

**HISTORIA PATAGONICA**

**RUMBO AL SUR**

**El histórico viaje de la goleta "Ancud"  
al Estrecho de Magallanes  
(1843)**



**Manuel Luis Rodríguez U.**

**2004**

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

*Juan Guillemos."*

*6 de septiembre de 1843.*

*Indice:*

**Prólogo del autor**

**Agradecimientos**

**Introducción**

**I. Los preparativos de la expedición**

**II. La travesía por los canales australes**

**III. En el Estrecho de Magallanes**

**Referencias bibliográficas  
y documentales**

## PROLOGO

Es probable que escribir un libro sea tan laborioso como construir un barco. Este ensayo es en efecto, el resultado de largos años de investigación histórica y documental.

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

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

Además, aparece como notorio, que la historiografía chilena ha tratado el tema de la historia del viaje de la goleta "Ancud", con un cierto desdén de "evento de segunda importancia", en circunstancias que se trata de un hecho histórico que abrió la puerta a la posesión soberana de la Patagonia por parte del Estado de Chile.

Cabría afirmar aquí aunque sea con un dejo crítico, que la importancia que los historiadores chilenos modernos le han atribuido a este acontecimiento, es un reflejo de la importancia que la Patagonia tiene en el "imaginario cultural" de los chilenos de mentalidad capitalina y centralista...

En cambio, este libro intenta presentar una visión de síntesis, un relato detallado del conjunto del viaje desde sus preparativos, la travesía por los canales y la llegada al Estrecho de Magallanes, a la luz del trabajo de quienes construyeron, navegaron y realizaron esta hazaña pionera. Un relato histórico que ha sido reconstruido a partir de la revisión minuciosa de gran parte de la documentación disponible en museos y bibliotecas en Chile, en Argentina y en Francia.

El proceso de investigación de este relato se inició en 2002. El tratamiento y compulsas de las fuentes documentales revisadas, se basó siempre en el propósito de dar cuenta de los hechos históricos tal como sucedieron, intentando contextualizar los eventos dentro de la situación de Chile en el concierto marítimo e internacional y poniendo de relieve el esfuerzo humano e institucional que significó esa expedición.

Con este ensayo se pretende hacer una contribución intelectual al conocimiento histórico de la región patagónica y, en particular, acerca del trabajo esforzado de aquellos carpinteros de ribera, herreros, marineros, hacheros,

navegantes y pilotos, hombres y mujeres pioneros que -conducidos por la Armada de Chile- le dieron a la soberanía de la nación chilena la porción más austral de su territorio.

Manuel Luis Rodríguez U.

Punta Arenas (Magallanes), invierno de 2004.

## AGRADECIMIENTOS

Debo dejar testimonio en primer lugar, que este libro no habría sido posible sin el apoyo de mi alumna la srta. Paula Vargas Valderas, quién merece mis especiales agradecimientos por el abnegado, minucioso y perseverante trabajo de documentalista que realizó para esta investigación en el Archivo Nacional, en la Biblioteca Nacional de Santiago y en el museo del Instituto Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada en Valparaíso.

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

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

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

Un agradecimiento muy especial al maestro carpintero de ribera chilote sr. José Tacul T., quién gentilmente me abrió las puertas de su taller, y me dió valiosas informaciones acerca de las técnicas antiguas y modernas de construcción de embarcaciones de Chiloé.

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

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

Los sres. Germán Albarrán Seguel, antiguo Capitán de barco hoy retirado y Edgardo Fuentes Inostroza, Piloto Regional en Puerto Montt, han ilustrado profusamente esta investigación con su valiosa experiencia de navegación en los mares australes.

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

A todos ellos nuestros agradecimientos.

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

## INTRODUCCION

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

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

Chiloé, "lugar poblado de gaviotas" o también "isla de gaviotas"... (1) es el punto de partida de esta historia.

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

Al norte el archipiélago de Chiloé limita con el canal de Chacao, que lo separa del continente; al oeste las costas de la isla grande tocan el Océano Pacífico; hacia el este el mar interior encierra unas 40 islas menores y hacia el sur, el golfo de Corcovado la separa del archipiélago de las Guaitecas.

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

La Isla Grande de Chiloé está ubicada a 1.057 kilómetros de Santiago y a 59 Km. de Puerto Montt, capital de la región de Los Lagos. Es la segunda isla más grande de Sudamérica con 9.181 kilómetros de superficie y 130.389 habitantes (2).

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

---

<sup>1</sup> Según la versión de Oreste Plath.

<sup>2</sup> La primera isla más grande de América del Sur es la Tierra del Fuego.



