llegados a Francia, hicieron pomposas descripciones de la riqueza de esta parte de la América, y uno de ellos, llamado Macarti [tal vez McCarthy, Ed.], instó vivamente a Mr. de Jennes [de Gennes, Ed.], acreditado marino, para que emprendiese una formal expedición a Magallanes.

*Mr. de Gennes* se decidió por fin a ello, y encontró tan favorable acogida en la corte, que una multitud de jóvenes franceses de distinción se decidieron a acompañarle.

Mr. de Gennes organizó entonces una escuadra compuesta de seis buques, tripulados por 720 hombres; y bien armado y provisto de cuanto creía menester, salió de Francia en Junio de 1695. Una vez en el Estrecho, lo navegó hasta *Port Famine*, o Puerto del Hambre, donde permaneció algún tiempo, y de donde tuvo al fin que regresar, sin poder seguir adelante por la contrariedad de los vientos y la impetuosidad de las corrientes. No obtuvo otra ventaja esta expedición que la de haber comunicado frecuentemente con las tribus bárbaras que ocupan una y otra margen del Estrecho.

Éxito más feliz tuvo la segunda expedición francesa, mandada por *Beauchesne*, en 1699: tenía por objeto, nada menos, que establecerse en el Estrecho y demás tierras no ocupadas por los españoles.

Al efecto, se trató de organizar una gran escuadra en el puerto de la Rochelle; pero, habiendo faltado los recursos, quedó reducida la expedición a dos navíos de 50 cañones, una fragata y un bergantín.

La expedición hizo rumbo al Río de la Plata y penetró en el Estrecho, navegándolo hasta Puerto del Hambre, de donde sólo pudo salir al cabo de siete meses, habiéndolo intentado vanamente por más de ochenta ocasiones.

Esta expedición regresó a Francia por el Cabo de Hornos, después de haber negociado y hecho gran comercio con los indios de la costa de Chile.

A la expedición de Mr. Beauchesne sucedió la de Mr. *Marchant*, que tripulando una embarcación pequeña, llamada *la Tartana*, no se atrevió a doblar el Cabo de Hornos, y penetró en el Estrecho de Magallanes, de donde salió al mar del Sur por un pequeño canal de la *Tierra del Fuego*, que equivocadamente tomó por el canal principal.

Desde 1713 a 1748 volvió a quedar como olvidada la navegación de Magallanes: en ese último año partió de Buenos Aires una expedición española con objetos puramente científicos: constaba de un bergantín, a cuyo bordo venían el R. P. Fr. *José Quiroga* y algunos otros jesuitas y marinos, los cuales registraron y exploraron toda la costa patagónica y parte del Estrecho, y se regresaron, desmintiendo y rectificando muchos errores y fábulas esparcidas por los anteriores navegantes.

En 1764 el *capitán Byron* fue encargado por el gobierno inglés de una nueva exploración sobre la costa magallánica, la que tuvo la suerte de realizar con el más feliz éxito.

Byron publicó la memoria de este viaje, que es uno de los más interesantes escritos que hayan aparecido en aquella época sobre la región austral de la América.

Una nueva expedición inglesa salió todavía de Plimonth [Plymouth, Ed.] en Agosto de 1766, mandada por el *Capitán Wallis*; la cual llegó al Estrecho, lo recorrió de un extremo a otro, después de vencer serios peligros y dificultades, y entró en el Mar Pacífico, regresándose más tarde a Inglaterra por el Cabo de Buena Esperanza.

El navío *Delfín*, que así se llamaba el buque comandado por Wallis, llegó al puerto de su salida, al cabo de 637 días de viaje, con la gloria de haber sido el primero que hasta aquella época hubiese dado vuelta por dos veces al globo.

A esta expedición inglesa siguió la de *Mr. de Bougainville*, que tuvo lugar en 1767, y a quien acompañaban nada menos que el Príncipe de Nassau, Sieghen, mariscal de campo al servicio de la España, y el capitán de navío don Felipe Ruiz Puente, que iba, con las fragatas *Esperanza* y *Liebre* a recibirse de las Islas Malvinas, donde los franceses habían establecido indebidamente una colonia.

Bougainville dio posesión de la colonia francesa al comisionado del rey de España a nombre del de Francia, merced a una gratificación de 2.412.000 reales que el primero mandó entregar al monarca francés en resarcimiento de los gastos de establecimiento, etc., etc. Terminada su comisión, se encaminó al Estrecho, que tuvo la fortuna de cruzar sin más demora que 26 días, habiéndole bastado para salir al mar del Sur 36 horas de viento favorable.

La circunstancia de hallarse el archipiélago de *Falkland* o *Islas Malvinas*, a corta distancia de la costa Patagónica y a 80 leguas escasas de la embocadura Norte del Estrecho, me decide a hacerlos una pequeña historia de su descubrimiento y colonización.

Varias naciones se disputan la gloria de haberlas descubierto.

Los españoles atribuyen su descubrimiento a Américo Vespucio, que en la relación de su viaje en 1502, asegura haber visto la tierra de dichas islas en el paralelo 52. Atribúyenla con mayor fundamento al piloto D. Antonio de la Roca, que en 1675 dice haber tenido noticia de ellas, aunque no las reconoció.

Los franceses aseguran por su parte que las reconoció y visitó primero que ningún otro, en 1756, Duclos Guyot.

Los ingleses dicen a su vez que fueron reconocidas antes que nadie por el capitán Cook, quien les puso el nombre de /Georgia/.

Preténdese asimismo que el verdadero descubridor de estas Islas es el célebre navegante John Davis, que, arrojado por una tempestad hacia aquella tierra, en un viaje que hizo a los mares del Sur, bautizó dichas islas con el nombre de *Davis' Southern Islands*.

Sea de ello lo que se quiera, lo cierto es que, ya fuese por haberlas descubierto Américo Vespucio o Antonio de la Roca, ambos bajo el pabellón de la España, ya en virtud de la bula pontificia que daba a los reyes de Castilla la posesión de la América con sus islas y sus costas, las islas cuestionadas pertenecieron a los españoles, que en 1706 las denominaron *Malvinas*.

En 1760 dirigió la Francia sus miradas hacia este archipiélago, con motivo de buscar en el extremo de la América un punto que ofreciese buen fondeadero para sus naves y capacidad para un establecimiento que respondiese a las exigencias de su comercio. Encargó con tal objeto al Capitán Bougainville fuese a establecer una colonia en el Sur de la América.

El 3 de febrero de 1764 dio fondo este marino en la isla de la /Soledad/, de la que se apoderó sin más ni más, en nombre de la Francia, construyendo un fuerte y levantando un obelisco en su recinto, donde colocó una inscripción según la cual se atribuía el descubrimiento y conquista de la isla.

No bien había Bougainville fundado la colonia en la parte Sur de la *Isla de la Soledad*, cuando el Comodoro Byron, echando el áncora en la parte Norte de la misma isla, en el puerto de la Cruzada, a que dio el nombre de *Puerto Egmont*, tomó posición de todo el archipiélago en nombre de la Inglaterra.

Byron, como se sabe, pasó de largo, y la Inglaterra no volvió a ocuparse de las islas Malvinas, hasta 1766, en que el capitán McBride, recibió orden de establecer una colonia, que no tuvo mejor éxito que la francesa.

Noticiosa de tales violaciones de sus derechos, la España, reclamó enérgicamente de la Francia la entrega de las Islas Malvinas que no eran más que una dependencia de la América del Sur, y mediante una indemnización de 2.400.000 reales, las islas fueron restituidas a la España por parte de la Francia: entrega que tuvo lugar el día 1.º de abril de 1767.

En 1769, saliendo un navío español de la bahía de Soledad, se encontró con un buque inglés que salía de Puerto Egmont: extraordinaria fue la sorpresa de ambas tripulaciones al saber que habían estado habitando en una misma isla sin saberlo. Los españoles se limitaron por entonces a intimar a los ingleses el abandono de la isla.

Sabedor de lo ocurrido el virrey de Buenos Aires D. Francisco Bucarelli Urzúa,

envió a Puerto Egmont cinco fragatas con 1,500 hombres de desembarco. Prevenidos de ello los ingleses, reunieron también sus fuerzas en número casi igual y aguardaron la expedición de Madariaga, que era el Jefe de la escuadra española.

Trabóse entonces un reñido combate, del que salieron victoriosos los españoles, que se apoderaron de la isla el 10 de Junio de 1770.

Irritada la Inglaterra por este ultraje hecho a su pabellón, entabló sus reclamaciones cerca de la corte de Madrid, y al cabo de muchas negociaciones se convino en que los ingleses volviesen a ocupar Puerto Egmont: en efecto, lo ocuparon, pero lo desampararon inmediatamente.

La España, desde aquella época, siguió ocupando las islas Malvinas, y aun cuando no prestó toda la atención que debía a su colonización, es indudable que ellas estuvieron siempre guarnecidas, y que sus naves recalaban allí en sus expediciones a la mar del Sur.

Sobrevino la revolución de las colonias americanas, y la España tuvo que abandonar esas islas, que fueron ocupadas en 1820 por el gobierno republicano de Buenos Aires. El capitán Jewit, comandante de la fragata *Heroína*, de la armada argentina, tomó posesión de las islas Malvinas en aquel año a nombre de la República.

El gobierno de Buenos Aires, desde luego, conoció la importancia de aquellas islas por su extensión, sus productos y su proximidad al litoral patagónico, y su pensamiento fue sin duda el de colonizarlas formalmente.

Con este objeto expidió en 1829 un solemne decreto por el cual declaraba asumir todos los derechos que la corona de España tenía a las tierras próximas al Cabo de Hornos, y establecía las autoridades que habían de ejercer el gobierno de las Malvinas: los artículos dispositivos de ese decreto eran los siguientes:

"Art. 1.º Las islas Malvinas y las adyacentes al Cabo de Hornos, en el Océano Atlántico, tendrán un gobernador militar y político que será inmediatamente nombrado por el gobierno de la República.

"Art 2.º Este gobernador residirá en la isla de la Soledad, donde se levantará una batería y se enarbolará el pabellón argentino.

"Art. 3.º Dicho gobernador cuidará de la observancia y ejecución de las leyes de la República, así como de los reglamentos concernientes a la pesca de *focas* y *ballenas* en la costa."

Poco tiempo después de publicado este decreto, el gobierno argentino expidió el título de gobernador de las islas Malvinas a D. Luis Bernet [Vernet, Ed.], que en efecto pasó a ocuparlas con un número regular de colonos.

En 1832 el gobierno inglés, que se decía con derecho exclusivo sobre las islas Malvinas, aprovechándose de la situación revolucionaria en que se hallaba Buenos Aires, envió dos fragatas a las islas Malvinas, la *Clio* y la *Tyne*, que se apoderaron de los puertos principales Berkeley y Egmont, enarblando en ellos el pabellón inglés y haciendo arriar el argentino.

La corta guarnición republicana con el gobernador de la colonia se dirigieron a Buenos Aires en una goleta que tenían a sus órdenes.