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

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

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

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

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

Ingresando por mar desde el océano Pacífico, a la derecha se divisa la Península de Lacuy con el Faro Corona y cubierta de bosques seculares; a la izquierda el islote Doña Sebastiana y la costa baja y selvosa de Carelmapu, y más allá se alcanzan a divisar los blancos volcanes de Calbuco y Osorno. Al frente se abre el tortuoso Canal de Chacao, que separa a la isla grande del continente y al sur se presenta la ancha bahía de Ancud.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De este concepto surge la idea de la *minga*.

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

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

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

La *minga* se fue difundiendo como expresión típica de la cultura chilota. Todavía es posible ver comunidades que hacen *mingas* para construir puentes,

escuelas, capillas... Todas las familias mandan obreros y alimentos para realizar las obras y profundizar más su sentido de pertenencia a la comunidad.

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

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

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

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

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

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

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

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

Refiriéndose a estos avezados canoeros, la "Historia de Chile" de Villalobos, Silva y otros, dice: "*Los chonos navegaban especialmente entre el golfo de Penas y la península de Taitao...El mundo de los archipiélagos provee abundantes recursos marinos que se complementan con la flora y fauna selváticas. Las bandas, condenadas a la recolección de peces, mariscos, frutos silvestres y algunas aves, debieron navegar permanentemente de isla e isla, sufriendo los rigores del clima y de un mar tormentoso siempre amenazando con tragarse las débiles embarcaciones...Hombres y mujeres veían languidecer los días desde sus canoas transformadas en precarias habitaciones. Allí guardaban el fuego, implementos para la pesca, caza o marisqueo y los otros utensilios domésticos. Sorprendentemente, las canoas eran pequeñas en comparación con los servicios que prestaban. Medían 5 m. De largo por 1 de ancho y estaban*

*confeccionadas con corteza de roble. Los chonos, como consecuencia de su vecindad con los huilliches, las fabricaban de tronco o de tablas, semejantes a las dalcas chilotas. Labor masculina era la construcción de las embarcaciones, a la mujer le correspondía guiarlas y mantener el fuego; también debían sumergirse en las heladas aguas australes para extraer los mariscos que comían al natural o al vapor." (3)*

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

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

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

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

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

---

<sup>3</sup> Villalobos, S., y otros: *Historia de Chile*. Tomo I., Edit. Universitaria, pp. 57- 60.

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

En cuanto a la navegación, Rosales agregaba: *"Y era imposible que ninguna otra embarcación pudiese surcar por ellos como lo han experimentado, que ni barcos, ni chalupas, ni fragatas, ni otros generos de embarcaciones, con que han probado los Españoles navegar aquellos golfos, son tan apropósito como estas piraguas de tres tablas, porque todas las demas embarcaciones peligran y sozobran en aquellos tempestuosos golfos que ay entre las islas, y sola esta camina segura sobre las espumas. Y asi no solo los indios, sino los españoles, desechan todas otras embarcaciones y solo navegan en estas, fiándose a solas tres tablas cosidas con una soguilla."* (4)

A continuación de las costumbres navieras de los chonos, que se constituyeron en un trasfondo cultural, vino la lenta y mutua influencia proveniente de las técnicas constructivas españolas y cuyos rasgos es posible detectar incluso en el presente. (5)

El desenvolvimiento de la vida social y económica chilota en la "popa del mundo", como decían los chilotos, se hacía "puertas adentro", en un contacto muy cotidiano con los indígenas canoeros, posibilitando así permanentes intercambios culturales entre unos y otros y sentando las bases de la "cultura chilota", heredera de ambas influencias. De este modo, a fines del siglo XVIII, españoles, mestizos e indios compartían la "minga", usaban el "corral de pesca", navegaban en "dalcas", calzaban "tamangos", vestían el "poncho", compartían los mitos y las creencias y hablaban la lengua "veliche", pareciéndose los españoles más a los aborígenes en sus usos y costumbres que a los españoles del resto de Chile. (6)

---

<sup>4</sup> Ocampo, C., Quiroz, D., Aspillaga, E.: Chonos. Un mundo ausente. Material publicado en sitio web [membres.lycos.fr](http://membres.lycos.fr).

<sup>5</sup> El carpintero de ribera chilote, sr. José Tacul T., nos informa que su abuelo en Chiloé -a principios del siglo XX- recordaba haber recibido y aprendido la construcción de lanchas y botes, conforme a diversas técnicas y tradiciones hispanas que perduraron todo el siglo XIX.