De esta manera fueron ocupadas por el gobierno inglés las islas Malvinas, y desposeída de ellas la República Argentina, que, no pudiendo contrarrestar el poder de los usurpadores, se limitó a protestar y a entablar gestiones diplomáticas que todavía duran, y que durarán hasta tanto que la América, grande y fuerte por la unión, no pueda hacerse oír en los congresos europeos y ocupar un lugar menos humilde que el que desgraciadamente ocupa entre las naciones civilizadas de la tierra.

El temperamento de las islas Malvinas es más benigno de lo que pudiera creerse según la latitud a que se hallan situadas.

Consta el archipiélago, según algunos viajeros, de más de 170 islas, de las cuales las dos principales son la de la *Soledad* y la de *Falkland*.

La fisonomía o aspecto general de estas islas es triste y sombrío, sin que escaseen los golpes de vista ni la vegetación.

Abundan en leones marinos, lobos, zorros, y otros cetáceos de gran volumen.

Frecuentan sus costas numerosas manadas de focas y ballenas, cuya pesca atrae hacia aquella región continuas expediciones marítimas: todo esto, unido a la proximidad de estas islas a la costa habitada de la Patagonia, le asigna una importancia verdadera entre los puertos comerciales del globo.

Añádase a esto el que por su inmediación al Cabo de Hornos ha venido a ser la bahía principal de las Islas Malvinas un puerto de refugio para las naves averiadas por las tempestades, y se tendrá una idea de la importancia que van adquiriendo estas islas.

En solo uno de los últimos meses han tocado en las Malvinas, según relación del capitán de un buque recientemente llegado a Valparaíso, sobre diez embarcaciones que no pudiendo doblar el Cabo recalaron allí para reparar sus averías.

Mr. de Bougainville fue el primero que tuvo la gloria de pasear el pabellón francés alrededor del mundo y de ejecutar la más memorable navegación que registran los fastos marítimos franceses de aquella época.

Después de Mr. de Bougainville, el único viaje de exploración y estudio que sepamos se hiciese sobre el Estrecho de Magallanes, a fines del último siglo, fue el del capitán *D. Antonio Córdoba*, cuya expedición fue costeada por el gobierno español, y tuvo lugar en 1785.

El gobierno de la Península puso efectivamente a las órdenes de Córdoba varias embarcaciones y un número competente de jóvenes marinos encargados de las observaciones astronómicas y demás trabajos geográficos. Esta expedición dio los más favorables resultados para la ciencia, cerrando de un modo digno y con honor de España la historia de la exploraciones y descubrimientos que por espacio de tres siglos

se habían emprendido sobre la región austral de nuestro continente.

## SEGUNDA PARTE

### VI.

Os he hecho, aunque ligeramente, señores, una prolija relación de los viajes emprendidos al Estrecho de Magallanes durante los tres últimos siglos por las cuatro grandes potencias marítimas de Europa, dándoos de paso algunas noticias sobre el éxito de esas expediciones y sobre las deficientes cuanto ímprobas tentativas de colonización emprendidas en dicho territorio por la España.

He prescindido intencionalmente, al hablar de las expediciones del siglo XVIII de las emprendidas por el Capitán Robert, el Capitán Marchant, y otros, que durante los últimos años de ese siglo expedicionaron a los mares del Sur y dieron la vuelta al globo, porque su principal objeto no fue la exploración de la región austral del continente americano, sino la de sus costas N. Oeste, y la compra de peleterías y otros artículos de comercio. He prescindido asimismo de las expediciones emprendidas en el presente siglo por Fitz-Roy y otros navegantes, tanto por no considerarlo necesario a mi propósito, cuanto por su mucha notoriedad.

Voy a informaros ahora sobre las condiciones naturales y sobre la importancia material de las tierras magallánicas, y otros pormenores, para pasar a ocuparme en un tercer capítulo del imperfecto sistema de colonización empleado hasta hoy por el gobierno de Chile y de los medios que deberían adoptarse para mejorarlo y hacer efectiva cuanto antes la habilitación de esa importante vía interoceánica, hacia la cual se han vuelto más de una vez con entusiasmo las miradas del mundo comercial y el ojo previsor de los políticos.

El Estrecho de Magallanes, situado como se sabe en la parte más austral del continente americano, y destinado a servir de vínculo de unión a los dos mares Pacífico y Atlántico, mide una extensión que no baja de 370 millas, presentando la figura de un ángulo obtuso, cuyo centro está al Sur, y cuyos costados se elevan hacia el Este y Oeste, profundamente cortados hacia el Este por tres relieves o desigualdades, determinadas por dos boquetes, y al Oeste por una infinidad de islas, bahías, promontorios y corrientes de agua.

El Estrecho de Magallanes es quizá y sin quizá el lugar más pintoresco del globo y el más digno de ser descrito y cantado por los poetas; siendo este un punto sobre el cual se hallan de acuerdo todos los viajeros y navegantes.

« ¿Dónde se encontraría, dice un marino francés, un canal tan profundo, tan largo, tan navegable, y sin embargo tan cerrado, ofreciendo un gran número de puertos naturales y de fondeaderos cómodos y seguros; agua excelente en todas partes, y leña en abundancia; caza, pesca, marisco, y todo cuanto puede

ofrecer un país inculto y casi inhabitado? »

En efecto, la perspectiva que ofrece el Estrecho de Magallanes a los ojos del viajero es encantadora y sorprendente, pues todo asume en él proporciones colosales.

Desde su embocadura, por cualquiera de los dos océanos, la vista puede recrearse en la contemplación de cuadros tan risueños como maravillosos.

Allí, montañas gigantescas, coronadas de eterna nieve y sombreadas de bosques impenetrables que parecen haber resistido sin mancha al cambio de las estaciones y a la acción destructora de las edades.

Mas allá, espléndidas llanuras, estériles o arenosas, alumbradas por un sol brillante y cubiertas por un cielo puro y azulado.

Aquí, torrentes impetuosos, precipitándose desde una altura de más de seiscientos metros, y derramando sus batidas aguas sobre las del canal que las recibe como recibiría una fuente la sutil gota del rocío de la mañana.

Allá, cascadas espumosas, sonando en medio de los bosques, y salpicando con sus cristalinas aguas el espeso follaje de los árboles.

Mas allá, dos o más torrentes que, después de correr paralelamente una extensión de 1500 hasta 2000 pies, cual si se hubieran dado cita, se reúnen y se abrazan en la solitaria playa, para entrar juntos a la mar, entre una nube de vapores.

Aquí y allá bahías y ensenadas magníficas, como la de *San Nicolás* y la de *Mil Doncellas*, capaces de contener en su seno todas las escuadras militares del globo.

Difícilmente podría la imaginación crear un espectáculo más hermoso que el que ofrece la bahía de San Nicolás, una de las más grandes y abrigadas del Estrecho de Magallanes.

La naturaleza parece haberse recreado en hermosearla, derramando con profusión en ella las tintas de su inimitable pincel.

Al frente de la bahía distínguese una cadena de montañas coronadas de perpetua nieve, y a su pie inmensos bosques de robles y laureles, cuyo verdor contrasta con la sombría palidez de los cerros que se descubren en lontananza; y para que nada falte a la belleza de este cuadro, se eleva en medio de la bahía una lindísima isla cubierta de verdura y poblada de numerosas aves, cuyo canto melodioso interrumpe el imponente silencio de aquellas vastas soledades.

Las formas tan diversas y los accidentes tan varios de esas numerosas cascadas, y el contraste que hacen con el sombrío verdor de los árboles de que se hallan por lo regular cubiertos los flancos de las montañas, forman un conjunto tal, que, difícilmente habría pluma capaz de describirlo.

Verdad es que no en todo el Estrecho se ofrecen esas risueñas perspectivas, y que la palidez y el descolorimiento de algunos puntos de la costa suelen contrastar horriblemente con la alegre naturaleza y enérgica vegetación que ofrecen los paisajes que acabo de bosquejaros; pero esta misma variedad da mayor realce al maravilloso conjunto que presenta la navegación del Estrecho de Magallanes, sobre todo en los meses de primavera o de verano, en que la temperatura es allí más benigna y en que el día cuenta 14 y hasta 17 horas de luz.

Ni la aurora boreal con su diamantina luz; ni los eclipses de sol o de luna; ni ninguno de los fenómenos celestes que con frecuencia se ofrecen a nuestra vista, hieren tanto la imaginación ni halagan tanto los sentidos como el bello crepúsculo, que en ciertas latitudes, como la del Estrecho de Magallanes, sucede en los meses de primavera y verano a la terminación del día. A la hora en que en todas partes se entra el sol, aparecía a nuestra vista, como clavado en el horizonte; por manera que, eran las diez de la noche y gozábamos de la apacible luz de la mañana, luz con la cual era posible leer, escribir, y aun dibujar.

## VII.

Algunos naturalistas, al ocuparse de las tierras magallánicas, las consideran formadas por grandes terremotos o bien por el estrago de los volcanes en esta parte del globo.

Mr. Buffon, en sus *Épocas de la Naturaleza*, cree que la parte montañosa del Estrecho es tierra muy antigua, y muy moderna la baja, dando por razón que, la mar, agitada por los vientos constantes y furiosos del Oeste, descarnando el continente por la parte occidental, ganó por este lado hasta donde le fue posible; de donde infiere que la parte occidental de la América es antigua y que la mar pierde por la oriental, dejando descubiertas las tierras bajas que se ven a la Embocadura del Estrecho.

En corroboración de estas opiniones podría muy bien citarse lo que algunos otros viajeros y naturalistas han dicho sobre las Islas Malvinas que creen formaron en otro tiempo parte del territorio magallánico, por la mucha semejanza que hay en su suelo y producciones.

Mr. Federico de la Croix, uno de los redactores del *Universo Pintoresco*, dice hablando de aquellas islas:

« La configuración del terreno de las Islas Malvinas; la naturaleza de sus montañas, que varían de superficie; la existencia de una especie de lobo-zorra que, a pesar de los caracteres en apariencia diferentes, es de la misma raza que habita en la Patagonia y Tierra del Fuego; los numerosos vestigios de volcanes extinguidos, y otros hechos que sería largo de enumerar, parecen indicar que las dichas islas han sido separadas de los países magallánicos por alguna revolución súbita y terrible.»

No habiendo sido mi ánimo entrar a resolver esta cuestión geográfica, que he tocado solo por incidencia, me limitaré a decir que también participo de la opinión de los que asignan al territorio magallánico un origen extraordinario y posterior al de los demás puntos del continente.

Viniendo ahora a las condiciones del suelo, o sea a la importancia de las tierras que ocupan ambos márgenes del Estrecho; el primer hecho que resalta de las observaciones practicadas por los viajeros más competentes, es que esos terrenos son en lo general muy fértiles, a pesar de la rigidez del clima y de la latitud a que se hallan situados.

A más de la rica y variada vegetación que ostentan sus bosques y campiñas, se ha cosechado con bastante suceso en Magallanes *papas, habas, cebada, maíz, avena y trigo*; y si la siembra de los dos primeros artículos se perdió alguna vez, ha sido a causa del poco esmero de los cultivadores.

Según consta de una interesante memoria escrita en 1855 por D. Jorge Schythe, gobernador actual de la colonia de *San Miguel*, (Punta Arenas) de 4 sacos de papas que se sembraron allí en 1854, se recogieron 49, y de 3 fanegas de semilla de trigo se cosecharon 100.

No fue menos favorable el resultado que dieron las sementeras de hortaliza; habiéndose cultivado con buen éxito en la referida colonia *dos clases de zanahoria, seis de repollo y cinco de lechuga*, a más del *apio*, los *ajos*, la *cebolla*, *rábanos*, *coliflores*, *betarragas*, *perejil*, *nabo*, etc., etc.

« Yo por mi parte, dice el Sr. Schythe, en su citado escrito, no abrigo la menor duda de que estos terrenos, ahora tan fríos e inseguros para el cultivo de los cereales, se prestarán algún día al cultivo de toda clase de producciones, con más seguridad que las tierras del otro hemisferio, situadas a igual latitud. Es de presumir (añade) que el desmonte y el desagüe contribuyan a templar poco a poco el rigor del temperamento. Véase no más la descripción horrorosa que hacen los antiguos autores del aspecto, clima y suelo de la *Alemania* y de la *Inglaterra*; y en la actualidad: ¿A qué grado de perfección no se ha elevado la agricultura en ambos países? »

El ganado mayor y menor se cría y reproduce en las tierras magallánicas con el mejor éxito, encontrándose en diferentes puntos de la costa y hacia el interior, excelentes campos de pastoreo y criaderos magníficos por su abrigo y extensión.

Abundan en sus bosques el roble, el sauce blanco, el ciprés, el laurel y otros árboles cuya madera se considera aplicable a todo género de construcciones. El capitán Byron cree que pueden sacarse de algunos de esos árboles masteleros para buque, de 40 y 50 varas de largo.

A más de las ricas maderas de construcción que, según todos los viajeros, abundan en el Estrecho, los hermanos Nodales que tan prolijamente registraron sus montañas, aseguran haber descubierto en ellas el árbol de la *pimienta*, cuyas muestras presentaron

al rey de España en Lisboa, donde a su regreso se encontraba la corte.

El capitán Winter que acompañó al famoso Dracke [sic - Drake, Ed.] en su expedición por el Estrecho, encontró también un árbol al cual llamó *árbol de la canela*, y cuya corteza lleva hoy el nombre de su descubridor. Refiriéndose a este descubrimiento, dice el traductor de los viajes del capitán Byron:

« Esta corteza fue enteramente desconocida de los antiguos hasta que el capitán Winter, que acompañó a Drake al Estrecho de Magallanes, la trajo a Europa. Los primeros que probaron su eficacia contra el escorbuto fueron los marineros de aquella expedición. Esta corteza se vende bajo el nombre de *Corteza Winter*, y se distingue por su intensísimo sabor, y por que propiamente está compuesta de dos cortezas inseparables, a diferencia de la verdadera canela y de la canela blanca, que, para secarlas y traerlas a Europa, se les separa antes de la corteza exterior. »

Los naturalistas Bank y Solander, que acompañaron también al capitán Wallis en su viaje a Magallanes, aseguran haber encontrado varias plantas *antiescorbúticas*, entre otras el *berro* y el *apio silvestre*, ratificando la noticia dada por Winter sobre la existencia del citado árbol de la canela, cuyas hojas dicen ser anchas y lustrosas como las del laurel, y a cuyo árbol dieron el nombre de *Winterránea aromática*. Las tierras magallánicas son además abundantísimas en minerales de hierro y de carbón: el citado capitán Byron asegura haber hallado en ellas una rica mina de aquel metal; y en cuanto a las de carbon de piedra, es notorio que se han descubierto, no una sino muchas, a pocas millas de la colonia de San Miguel.

Los campos y bosques del Estrecho abundan también en pájaros y animales silvestres de toda especie; entre los últimos se cuentan el *guanaco*, el *avestruz*, la *nutria*, la *chinchilla*, el *gato montés*, la *zorra*, la *vizcacha* y otros, cuyas pieles sirven de vestido a los patagones y fueguenses.

Frecuentan asimismo sus costas las *focas* y los *lobos marinos*, cuya caza hacen los naturales de ambas riberas del Estrecho, que suele ser también visitado por *ballenas*, *delfines*, *cachalotes* y otros cetáceos de gran volumen.

El pescado y los mariscos son del mismo modo abundantísimos, particularmente en las bahías y ensenadas.

Pedro Sarmiento de Gamboa, en la relación de sus viajes al Estrecho, dice textualmente: — «Vimos grandísima abundancia de mejillones, y en los que están en las peñas, fuera del agua, hay muchas perlas menudas, y muchas de ellas son pardas, y también las hay blancas; y en algunas partes hallamos tantas perlas en los mejillones que nos pesaba, porque no los podíamos comer.»

El capitán D. Antonio de Córdoba, en la relación de su viaje (1787) dice al mismo propósito: «Abundan las playas del Estrecho en exquisito marisco. Los *mejillones*, *lapas*, *picos*, *cañadillas*, *almejas*, *caracoles* y *erizos* forman el principal alimento de los

indios.

« Los mejillones (añade) no ceden en gusto a las más ricas ostras, lo que ha dado lugar a los naturalistas para llamarlos *mejillones magallánicos*, para distinguirlos de los demás de su especie. En muchos de ellos se encuentra una clase de perlas, producidas, según se cree, por una enfermedad que suele padecer este marisco.»

El pescado es exquisito, y tan abundante que recuerdo haber oído decir al Sr. Coronel Mardones, gobernador de la colonia de San Miguel en 1850, que era frecuente pescar 500 *pejerreyes* de un solo lance.

La volatería es asimismo abundante y variada en sus especies, siendo las principales, los *patos, becasinas, chorlos, palomas, perdices* y *pavas del monte*, cuya carne es del más exquisito sabor.

### VIII.

Si del examen de los reinos animal y vegetal pasamos al de las condiciones climatológicas del Estrecho de Magallanes, veremos que, no solo es su temperamento más benigno de lo que generalmente se cree, sino que, a juicio de personas competentes, es el punto más saludable del globo.

« No trepido en declarar, dice el referido Sr. Schythe en su excelente trabajo sobre la colonización de Magallanes, que en todo el mundo *no hay temperamento más sano que este; no conociéndose ninguna disposición particular de la atmósfera que lo haga perjudicial al organismo.*»

Según las observaciones hechas durante un año por el Sr. Schythe, resulta que no es tampoco riguroso el clima del Estrecho, puesto que durante los meses de verano, (diciembre, enero y febrero) el termómetro jamás dejó de subir, a la sombra, a menos de 14 y 15 grados, siendo frecuente el que se elevase hasta 18 y 19, marcando 6, 7 y hasta 8 en las primeras horas de la mañana.

Durante los meses de invierno, es decir, en junio, julio y agosto, sólo 18 veces marcó el termómetro desde uno a cuatro grados de frío bajo de cero, y esto en las primeras horas de la mañana. De donde resulta que, ni los calores del verano ni los fríos del invierno llegan a ser extremosos.

Tampoco puede decirse que predomina allí el temperamento lluvioso, puesto que, según las mismas observaciones del Sr. Schythe, se ve que, durante un año, solo hubieron [sic] de diez a once días de lluvia en cada mes, lo que equivale a un 38 por ciento al año, notándose que las lluvias son por lo regular más frecuentes en la primavera y verano que en las demás estaciones.

Hace notar también el Sr. Schythe que, aun cuando son frecuentes los vientos recios, no se conocen huracanes de fuerza destructora, no habiendo ocurrido en todo el año 54

ninguna borrasca acompañada de truenos y relámpagos.

Para mí, señores, las opiniones emitidas por el gobernador de la Colonia de San Miguel, tienen una gran importancia y merecen tomarse en consideración, no sólo por la seriedad del documento en que las ha consignado, dirigiendo su informe al gobierno de la república, sino por el buen juicio, ilustración y parsimonia que lucen en ese importante documento, que sólo a última hora he tenido la fortuna de leer.

El Sr. Schythe, lejos de dejarse arrebatado por el entusiasmo que generalmente inspira la idea de lo maravilloso, mide y gradúa con severa imparcialidad las dificultades y los peligros; compara las dificultades, se encastilla en los límites de lo posible, y sólo en fuerza de sus profundas convicciones se pronuncia en favor de la colonización del Estrecho, al que con fundamento llama *país de porvenir*.

Si se llevan a efecto algún día las elevadas miras del gobierno, dice lleno de esperanza el Sr. Schythe:

«Si estas regiones que, a pesar de las riquezas que encierran, yacen en el día inútiles y desiertas, llegan en lo futuro a ser cultivadas y habitadas por una población de gente activa y laboriosa;

«Si se fomenta la industria, se desarrollan las artes, y se puede contar al fin con todos los recursos de una sociedad culta y regularmente organizada, entonces la tierra abrirá su seno, y los tesoros que guarda difundirán el bienestar en una vasta esfera de trabajadores humildes, al paso que ofrecerán un campo dilatado a las especulaciones del opulento capitalista.»

## IX.

El vasto y rico territorio, cuya descripción acabo de hacer, y sobre el cual se han emitido, como veis, opiniones tan favorables, se halla, sin embargo, habitado por dos razas de hombres tan bárbaros como miserables, *los patagones y los fueguenses*.

Cuéntase que Magallanes dio el nombre de *patagones* y *fueguenses* a las dos tribus bárbaras que ocupan las márgenes del Estrecho; a los primeros, por los enormes zapatones o tamangos de cuero que llevaban, y que daban a sus pies gran semejanza a la pata de los osos, y a los segundos, por las muchas fogatas que divisó en la costa y en lo interior del territorio que habitan.

La afición a lo maravilloso, la fascinación de algunos viajeros y escritores, y el charlatanismo en otros, dieron origen a multitud de fábulas que el tiempo y la experiencia han ido disipando.

Creyóse por muchos años que los pataganenses [sic] descendían de una raza de *gigantes*, al paso que los habitantes de la Tierra del Fuego eran tan *enanos* como los lapones, siendo el primero que desmintió tales asertos el pirata Drake, que asignó a los

patagones una estatura nada más que regular.

Es indudable, sin embargo, que existe una diferencia muy marcada entre los habitantes de la parte oriental y la occidental del Estrecho, o sea entre fueguenses y patagones, pues mientras estos últimos son robustos, de marcial continente y bien formados, los fueguenses son más pequeños, desgreñados y contrahechos.

La tez de unos y de otros es morena y más parecida a la de los mulatos que a la de los indios en general.

Unos y otros son desaseados e indolentes al extremo, de lo cual proviene sin duda alguna su embrutecimiento; y como si no les bastase su fealdad natural, se pintan el cuerpo y desfiguran el rostro con una mezcla de carbón, almagra y aceite de foca, lo cual los torna no solamente horribles sino también hediondos e insoportables a cierta distancia.

Su vestido por lo regular consiste en una capa de pieles de guanaco, zorra, gato montés, león o lobo marino, unidas por medio de costuras hechas con fibras o nervios de avestruz.

Llevan el pelo suelto, echado sobre los hombros y sujeto con una *vincha* o faja de cuero que lo separa de la frente.