<sup>6</sup> Datos históricos extraídos del sitio web [www.membres.lycos.fr](http://www.membres.lycos.fr), y realizados por los historiadores Rodolfo Urbina B. y Dante Montiel V.

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

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

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

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

Las islas Chauques así como las islas Desertores (8) se hicieron famosas a comienzos del siglo XX tanto como la pequeña isla de Huar en el seno de Reloncaví por la calidad de las lanchas y goletas que allí se construían, reponiendo sin duda a una situación particular de aislamiento en relación al continente, puesto que el sólo medio de conexión es y ha sido, a través del mar. Al cabo de varios siglos se puede hablar de una "cultura del mar", que ha tomado forma en las islas de Chiloé, la que estaría constituida por una peculiar mezcla o estilo de vida ligada a una economía marina, y en la que es posible percibir, además, una personalidad marina y hasta una heroicidad marina.

A propósito de esta arquitectura naval, el investigador M. Marino ha mostrado la evolución desde la simple lancha hacia una embarcación donde no sólo se pescaba y mariscaba, sino que servía de vivienda y transporte familiar. Dice: "Hoy en día, el chilote conocedor de su medio marítimo por una práctica concreta, cotidiana y directa ha logrado una evolución en su "arquitectura naval". El lanchón chilote sintetiza su comportamiento con la madera, a la vez que su relación con la

---

<sup>7</sup> Encina, F.A.: op. cit. vol. 8, p. 131.

<sup>8</sup> A la altura de Chonchi, frente a Chiloé continental.

naturaleza. Madera construída, madera vivida. Vivida porque en ella y de ella habita. Es el *nomadismo acuático*, vigente en los canales del archipiélago. <sup>(9)</sup>

Ya desde los inicios de la República y a lo largo de la dominación colonial hispana, Chiloé había adquirido la fama de una región de gente de mar. Escribe al respecto I. Huerta: "*Los huilliches u 'hombres del sur', entre los cuales O'Higgins estimaba que vivían 20.000 pescadores solo en el archipiélago de Chiloé, porque decía 'en esta región cada ciudadano es un pescador', deben haber conformado cierta proporción de la marinería original pues el Director Supremo, había dispuesto que 'todos los varones de 15 años o más deben enrolarse en la milicia naval o militar y estar listos para servir dentro y fuera del país si fuera necesario'*". <sup>(10)</sup>

Hacia 1826, la influencia de la tradición aborígen en la construcción de embarcaciones, parecía ser aún considerable, ya que el naturalista Charles Darwin a su paso por el archipiélago registraba: "*Las artes aquí se encuentran todavía en un estado rudimentario, como se puede apreciar en su extraña forma de labrar la tierra, en sus métodos de hilar, de moler los granos y en la construcción de sus botes.*" <sup>(11)</sup>

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

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

Ya a fines del siglo XVIII y con el contacto cada vez más frecuente con los blancos, fueron desapareciendo por absorción, por exterminio o por desarraigo. <sup>(12)</sup>

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

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

A mediados del siglo XVIII, según Carlos de Beranguer (Gobernador de Chiloé desde 1768), entre las islas del archipiélago y todos sus pequeños puntos poblados, "*...todos los transportes los ejecutan por mar en sus piraguas*", de manera que el

---

<sup>9</sup> Datos proporcionados por R. Santana: [Articulación entre cultura de la madera y explotación durable del bosque nativo en Chiloé. Ideas a partir de una encuesta preliminar. Sitio web "membres.lycos.fr."](#)

<sup>10</sup> Huerta, I.: [El elemento humano en el primer medio siglo de la Armada de Chile.](#) Revista de Marina, Vol. Sept-Oct. 1995, p. 3.

<sup>11</sup> Darwin, Ch.: [The voyage of the "Beagle"](#). N. York, 1962. Anchor Books, p. 275.

<sup>12</sup> [Los primeros americanos y sus descendientes.](#) Santiago, 1988. Museo Chileno de Arte Precolombino, p. 468.

mismo informante daba cuenta que en todo Chiloé habían 352 canoas y 472 piraguas. <sup>(13)</sup>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

<sup>13</sup> Encina, F.A.: Historia de Chile. Vol. 8, p. 129.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Pincoya comienza entonces, una danza frenética, sensual y maravillosa: se dice que si lo hace vuelta hacia el mar, habrá mucha abundancia de peces y mariscos,

y si baila vuelta hacia la playa, habrá escasez. También se cuenta que cuando los chilotes naufragan, la Pincoya acude en su auxilio.