Son reservados, silenciosos y en extremo supersticiosos.

Les es indiferente comer la carne cruda o asada, siendo su principal alimento mariscos y pescado.

Diferéncianse unos de otros, según sus hábitos y según la naturaleza del terreno que habitan, siendo los patagones muy aptos para las labores de campo y para el pastoreo y la caza, y los fueguenses para la pesca y la marinería.

Las armas de que se sirven son la *flecha* y la *honda*, que manejan con admirable destreza.

Sus embarcaciones, en cuya construcción son más hábiles los fueguenses que los patagones, son de corteza de árboles, y no tienen más comodidad que la necesaria para contener una familia, siendo por consiguiente muy ligeras: cuando saltan los salvajes a tierra tienen mucho cuidado en retirarlas del agua para que la alta marea no se las lleve.

Es curioso ver una de esas canoas conteniendo toda una familia, con más dos, cuatro y hasta seis perros lanudos, agrupados al rededor de una fogata que jamás falta en su centro y que no se comprende cómo hacen para conservar, sin peligro de que se incendie la frágil embarcación.

La esterilidad del suelo que ocupan los habitantes de las islas del Fuego, y la rigidez del clima, los obliga a cambiar frecuentemente de residencia, lo que hace que vivan

errantes, buscando siempre los parajes más abrigados y donde la pesca sea más abundante y segura.

Algunos viajeros han pretendido que los fueguenses eran *antropófagos*, pero esta opinión no parece justificada: antes al contrario, el capitán Byron, dice, refiriéndose a ellos: «Su carácter nos pareció dulce y apacible, y que vivían entre sí, con paz y buena armonía.»

Las chozas de los patagones son formadas de pieles de venado y guanaco, y las de los fueguenses de ramas de árbol.

Las madres de una y otra tribu acostumbran amamantar a sus hijos hasta los cinco y seis años, atribuyéndose a esto la lentitud con que marcha entre ellos la reproducción.

Cuando acierta a pasar algún buque por el Estrecho, los fueguenses lo esperan en las angosturas, reuniéndose en número de diez, veinte y aun treinta piraguas, y desde lejos empiezan a alzar las manos al cielo y a dar gritos descompa[sa]dos, como si implorasen auxilio y misericordia.

Es costumbre general, sobre todo, entre los capitanes de buques de vela, recibirlos y obsequiarlos, admitiendo sus regalos que consisten en mariscos y huevos de pato montés.

## X.

Cuando en 1850 penetré por primera vez al Estrecho de Magallanes, viajando de Montevideo a Valparaíso, el primer objeto que llamó mi atención, después del magnífico cuadro que ofrece la embocadura del canal, fue la gran cantidad de fogatas que a lo largo de la costa austral se divisaban, y que según se me dijo, indicaban los lugares en que se hallaban alojadas las miserables tribus o familias que habitan las islas llamadas del *Fuego*. Desde luego me fue posible comprobar el origen de ese extraño calificativo, que ninguna analogía tiene ni con la naturaleza del suelo, ni con su aspecto melancólico ni con la rigidez del clima de aquel país inhospitalario y salvaje.

Debo la gloria de haber hecho esta difícil navegación en buque de vela al valiente capitán Northworthy, del bergantín *Gulnare*, que, cediendo a loa deseos de sus pasajeros, se decidió a emprenderla desde Montevideo, evitándonos la peligrosa travesía del Cabo de Hornos. Venían de pasaje en el *Gulnare* varios caballeros ingleses y alemanes, que como yo, deseaban conocer el Estrecho de Magallanes, y que, cual yo, no olvidarán las gratas impresiones que les produjo esa navegación.

Después de algunos días de navegación y apenas llegados a la primera angostura, nos vimos de improviso cercados de canoas, que desprendiéndose del fondo de una bahía, bogaban hacia nosotros.

El capitán, que no tenía noticia de esta clase de visitas hechas por los fueguenses a las embarcaciones que cruzan el Estrecho, después de armar y municionar su gente y colocarla en los puntos que consideró más oportunos, para el caso en que nuestros huéspedes trajesen intenciones hostiles, cruzó las velas y se puso en actitud de esperarlos.

A poco menos de una cuadra, los indios, parándose en sus canoas, empezaron a dar grandes alaridos y a tendernos sus manos en ademán de implorar socorro. A pesar del horror que nos inspiraban aquellos miserables, cuyo número era por otra parte capaz de infundir recelo, nos apresuramos a contestarles, haciéndoles señales para que se acercasen sin temor. Las canoas cortaban el agua con velocidad a pesar de la corriente que era violentísima, y antes de cinco minutos nos vimos cercados de indios, que, para inspirarnos confianza, saltaron a bordo sin sus armas, y conduciendo muchos de ellos a sus mujeres, mientras los otros quedaban al cuidado de sus frágiles embarcaciones, pegadas al costado del buque como lapas al peñasco.

Lastimosa era la desuudez de aquellas infelices, que apenas sabían pronunciar una que otra palabra inteligible para nosotros, tales como éstas:

*Cherú*, por cerro;  
*tobac*, por tabaco;  
*galet*, por galleta.

El tabaco lo chupaban con avidez, y la galleta la comían alegremente, aunque con visible trabajo, por falta de hábito de triturar cosas duras, puesto que su alimento se reduce por lo general a huevos cocidos, pescado crudo y ostras asadas al rescoldo.

Inmensa era la alegría del indio o india a quien los pasajeros obsequiaban un camisón de lana, un pantalón o cualquier otra pieza de abrigo; llegaban a saltar de contento, manifestándonos su gratitud con gestos y contorsiones ridículas.

Sin embargo: ¿quién lo creyera? Cuando se les insinuaba la idea de quedarse a bordo y de seguir el viaje con nosotros, se apresuraban a hacernos entender su negativa, señalando con entusiasmo los áridos peñascos de la costa, y pronunciando cuatro o seis veces la palabra *Cherú!* cual si quisieran ponderarnos los atractivos que para ellos tenía aquella desierta playa, testigo de su niñez, de sus amores y de sus sufrimientos.

Sólo un joven como de 22 años consintió, a fuerza de súplicas y de obsequios, quedarse con nosotros y abandonar aquellos desiertos: tenía una fisonomía franca e inteligente y una organización bastante desarrollada.

Con el fin de distraerle para que no notase que sus compañeros le llamaban desde la costa y que el *Gulnare* hacia camino, le propusimos bajar a la cámara, llamando su atención con diversos objetos para él curiosos, entre ellos un espejo, donde, lleno de asombro, se miraba y remiraba.

Poco tardó nuestro huésped en apercibirse de que andábamos y en arrepentirse quizá

del abandono en que dejaba a sus hermanos; lo cierto es que de improviso, parándose y poniendo el oído como para escuchar el ruido de las olas, corrió despues hacia la escalera, que trepó como un gamo; y, una vez en el entrepuente, empezó a dar voces y a gritar con ademanes y gestos tan aflictivos que acabó por mover nuestra compasión y aun la del capitán que hizo echar el bote al agua y enviarlo a tierra, donde sus camaradas le recibieron como en triunfo.

Ejemplo harto elocuente del poderoso influjo que ejercen en el corazón del hombre las afecciones patrias y el santo amor a la independencia! —

## PARTE TERCERA Y ULTIMA

### XI.

No podía ocultarse al gobierno de Chile lo que no se había ocultado al gobierno español; es decir, la importancia de la ocupación y colonización del Estrecho de Magallanes y la superioridad de aquella vía sobre la del Cabo de Hornos.

En efecto; notorio es que la España, sin desconcertarse por el desgraciado éxito de la primera expedición colonizadora dirigida por Sarmiento, pensó más tarde en la colonización formal de aquella parte de sus dominios y en los medios de reemplazar la peligrosa navegación del Cabo de Hornos por la del Estrecho, siendo ésta la causa que dio origen a la memorable expedición encomendada en 1785 al capitán D. Antonio de Córdoba, que, como se sabe, fue una de las que mayor luz arrojaron sobre la utilidad y ventajas del Canal de Magallanes; y es indudable que, a haber sido conocida en aquella época la navegación a vapor, los españoles habrían colonizado y habilitado esa vía interoceánica.

A este respecto preciso es hacer justicia a la madre patria y reconocer la energía y firmeza de sus resoluciones, siempre que se trataba de llevar a cabo alguna empresa ardua, cuyos resultados debiesen refluir en provecho u honor de la nación.

No habrían retrocedido, no, ante la dificultad de plantear una línea de vapores remolcadores en el Estrecho de Magallanes, los que, para descubrir un mundo no vacilaron en vender las joyas de sus mujeres; los que para conquistarlo se lanzaron a él con un puñado de valientes; los que, resueltos a triunfar o morir en la demanda, no trepidaron en quemar sus naves e internarse en bosques desconocidos; y los que, en fin, para reconocer y navegar las aguas del Grande Océano del Sur supieron llevar a cabo la más atrevida empresa que hayan concebido y puesto en obra los hombres de las pasadas edades; me refiero, señores, al transporte de cuatro bergantines hecho por Vasco Nuñez de Balboa en 1516, por sobre las montañas que separan el Océano Atlántico del Pacífico, en el istmo de Darien.

Este episodio de la historia de la Conquista de América merece una particular mención.

El esforzado Vasco Nuñez de Balboa que ya había descubierto el Océano Pacífico del Sur, y contemplado con extática admiración, desde lo alto de las montañas del Istmo de Darien, aquel piélago insondable que abría un campo inmenso a sus ambiciones y esperanzas, se decidió en 1516 a navegarlo, y a este fin concibió el atrevido proyecto de transportar varios buques por sobre las montañas, desde el pueblo de Acla, en el mar Atlántico, a la otra banda del Istmo, en el mar del Sur, en una distancia de no menos de 22 leguas; pensamiento gigante, digno de aquellos tiempos y de aquellos hombres cuasi fabulosos. He aquí como describe esta operación el distinguido historiador norte americano Washington Irving, en su obra titulada—*Vasco Nuñez de Balboa, descubridor del Océano Pacífico*.

"Apenas llegó a Acla, dice Washington Irving, dióse prisa Vasco Nuñez de Balboa a preparar los materiales para cuatro bergantines que habían de botarse al agua en el mar del Sur. Se cortó y labró la madera en la costa del Atlántico, y fue en seguido transportada con las anclas y aparejos por la cresta elevada de las montañas, hasta las opuestas costas del Istmo.

"Ocupáronse en este trabajo varios españoles, 30 negros y un gran número de indios. No tenían otros caminos que las huellas de los indígenas, perdidas por entre bosques casi impenetrables, cortadas por entre torrentes, abiertas entre ásperos desfiladeros o interceptadas por rocas y precipicios. De este modo trabajaban a manera de hormigas, trepando las montañas con sus inmensas cargas, bajo los rayos abrasadores del sol de los trópicos.

"Muchos de los pobres indios caían en medio de su camino y espiraban rendidos al peso de tan onerosa carga: los españoles y los negros eran más capaces de luchar con las increíbles dificultades a que se veían sometidos.

"Habían preparado una casa en la cumbre de la montaña para tomar en ella descanso temporal. Después de permanecer allí un breve tiempo, para refrescarse y cobrar aliento, volvieron a su trabajo, bajando al lado opuesto, hasta que llegaron a la parte navegable de un río que denominaron *de las Balsas*, y que desaguaba en el Océano Pacífico.

"Mucho tiempo, mucha fatiga y muchas vidas había costado esta ardua empresa, antes que se hubiese transportado hasta la margen del río madera suficiente para dos bergantines, mientras que aún faltaba que conducir lo necesario para otros dos, y el aparejo y pertrechos para todos.

"Luego que bajó el río (añade Irving) volvieron los operarios a emprender sus trabajos: llegaron entonces de Acla algunos reclutas, conduciendo algunos repuestos, y se activó la empresa con ardor redoblado, hasta que, después de una serie de increíbles obstáculos y fatigas, tuvo Vasco Nuñez la satisfacción de ver dos de sus bergantines flotando en el río de las Balsas. No bien estuvieron del todo prontos, se embarcó en ellos con todos los españoles que pudo llevar a su bordo, y saliendo del río, se lanzó con triunfante júbilo en el grande Océano que había descubierto.

"Fácil es imaginar la satisfacción y placer del intrépido aventurero, y cuán amplia recompensa tuvo de todos sus sufrimientos cuando, primero que nadie, desplegó una vela en aquel Océano jamás surcado, y sintió que se abría para él el inmenso campo de un mundo desconocido!

"Hay en la historia de estos descubrimientos, dice al terminar ese capítulo el Sr. Irving, muchos sucesos que nos fuerzan a detenernos de admiración y de asombro al ver el arrojado denuedo de los hombres que los dirigían, y las pavorosas dificultades que vencieron, a fuerza de constancia y de valor. Pocos ejemplos encontramos, sin embargo, más notables que esta conducción en piezas sueltas, por medio de las montañas de Darien, de los primeros buques europeos que surcaron las aguas del Pacífico; y podemos excusar fácilmente la jactancia de los antiguos escritores castellanos cuando exclaman, como Herrera.— "Nadie, si no los españoles, habrían podido jamás concebir empresa semejante ni perseverar en ella; y capitán ninguno del Nuevo Mundo, sino Vasco Núñez de Balboa, habría podido conducirla a tan felices resultados."

Quien hubiera podido presumir entretanto, que un año después de tan famosa hazaña, el descubridor del mar del Sur, el primero que surcó sus aguas, el que abrió la senda que condujo a los reyes de Castilla hasta el milagroso palacio de los *Incas* del Perú, vendría a morir decapitado en la misma aldea de Acla, de donde un año antes partió para dar cima a su atrevido pensamiento!!.....

En efecto, Vasco Núñez de Balboa fue decapitado en 1517 por orden del rey y de su lugar-teniente Pedrarias, so pretexto de haber pretendido usurpar los territorios pertenecientes a la corona.

El pensamiento de la colonización del Estrecho de Magallanes, si bien podía lisonjear el amor propio y despertar el celo de una nación emprendedora y acostumbrada a grandes sacrificios, le ofrecía también serias dificultades que vencer, dificultades que hacían impracticable o ímproba aquella colonización; tal era, por ejemplo, la de no ser navegable en un tiempo fijo aquel canal para embarcaciones de vela, a causa de la tenacidad y dureza de los vientos reinantes, dificultad que sólo a principios de este siglo hizo desaparecer el descubrimiento del vapor.

Los españoles, por otra parte, dueños y señores como eran de la América, por derecho de conquista y por su larga posesión, no podían tener un interés mayor en la ocupación y colonización del Estrecho que el que emanase de las conveniencias inmediatas de su comercio; por manera que, de nada o de muy poco podía servirles la colonización sin la habilitación permanente de esa vía para las necesidades del tráfico. La *colonización* pudo ser para ellos una necesidad en los primeros tiempos de la conquista, pero después de nada hubiera podido servirles sin la *habilitación*, y esta se hacía impracticable sin el poderoso auxilio del vapor. A esta circunstancia y no a otra debemos atribuir el que, después de trescientos años de descubrimientos, exploraciones y viajes, el canal de Magallanes no hubiese reemplazado definitivamente al Cabo de Hornos, y absorbido de una manera exclusiva el tráfico mercantil entre los dos Océanos.

## XII.

No sucedía lo mismo al gobierno republicano de Chile, después de la emancipación de las colonias españolas, que, al separarse de la madre patria, echaron suerte sobre la única de sus progenitores, apresurándose a tomar cada uno para sí lo que creyó pertenecerle o convenirle.

Para Chile la ocupación y colonización del Estrecho de Magallanes era una cuestión de política y de economía, de cuya importancia no podía ni debía prescindir so pena de comprometer seriamente, no sólo los intereses más positivos de la nación, sino hasta el porvenir de una gran parte de la América del Sur; y la prudencia y la previsión le aconsejaban ocuparlo y colonizarlo.

Así lo comprendió desde luego el gobierno de la república, cuando en 1843, durante la presidencia de D. Manuel Bulnes, hizo partir una expedición encargada de posesionarse del Estrecho y de plantear en él una colonia militar, a la sombra del pabellón nacional.

La expedición en efecto zarpó de Chiloé el día 10 de setiembre de 1843, a las órdenes del capitán de fragata D. Juan Williams, y se posesionó del Estrecho en nombre de la república, el 21 del mismo mes, levantando una fortaleza en el mismo lugar en donde, 260 años antes, había fundado una colonia el animoso cuanto desgraciado Pedro Sarmiento de Gamboa; es decir, en *Port Famine*, o Puerto del Hambre. El nuevo establecimiento se llamó *Puerto Bulnes* [hoy Fuerte Bulnes, Ed.], en honor del ciudadano que a la sazón regía los destinos del país.

Como documento histórico creo oportuno consignar aquí el acta de ocupación levantada por los expedicionarios chilenos; es la siguiente:

## « ACTA.

« En cumplimiento de las órdenes del gobierno supremo, el día 21 del mes de setiembre del año de 1843, el ciudadano capitán de fragata, graduado, de la marina nacional D. Juan Guillemos, (John Williams) acompañado del teniente de artillería D. Manuel González Hidalgo, el piloto segundo de la armada nacional D. Jorge Mahon, el naturalista prusiano, voluntario, D. Bernardo Philippi, y el sargento distinguido de artillería D. Eusebio Pizarro, que actúa de Secretario, con todas las formalidades de costumbre tomamos posesión de los Estrechos de Magallanes y su territorio, en nombre de la República de Chile, a quien pertenece, conforme está declarado en el artículo 1º de su Constitución política; y en el acto se afirmó la bandera nacional de la República con salva general de 21 tiros de cañón.

« Y en nombre de la República de Chile protesto del modo más solemne, cuantas veces haya lugar, contra cualquier poder que hoy o en adelante tratara de ocupar alguna parte de su territorio.

« Firmaron conmigo la presente acta el 21 de setiembre de 1843, 3.º de la

presidencia del Excelentísimo Sr. General D. Manuel Bulnes:—*Juan Guillemos*.—*Manuel González Hidalgo*.—*Bernardo Philippi* (naturalista en comisión de S. M. el rey de Prusia y voluntario en la expedición.) —*Jorge Mahon*. — *Eusebio Pizarro*, Secretario. »— Siguen los nombres de otros individuos de la expedición.

La ocupación militar del Estrecho de Magallanes y la planteación de una Colonia Chilena en la costa Patagónica trajo una reclamación del gobierno Argentino, que alegaba derechos a una parte de ese territorio. Sobre este asunto publicó el Dr. D. Dalmasio Vélez Sarsfield, abogado Argentino, una memoria o folleto que fue largamente contestada por D. Miguel Luis Amunátegui; documento que puede ser consultado por los que quieran imponerse a fondo de esa cuestión internacional.

Digno es también de consignarse en el presente capítulo un incidente que tuvo lugar al siguiente día de la ocupación militar del Estrecho, y que prueba cuán acertada y oportuna fue esta ocupación por parte del gobierno de Chile.

El día 22 de setiembre, cuando todavía flameaba en el asta el pabellón de la república, llegó a puerto Bulnes el vapor *Faeton*, de S. M. el rey de los franceses.

El 24, la oficialidad descendió a tierra, y levantando en ella una carpa, celebraron misa los padres misioneros que venían en su compañía: y como al día siguiente volviesen los marinos franceses a enarbolar su pabellón al tope de su carpa, el capitán Williams creyó oportuno dirigirse de oficio al comandante del vapor, quejándose del hecho y denunciándolo como atentatorio a la soberanía del territorio chileno.

El comandante del vapor, teniente de navío, Mr. L. Maissin, contestó:

« que hasta aquel día las regiones en que se encontraba *no habían estado sometidas a ninguna posesión regular, ni cubiertas por bandera alguna*, y que los navíos de todas las naciones, estableciéndose momentáneamente en ellas, desplegaban a su voluntad los respectivos pabellones sobre sus tiendas y obras. Que el comandante había interpretado en el mismo sentido el pabellón chileno enarbolado sobre la colina de Santa Ana; y que, en cuanto a la significación dada a este hecho en la nota del capitán Williams, el señor Maissin *no tenía la misión de reconocerlo*, por no hallarse provisto de instrucciones, poderes o documentos necesarios; por lo que se limitaba a certificarlo así al capitán de la expedición chilena, haciéndole saber que no pretendía en ninguna manera atentar a los derechos de la república de Chile, dado caso que fuesen fundados o legítimos, pues sólo tocaba a su gobierno decidir sobre ello.»

Los términos de esta nota están probando que el territorio magallánico era considerado hasta aquella época por las diferentes naciones cuyas naves lo cruzaron desde la insurrección de las colonias españolas, como territorio desierto y abandonado, sobre el

cual no reconocían dominio ni señorío alguno: la ocupación de ese territorio por parte del gobierno de Chile no podía ser pues más oportuna y necesaria.

### XIII.

Al fundarse la colonia de Puerto Bulnes, observa con mucho juicio el Sr. Schythe, se cometió el error de exterminar casi en su totalidad la selva que rodeaba la ensenada del puerto, lo que dio por resultado inmediato el que la naciente población quedase sin abrigo, en invierno, contra el frío, y en verano contra los vientos y el ardor del sol. Ese desacierto irreflexivo contribuyó por otra parte a dar a la colonia un aspecto triste y melancólico.

Hasta 1849 permaneció establecida en *Puerto Bulnes*, siendo a fines de ese mismo año trasladada a *Punta Arenas* por su gobernador el coronel D. José de los Santos Mardonez [sic -Mardones, Ed.], que, al hacer este cambio, consultó sin duda las ventajas de la nueva localidad y el desarrollo gradual del establecimiento.

El nuevo local distaba de Puerto Bulnes poco más de 16 leguas, y se hallaba situado en uno de los lugares más pintorescos del Estrecho, rodeado de hermosos bosques, de terrenos cultivables y de aguadas permanentes.

« La bahía, decía el señor coronel Mardones al gobierno, es extensa, mansa y suave, a propósito para pescar en toda estación.

« El temperamento tiene aquí a su favor una diferencia notable comparado con el de la antigua colonia.»

Hecha la traslación y establecida la colonia en Punta Arenas, bajo la denominación de *San Miguel*, el gobierno tuvo más tarde que acceder a las reiteradas súplicas del coronel Mardones, pidiendo su relevo, y nombró en su lugar al capitán de fragata D. Benjamín Muñoz Gamero, quien se recibió del empleo a mediados de 1851.

Todos conocen el fin trágico que tuvo ese distinguido oficial por consecuencia del sangriento motín del teniente Cambiaso, ocurrido en 17 de noviembre de aquel mismo año, y cuya triste consecuencia fue la total destrucción de la nueva colonia: así pues ¿a qué afligir la memoria con la relación de aquellos tristes sucesos? Sin embargo, no estará de más el que os transcriba las pocas pero muy elocuentes palabras con que el gobierno de aquella época participó al Congreso los desastres ocurridos en Magallanes.

« Nuestros establecimientos de Magallanes, decía el Ministro de Marina al Congreso del 52, comenzaban a desarrollarse bajo la acción ilustrada del nuevo gobernador D. Benjamin Muñoz Gamero, correspondiendo ampliamente a las esperanzas que fundaba el gobierno en la elección de aquel jefe, cuando un eco espantoso de las pasiones revolucionarias que han agitado al país, levantó en aquellas regiones lejanas un estandarte sangriento y bárbaro a cuya sombra se asesinó al benemérito gobernador, a un eclesiástico, a indefensos e inocentes extranjeros transeúntes, a algunos de nuestros conciudadanos y a

miserables indígenas, sustituyéndose a la acción benéfica y clemente que, a nombre del gobierno, ejercía el buen gobernador, un despotismo tenebroso y sangriento que todo lo anonadó.»

Cambiaso, el héroe de aquellas bárbaras escenas, fue, como se sabe, aprisionado, y convicto y confeso de sus crímenes, ejecutado con sus cómplices, quedando así satisfechas las exigencias de la justicia.

No era ésta, sin embargo, la última calamidad que esperaba a nuestra colonia de Magallanes, cuya reorganización encomendó el gobierno al hábil naturalista D. Bernardo Philippi, después de la muerte del gobernador Muñoz Gamero.

El nuevo gobernador Philippi, tratando de establecer un puesto avanzado en *Cabo Negro*, seis leguas más al Norte de la colonia, fue bárbara y traidoramente asesinado por los indios *guaicurúes*, a quienes se entregó casi solo y desarmado con imprudente confianza.

Le sucedió en el mando el apreciable caballero D. Jorge Schythe, de quien he tenido ocasión de hablar en el curso de este escrito, y a cuyo cargo corre todavía la colonia de San Miguel, siendo indudable que bajo su inteligente gobierno se han introducido en ella mejoras que hacen honor a su talento y laboriosidad.

#### XIV.

Para completar la historia de la colonización de Magallanes necesitaría tener a la mano datos y documentos que sólo pueden obtenerse en las oficinas de gobierno, y cuyo examen exigiría de mi parte una consagración especial que mis ocupaciones hacen por ahora imposible.

Necesitaría, en primer lugar, tener una noticia exacta del movimiento anual de la colonia, del monto de las cantidades invertidas en su sostén, de las variaciones y mejoras introducidas en su administración, y por fin, de las ventajas que con esas mejoras y variaciones hubieran podido obtenerse, a fin de optar por un sistema más productivo y menos dispendioso para la nación.

Algunos datos y documentos he podido sin embargo reunir, y a falta de otros mejores me serviré de ellos, pues me bastan para justificar la deficiencia de los medios empleados hasta hoy en la colonización.

La primera expedición enviada por el gobierno para la ocupación del Estrecho se redujo a estas limitadísimas proporciones:

Un teniente de artillería.

Un sargento de id.

Un cabo de id.

Seis soldados id.

Dos mujeres de estos.

Dos piezas de artillería, de a 6.  
Dos id. id., de a 4.

Como se ve por lo pequeño de esta guarnición, el gobierno no pensó en aquella época en la colonización del Estrecho de Magallanes, limitándose a ocuparlo y plantar en él el pabellón nacional.

Hasta 1849 el establecimiento de Puerto Bulnes, llamado impropriamente Colonia, no era sino un presidio lejano, como el de Ceuta para los españoles, componiéndose su población de confinados y tropa, con las mujeres y familias de unos y otra.

Constaba el establecimiento en aquel año de 338 personas, en esta proporción:

Confinados—191 hombres, 34 mujeres y 23 niños.  
Soldados—75 hombres, 43 mujeres y 62 niños.

El sistema de gobierno empleado en la Colonia era el siguiente, según consta de un informe pasado al gobierno por el coronel Mardones, que se expresa en estos términos:

« En un galpón grande están los solteros y en otro de igual tamaño los casados, y varios de estos últimos en algunas casas separadas. Por la mañana, a la hora de costumbre, que es una o una y media horas después de la *diana*, salen al trabajo por un toque de corneta; por otro salen a almorzar, toman su aguardiente y vuelven al trabajo: igual modo se emplea para comer.

«Después de concluido el trabajo, que siempre es una hora antes de ponerse el sol, en verano tienen de holganza hasta la *retreta*, hora en que se les pasa lista por su mayordomo o capataz: pone éste llave al galpón, la entrega al cuartelero, y da parte al subdelegado de lo que ocurre. En invierno, la retirada del trabajo no tiene lugar hasta la entrada del sol: en los días de lluvia o de nieve no hay trabajo.

«Todo soltero come en comunidad o *rancho*; el casado con su familia; unos y otros en entera libertad.»

Este sistema de disciplina era en efecto paternal y dulce, y en nada parecido al que se emplea generalmente en los presidios.

Sin embargo, distaba mucho de satisfacer las miras del gobierno el estado material y económico del establecimiento de Puerto Bulnes, que pocos o ningunos síntomas ofrecía de adelanto; y fue entonces que se pensó en su traslación a otro lugar más aparente, y en darle una nueva organización. A este respecto son dignas de notarse las palabras con que el Ministro de Marina se dirigió al Congreso de 1849, dándole cuenta de la situación de la Colonia.

« El establecimiento de Magallanes (decía en aquella época el Sr. Vidal) es importante para Chile, y cada día se conoce más esa importancia. Su estado

actual *no es satisfactorio*, no tanto por falta de recursos, cuanto por la ausencia de un buen sistema de gobierno y por la completa inactividad que reina en el establecimiento. Según los datos que recién obtengo, la Colonia nada produce, ni puede bastarse por ahora a sí misma; pero esto proviene de que no hay trabajo, ni se entabla, fomenta o estimula.

«Allí no se trabaja en común ni individualmente. Allí no se hace otra cosa que carbón: allí no se permite el trabajo libre; y ha sucedido el caso de no consentirse allí a un labrador que había ido de Chiloé a establecerse en el Estrecho, sin más razón que la de no ser presidiario.

« Si se permitiese a los presidiarios y gente de tiempo cumplido, trabajo libre con provecho personal, en ciertos días en que no se requiriese un trabajo en común y en provecho general; si se pagase a la guarnición allí, y se fomentase de este modo la circulación de moneda, abierto oficialmente aquel puerto, *que no lo está*, tal vez podría esperarse algún comercio.....

« Abierto Magallanes al comercio, se hallaría tal vez en el ramo de peletería ventajoso cambio, y un medio poderoso de atracción lucrativa y pacífica para la concurrencia de los salvajes al progreso de aquel puerto.

« También convendría, dice más adelante el Sr. Vidal, hacer concesiones de terrenos en aquellas regiones a los particulares, propendiendo por este medio a la defensa y adelanto de aquel territorio, y a que, con el transcurso del tiempo, se eslabonasen los establecimientos particulares con nuestra frontera, llevando con el trabajo, la industria y la libertad, las bendiciones de la civilización a aquella parte de la república. El pensamiento del gobierno es mantener en el Estrecho un puesto avanzado, procurando ligar este puerto con el archipiélago de Chiloé, por medio de establecimientos particulares intermedios, que puedan formarse a la sombra de una completa libertad, para que todo el mundo explote cuanto aquellas regiones y sus aguas ofrezcan al trabajo y la industria. »

Así se expresaba en 1849 el ilustrado Ministro de Marina ante el Soberano Congreso, siendo de notarse el empeño que pone en hacer comprender a las Cámaras que sólo a la sombra de la libertad podría progresar aquella lejana Colonia, olvidando su condición excepcional y los otros elementos indispensables a su desarrollo, tales como el establecimiento de medios de comunicación y la habilitación periódica y regular de aquella interesante vía comercial.

## XV.

Sin embargo de las bellas teorías que hallamos consignadas en la Memoria del Ministro de Marina, todavía en 1851 le oímos declarar en pleno Congreso que, si bien la Colonia había sido aumentada hasta el número de 688 personas, la mayor parte de las cuales componían la guarnición, en el sistema administrativo de ella no se había operado variación alguna; añadiendo, que el gobierno abrigaba la esperanza de que con la traslación de la Colonia a Punta Arenas y con el envío del nuevo gobernador (el Sr.

Muñoz Gamero), ese establecimiento adquiriría muy luego *una grande importancia*, puesto «que la navegación a vapor por el Estrecho ha de ser algún día muy activa, tanto para estrechar relaciones entre la costa occidental y la oriental de la América, cuanto como medio expedito y breve de comunicación entre la Europa misma y algunos puntos del Pacífico.»

La Colonia, entre tanto, acababa de ser presa de un incendio que consumió gran parte de sus edificios, suceso que vino a colocar en situación doblemente aflictiva al nuevo gobernador, que a su arribo se encontró sin los alojamientos necesarios para su numerosa guarnición y para los confinados, que eran muchos. ¡Quién sabe hasta qué punto no influyó este accidente en los acontecimientos que más tarde tuvieron lugar en la Colonia!

Entre las instrucciones dadas al nuevo gobernador D. Benjamin Muñoz Gamero, son dignas de notarse las siguientes, que prueban cuando menos los vehementes deseos que abrigaba el gobierno de aquella época de que el territorio de Magallanes se convirtiese en centro de una activa colonización.

« Puede V. S. promover la *inmigración* por los medios que crea más oportunos.

« Haga V. S. la distribución y reparto de la porción de terrenos que con arreglo a ellos mismos ha de darse a cada una de las familias que compongan la población.

« En la distribución de terrenos V. S. obrará con entera independencia, y establecerá los colonos del modo que mejor le pareciere.

« Si son colonos extranjeros, se les admitirá con las mismas u otras franquicias que a los de Valdivia, ofreciéndoles las mismas garantías que a éstos, y además los auxilios y protección que la situación del Estrecho hacen necesarios y urgentes.

« Del estudio que haga V. S. de la vida de las poblaciones vecinas, recogerá todos los datos suficientes para que, puestos en conocimiento del comercio, puedan promoverse empresas sobre aquellos puntos, y según su modo de ver, qué clase de artículos se les podría llevar, y cuáles podrían ellos retornar; qué especulaciones podrían hacerse en esas latitudes, sirviendo de base la Colonia establecida allí; qué producciones naturales podrían tener expendio en los mercados del Pacífico y otros; y últimamente, si los buques balleneros podrían tener en ese puerto un punto de refresco para sus tripulaciones, etc., etc.»

Los tristes acontecimientos ocurridos en la Colonia y la muerte desastrosa del gobernador Muñoz Gamero inutilizaron por entonces los loables esfuerzos del gobierno, que, en nuestra humilde opinión, no había abordado sin embargo de lleno la cuestión de colonización, desde que nada hacía para mejorar la situación precaria de la Colonia acortando la enorme distancia que la separa de los grandes centros de comercio, y mejorando sus medios de comunicación y de transporte.

Tantas desgracias y contratiempos debieron modificar las opiniones del gobierno respecto a los medios que convenía adoptar, y enseñarle que algo más había que hacer para que la colonización de Magallanes no fuese en adelante una vana quimera.

Así le oímos decir en 1852, al dar cuenta al Congreso de los acontecimientos desgraciados de Magallanes:

« Aleccionado por la experiencia, el gobierno ha dado al Establecimiento de Magallanes una nueva organización, y ha zarpado de Valparaíso la *Infatigable*, conduciendo al nuevo gobernador con una guarnición compuesta de 30 individuos de tropa, los empleados y oficiales necesarios y algunos pobladores voluntarios. Las miras del gobierno, añadía el Ministro de Marina, con respecto de Magallanes, son: *mantener ocupado militarmente aquel punto avanzado de nuestro territorio*, cuya importancia no puede desconocerse; quitarle el carácter de presidio, aun para el delito de deserción que era el único que con destierro allí se castigaba, y fomentar la explotación voluntaria del carbón mineral y otras industrias que allí puede llevar *la mano del emigrado*.»

Suponemos que el nuevo gobernador a que alude fuese el señor Philippi, que, como se sabe, murió poco después en el lugar llamado *Bahía Negra*; sucediéndole más tarde en el gobierno el caballero Schythe.

En 1853 la administración superior de la *Colonia* pasó al Ministerio del Interior, dejando de figurar ese ramo en las Memorias de Marina.

Esta variación no creemos que produjo ventaja ni mejora alguna en el sistema seguido hasta entonces para la colonización de Magallanes, que, como se ve, dio más bien un gran paso retrógrado con la declaración de que «las miras del gobierno se reducían a *mantener ocupado militarmente aquel punto avanzado de nuestro territorio*.»

Desde 1854 hasta 1857 perdemos de vista la Colonia de Magallanes, si bien tenemos una excelente memoria y varios otros trabajos importantes relativos a ella presentados al gobierno por su digno administrador el Sr. Schythe.

En 1858, el Ministro del Interior decía en su mensaje al Congreso: « En Magallanes nada se ha podido avanzar respecto a su colonización; hasta ahora no pasa de ser *un puesto militar en la extremidad de la república*.» Esta confesión no podía ser más paladina, a la vez que desconsolante, desde que partía de las altas regiones del poder, a los 15 años de emprendida la colonización del territorio Magallánico, y cuando, por consecuencia de otras declaraciones oficiales, se creía llegada la época de ver alzarse a grande altura aquel establecimiento importante.

Un paso avanzadísimo se había dado sin embargo, puesto que el gobierno, reconociendo sus pasados errores y la insuficiencia de los medios empleados hasta aquella época, se proponía establecer o promover el establecimiento de una línea de vapores en el Estrecho.

« Los inconvenientes que han impedido realizar el proyectado establecimiento de una línea de vapores por el Estrecho (decía más adelante el Ministerio) han perjudicado sobremanera al adelantamiento de aquel territorio; pero el grande objeto que se tuvo en vista al crear esa Colonia exige que cuanto antes se utilicen sus ventajas naturales para llevar a cabo aquel pensamiento.»

De esta manera el gobierno venía a reconocer al cabo de 15 años de ensayos infructuosos y de sacrificios sin cuento, que la Colonia de Magallanes no podía existir ni menos desarrollarse en proporciones ventajosas, sin la habilitación del Estrecho para la navegación de los buques de vela, pensamiento que desde 1851 venía trabajando fuertemente la opinión.

En 1857, el Ministro del Interior volvió a repetir en su memoria al Cuerpo Legislativo: «La Colonia de Magallanes no es actualmente más que un territorio aislado, que no tiene vida propia: su porvenir depende de la inmigración europea que se ha pensado atraer a ese punto desde hace algunos años, y *principalmente del establecimiento de una línea de vapores que haga la navegación por el Estrecho*; pero es de sentir que *los recursos del Erario* no permitan por ahora llevar a cabo esta útil idea.»

Más adelante, y como para consolarse de la situación precaria en que se encontraba la Colonia, declarada oficialmente «*territorio aislado y sin vida propia*», dice el Sr. Ministro:

«De tiempo atrás había pensado el gobierno en la necesidad de adquirir una embarcación competente para poner en comunicación a Magallanes con la provincia de Chiloé, y de aquí, por medio del vapor de la carrera del Sur, con las demás poblaciones de la república.

En su consecuencia, en el año anterior se compró el bergantín *Pizarro*, que, según los respectivos informes, cumplía con las condiciones requeridas para el objeto.»

Quando el Sr. Ministro del Interior trazaba estas líneas de su Memoria, el bergantín *Pizarro* y una escasa guarnición luchaban probablemente con el tempestuoso mar del Sur, y el desgraciado marino que lo conducía encontraba una tumba en aquellas regiones frías y solitarias. Así nos induce a pensar el mortal silencio que siguió a su salida de Chiloé para Magallanes, y la circunstancia de haber preferido el comandante del *Pizarro* doblar el Cabo de Hornos, y embocar el Estrecho por su extremidad norte, sin que después de un año se haya podido saber absolutamente nada sobre su paradero. [En efecto, el *Pizarro* se había dado por perdido entre el 7 y el 9 de marzo en la zona del Cabo de Hornos, Ed.]

Triste condición la de nuestros empleados y servidores nacionales! A Sir John Francklin [sic - Franklin, Ed.] le buscó la Inglaterra durante largos años en los mares polares; al bergantín *Pizarro* nadie ha pensado en buscarlo aún, sin embargo de que para ello bastaría destinar uno de nuestros vapores de guerra!!!

El Ministro del Interior reconoce a renglón seguido la ineficacia, más bien dicho, la inconveniencia de los buques de vela para la navegación del Estrecho, y dice, a propósito del envío del bergantín *Pizarro*:

« Pero la experiencia ha dado a conocer que no es *ventajoso ni económico* para el Estado este medio de transporte, pues se ha visto que son sumamente graves las dificultades que se presentan para la navegación del Estrecho en buques de vela; de tal manera que el capitán del *Pizarro* ha creído preferible doblar el Cabo para arribar al puerto de la Colonia. Esta circunstancia, añade el Sr. Ministro, hace muy preciso establecer un vapor en lugar del bergantín *Pizarro*, que, no pudiendo prestar servicios útiles, convendrá enajenarlo en primera oportunidad. »

Aquí tenemos al gobierno colocado recién en el verdadero punto de partida, respecto a colonización; es decir, decidiéndose por el establecimiento de una comunicación periódica y regular con la Colonia. ¡Cuántos ensayos, cuántos sacrificios, cuántas vidas no fueron necesarias para arribar a este convencimiento! Y sin embargo, el pensamiento había sido proclamado altamente por la prensa desde 1851!

## XVI.

Creo innecesario extenderme más para probar que los medios empleados hasta hoy para la colonización de Magallanes han sido ímprobos y deficientes; y que independientemente de las desgracias que pudieron contrariarla, ha faltado el tino y la resolución que esa ardua empresa requería, debiendo atribuirse a esto la pérdida de un tiempo precioso y el sacrificio de tantas vidas y capitales como esa colonización cuesta a la república.

Para mí, señores, el punto es ya incuestionable, y me atrevo desde luego a asentar: que la colonización del Estrecho de Magallanes es imposible sin el establecimiento de una *línea de vapores remolcadores* que asegure el tránsito de las embarcaciones de vela, y haga que éstas abandonen definitivamente el riesgoso pasaje del Cabo de Hornos.

Ni como colonia ni como presidio, el establecimiento de Punta Arenas puede subsistir ventajosamente sin la comunicación periódica y regular con los centros políticos y comerciales del país; y es un verdadero absurdo pedir que aquel establecimiento progrese y se desarrolle en el estado de aislamiento y soledad a que se le condena.

Las semanas, los meses y hasta los años pasan sin que sepamos una sola palabra de la Colonia de Magallanes, situada a 200 leguas de Valparaíso, en tanto que cada 15 o 20 días recibimos noticias de Marruecos y del Japón: y es necesario que veamos publicado el Mensaje anual del gobierno a las Cámaras, para saber cuál es la situación de aquel punto apartado de nuestro territorio, que, como dijo el Ministro del Interior, « *no tiene vida propia, y todo lo espera de la mano del emigrado.* »

Sin población no hay colonización, y la población jamás acude a los desiertos sino atraída por poderosos alicientes; y la historia de las colonias modernas nos dice que uno

de los primeros es la seguridad de una activa comunicación con los centros industriales, siendo este el secreto de la colonización *yankee*, que hace del *vapor* y de la *imprensa* sus más seguros auxiliares.

En el antiguo sistema de colonización o de población, los primeros elementos con que se contaba eran por lo regular un cuartel, una capilla y una cárcel; hoy las poblaciones se forman alrededor de una bandera, de cualquier color que sea, con tal que se lea en su centro la mágica palabra—*Libertad*, siendo los primeros auxiliares de la colonización el vapor y las imprentas.

En California y en la Nueva Caledonia, lo mismo que en Australia no ha sido otro el secreto de la colonización. "Libertad industrial, libertad de conciencia, libertad de imprenta."

De qué le serviría a una colonia producir mucho y barato, sin los medios de exportación para sus productos?

¡Cuán diferente no sería entre tanto la suerte de nuestra Colonia de Magallanes, una vez establecida la línea de *vapores remolcadores* y habilitado ese magnífico canal para la navegación de los buques de vela que hacen el tráfico entre uno y otro mar!

En un opúsculo que vio la luz en 1858, redactado, según creemos, por uno de nuestros ilustrados colegas, el Sr. D. Aquines [sic - Aquinas, Ed.] Ried, encontramos las siguientes palabras, a propósito de la habilitación del Estrecho por una línea de vapores remolcadores; las reproducimos, no sólo por estar en perfecto acuerdo con nuestras opiniones, sino por el valor que ellas tienen, partiendo de la pluma de una persona tan ilustrada y competente.

« La posesión de aquella parte de la Patagonia, que forma la costa septentrional del Estrecho, ha sido codiciada por varias otras potencias, y la República Argentina, sobre todo, no ha dejado de llevar sus pretensiones a ella. Chile ha tomado la iniciativa por haber establecido allí una Colonia, aunque en pequeña escala; pero ahora se le presenta la oportunidad de asegurarse la posesión definitiva e indisputable, no solamente del Estrecho, sino de toda la Patagonia Central.

« La construcción de varios establecimientos industriales en distintos puntos del Estrecho, de dos *faros*, uno a cada entrada del canal: la estadía continua de 5 a 6 vapores poderosos, llevando la bandera chilena, que prestarían auxilio anualmente a 500 y más buques de todas naciones, asegurarían a Chile una preponderancia en aquellas regiones, que ningún rival, por poderoso que fuera, podría disputarle; y en caso de tal tentativa, la simpatía de todas las naciones ilustradas estaría en favor de quien había acometido aquella empresa benéfica a los intereses de todos. »

Dejaremos hablar aún al autor del citado opúsculo, y copiaremos sus palabras, a

propósito de las ramificaciones que trae consigo el establecimiento de los vapores en el Estrecho, y el de una línea subsidiaria que pusiese en activa comunicación a la Colonia con el puerto de Valparaíso.

« En la costa oriental de nuestro continente, dice el opúsculo, existen varios puertos comerciales de grande importancia, consumidores de nuestros cereales, y productores de artículos de nuestro consumo, con los cuales estamos hasta ahora casi en entredicho. Estando los principales de éstos, como son Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro y Bahía, en contacto directo con Europa y Norte-América por medio de líneas de vapores ya establecidas, la conveniencia de ponernos en relación directa y periódica con ellas, salta a la vista del más miope. »

Todas estas observaciones adquieren una mayor importancia, si se piensa que, con la habilitación del Istmo de Panamá, Chile está en peligro de perder para siempre su preponderancia comercial en el Pacífico; que sus colonias del Sur no pueden progresar ni desarrollarse sin nuevos horizontes; y que, por fin, la navegación fija y periódica del Estrecho resolvería el problema en cuya solución le preocupa hace más de 16 años.

Habilitada la navegación del Estrecho, ningún buque de vela doblará el Cabo de Hornos, como lo prueba el haber preferido aquella vía a ésta más de 75 buques en sólo el año de 1850, según consta de la Memoria del Ministro de Marina del año 51.

El viaje desde Europa a Norte América, (dice el autor del Opúsculo titulado "Proyecto de una línea de vapores remolcadores para el Estrecho") por la vía del Estrecho ofrece tantas ventajas sobre la ruta del Istmo, tanto bajo el punto de vista higiénico como económico, que no cabe la menor duda de que esta vía será la preferida por la mayoría de viajeros. Basta que se eviten los peligros de las fiebres reinantes en las islas y en el Istmo, y la pérdida de 8, 10 y aún 15 días de residencia forzosa en Panamá.

El tiempo del viaje es casi el mismo; los gastos son menores, y la importancia de los puntos de arribada en el itinerario mucho mayor para los intereses chilenos que la de los puertos de la parte Septentrional de nuestra costa."

Establecida la comunicación periódica con los puertos de Montevideo y Buenos Aires, la Colonia de Magallanes vendría a quedar tanto o más cerca del Viejo Mundo que lo está en la actualidad Valparaíso; y esta circunstancia es de gran peso para los colonos, si hubiesen de ser originarios de Europa. Por manera que aquel puerto apartado y solitario de nuestro territorio adquiriría una importancia y desarrollo industriales difíciles de valorar; y es por esto que al encabezar esta Memoria dije que la colonización y habilitación del territorio magallánico era para Chile una cuestión de primer orden, en la que están interesados no sólo Chile sino todos los pueblos ribereños del Río de la Plata, y no sólo éstos, sino todos los pueblos comerciales del Viejo y Nuevo Mundo.

## XVII.

Admitida la necesidad de habilitar el Estrecho de Magallanes por medio de una línea de Vapores, como medida indispensable para hacer efectiva la colonización, resta sólo fijar las condiciones del colono y los medios de promover su importación en grande escala.

Desde luego tenemos para ilustrar este punto importante de la cuestión, las opiniones emitidas en 1854 por el Sr. Schythe, en su ya citada Memoria.

«No se trata de examinar (dice, refiriéndose a la clase de emigrados que deben buscarse para poblar la colonia) si los futuros colonos han de ser de ésta o de la otra secta religiosa; no es la intolerancia o el fanatismo a quien se debe consultar en este negocio: lo que importa averiguar es ¿qué nación o qué raza de entre las que se reputan más adelantadas en cultura, civilización y buenas costumbres, es la que más conviene al territorio que se piensa poblar? En qué parte de Europa (porque sólo a Europa se puede dirigir la vista) se encuentran colonos sufridos, frugales, trabajadores; colonos, en fin, que desplieguen toda la actividad del alma y del cuerpo para mejorar su posición? Todos lo saben: en el Norte, donde los pueblos se señalan con preferencia por aquellas virtudes.»

El Sr. Schythe concluye por opinar que los colonos para Magallanes deben traerse de la Noruega, la Suecia, la Dinamarca y de la parte septentrional de la Alemania, apoyándose con razones que consideramos de gran peso.

El Sr. Schythe reconoce que uno de los grandes inconvenientes que ofrece la colonización de Magallanes es el descrédito en que se halla ese territorio, sobre el cual se tienen en Europa y aun en América las ideas más contradictorias: su opinión es que deberían publicarse con frecuencia memorias y tratados populares que desbaraten aquellas falsas ideas y hagan conocer perfectamente de todo el mundo la importancia de aquella vasta región.

A esta opinión del Sr. Schythe añadiré yo otra, hija de la experiencia, y que en mi humilde concepto daría un favorable impulso a la colonización, tal es, la de que las nuevas colonias del Sur fuesen colocadas bajo el amparo de la más amplia libertad civil y religiosa; es decir, que se deje al colono la libertad de profesar libremente su culto y de conservar o abjurar de su nacionalidad.

Cuando en 1845, se declararon colonizables los terrenos que se extienden entre el Bío-Bío y el Cabo de Hornos, se declaró "que los colonos que se establecieran en cualquiera de esos territorios, siendo baldíos, *por ese solo hecho eran chilenos* y debían declararlo así, al momento de tomar posesión de los terrenos que se les adjudicasen." Esta condición es restrictiva y debe desaparecer.

En concepto de todos los hombres pensadores, la intolerancia religiosa y la falta de medios de comunicación pronta y segura son las grandes rémoras que obstan al

desarrollo de la inmigración en los estados hispano-americanos, pudiendo citarse por ejemplo de esta opinión, la gran afluencia de extranjeros en el Brasil y Estados del Plata, donde la tolerancia política y religiosa ha sido consignada como principio constitucional de gobierno.

Asegúrese al emigrado terrenos cultivables, libertad industrial, política y religiosa, seguridad personal, y activos medios de comunicación y de transporte, y Chile verá afluir a su territorio los colonos de todas las partes del mundo, sin que le sea necesario como hoy ofrecerles el cebo de una protección que solo puede convenir al proletario. No hay que alucinarse; la colonización en Chile no podrá salir jamás de sus estrechos límites actuales, mientras se halle sujeta a las condiciones restrictivas que obstan a su desarrollo, siendo inútiles cuantos esfuerzos se hagan para atraer a nuestro territorio la bienhechora corriente que ha de engrandecer y dar vida a los vírgenes territorios que poseemos.

Poblado el territorio magallánico con colonos de la calidad que indica el Sr. Schythe, y habilitada su navegación con una línea de vapores remolcadores que pusiese en activo contacto aquella región apartada y sirviese a facilitar el canje de los productos industriales, el Sur de Chile sería el granero de la América del Sur, y Magallanes se convertiría en un gran emporio comercial, que haría competencia a los mejores puertos del Pacífico. Esta no es una quimera, y basta para comprender cuanta verdad encierran estas palabras el recapitular todas las industrias que pueden aclimatarse con buen éxito en Magallanes, y en general en toda la extremidad de nuestra costa del Sur.

En primer lugar, la *crianza de ganados* podría ser establecida con gran éxito en las extensas y fértiles llanuras de la Patagonia, y ofrecer un estímulo poderoso al comercio extranjero que busca con avidez las peleterías de Sur América.

Los *cereales* se producirán no menos ventajosamente, si se logra ocupar alguna parte de los terrenos que están a lo interior de la margen septentrional del Estrecho, y cuya fertilidad es indisputable.

El *lino* y el *cáñamo* se producen o pueden producirse muy bien, y dar alimento a una industria valiosísima, que ya ha adquirido un cierto grado de desarrollo en Chile.

La *pesca* podría dar grandes provechos a los colonos, a más de servirles de poderoso auxilio para su subsistencia.

El *corte y labranza de maderas* les prometería grandes ventajas, tanto para el servicio de la colonia, cuanto para la exportación al extranjero.

La *carbonería* es otro ramo de industria que podría producir mucho en un lugar donde existen maderas tan superiores, que quemadas dan un combustible capaz de reemplazar al carbón mineral.

Las *minas de carbón de piedra* son también otro elemento de riqueza inexplorada con que cuenta el Estrecho de Magallanes.

Todos estos elementos son conocidos, y nada exagera quien asienta que una localidad que los posee puede, con el andar del tiempo y con el auxilio de sabias leyes, elevarse a grande altura y entrar a figurar entre las localidades más favoridas [sic] de la tierra.

Pero es necesario, como dije antes, que la base de la colonización sea el establecimiento de una línea de vapores remolcadores que asegure la navegación del Estrecho y ponga a sus habitantes en activa y periódica comunicación con el resto de la república.

Es preciso además que, declarado Magallanes territorio de colonización, no se exija a los colonos otras condiciones que las de someterse a las leyes vigentes del país, para que, como decía el Ministro de Marina en 1849, « todo el mundo explote las riquezas que encierra esa región apartada de nuestro continente, *a la sombra de una completa libertad.*»

El día en que el gobierno logre poner su firma al pié del contrato que ha de dotar a Chile de esa línea de vapores remolcadores, y extienda a la vez las nuevas bases de la colonización bajo el principio noble y regenerador de la libertad, no necesita ya cañones, ni buques, ni soldados para asegurar la posesión del rico territorio de Magallanes, y esa colonia y las de Valdivia, y todas las que estableciere en el Sur se elevarán a un pié que hará que Chile vuelva a los más bellos días de su grandeza política y comercial: sólo a este precio podrá Chile realizar su bello sueño de quince años y resarcirse de los inmensos sacrificios que ha hecho para poblar esos territorios y ver establecida esa corriente de inmigración, que es la que está llamada a dar vida y regenerar los pueblos de la América antes española.

Dejo otras muchas consideraciones que de cierto no escaparán a vuestra penetración y pongo fin a esta *Memoria*, ya demasiado extensa, contando con que los datos y apuntaciones [sic] que he logrado reunir en este trabajo, elaborado a la ligera y en los cortos momentos de ocio que me dejan mis tareas diarias, servirán para persuadir a los más obstinados de que en la parte austral del Continente tenemos todavía un mundo desconocido y olvidado, lleno de porvenir, y hacia el cual es ya tiempo de que tendamos una seria y reflexiva mirada; y que el establecimiento de la línea de *Vapores remolcadores* de que tantas veces se ha ocupado la prensa, es el lazo de alianza y fraternidad que ha de unir algún día a las repúblicas Sud-Americanas, sirviendo de contrapeso a la acción dominadora y absorbente de la raza anglo-sajona del Norte.

Juan R. Muñoz.