Es desde estas raíces identitarias y culturales donde surgió el esfuerzo humano y material que hizo posible el viaje de la goleta "Ancud" a Magallanes.

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

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

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

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

Este fue un viaje de importancia fundacional.

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

Esta hazaña además, constituye una prueba palpable del empeño, dedicación y tesón de los habitantes de Chiloé, muchos de los cuales se dieron a la tarea de respaldar con todo su trabajo, su ingeniosidad y su laboriosidad a la modesta expedición marina.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De este modo, cuando en 1843 una expedición chilena fundó Fuerte Bulnes en el Estrecho mismo, el gobierno chileno se lanzó asimismo a establecer un servicio

de barcos a vapor en el Estrecho. Hay que anotar que el gobierno de Buenos Aires protestó en 1847 por la ocupación de ese territorio que consideraba propio, pero estaba demasiado ocupado en disputas con Gran Bretaña y Francia, y con sus propios problemas internos, como para ir más allá de una tardía protesta.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Esta idea -como se verá- la recogió coincidentemente Jorge Mabón a fines de 1841 proponiéndola al Gobierno del Presidente Bulnes.

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

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

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

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

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

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

Además de su privilegiada cercanía geográfica con la Patagonia austral, allí se concentraban los recursos materiales y naturales mínimamente necesarios para

organizar la expedición, sino que sobre todo, contaba con una tradición marinera de largos años, afirmada desde los tiempos de la colonia española, de manera que en Chiloé residían los mejores prácticos, pilotos, navegantes, loberos y marineros que habían practicado los canales australes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De esta forma, el guano y el vapor le dieron al Estado chileno un alcance territorial más amplio. Desde la perspectiva de la clase dirigente chilena, esto hacía necesaria una marina de guerra más fuerte. Hacia 1851, barcos de guerra chilenos escoltaban regularmente toda la ruta comercial hasta San Francisco.

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

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

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

Por cierto, aunque la mayor parte del capital que recaudó Chile para esta etapa de expansión era británico, el precursor de la navegación a vapor en Chile fue un ciudadano norteamericano, William Wheelwright, y fue otro estadounidense, Henry Meiggs, quien hizo lo mismo en el desarrollo ferroviario que comenzó en 1852.

### **El contexto marítimo internacional hacia 1843**

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

En esos dos siglos, el Pacífico sudamericano fue escenario de una serie de confrontaciones entre diversos grupos de poder (económico y político) que buscaban controlar los mercados y las rutas o tráfico marítimo.

La lucha por los mercados varió en la medida en que fueron apareciendo nuevos productos en la región, pero en términos generales uno de los principales mercados de consumo fue Lima, cuyo puerto de ingreso sigue siendo el Callao. Otros mercados importantes fueron Guayaquil, Paita, Pisco y los valles del sur de Lima; Arica, Iquique, Antofagasta y Valparaíso, que con la independencia se convirtió en un importante centro financiero regional y puerto de depósito para los buques que arribaban al Pacífico luego de completar el duro cruce del Cabo de Hornos.

El tráfico marítimo en esta región tuvo tres niveles: el de vinculación con el exterior, el de articulación interna entre los principales puertos regionales, y el de cabotaje o conexión entre los puertos principales y los puertos menores. Los dos primeros estuvieron controlados básicamente por los navieros limeños hasta que la emancipación quebró ese casi monopolio a favor de comerciantes extranjeros y de emergentes elites locales. A lo largo del siglo XIX estos tres grupos de comerciantes compitieron entre sí por obtener el control del tráfico regional, involucrando en esa pugna a los gobiernos de sus respectivas naciones. Como consecuencia de esa competencia, y de la lucha por controlar los mercados regionales, se generaron roces que derivaron en conflictos locales y eventuales intervenciones de potencias extranjeras, todo lo cual repercutió en la historia regional.

A fines de la primera mitad del siglo XIX, Chile recién ingresaba en el orden mundial de los Estados recientemente constituídos. Era una nación joven que ocupaba indudablemente, una posición subordinada en el sistema mundial, de manera que a lo largo de las décadas de 1820 a 1840, una sucesión de potencias



mundiales habían ido reconociendo muy gradualmente al Estado de Chile, ya no como provincia o colonia de España sino como una república independiente.

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

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

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

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

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

Escribe el historiador Eric Hobsbawm al respecto: "*...los exploradores de mediados del siglo XIX fueron simplemente un subgrupo bien lanzado en el aspecto publicitario, pero de escasa importancia numérica perteneciente a una asociación muy grande de hombres que abrieron el mundo al conocimiento. Eran aquellos que recorrían zonas en las que el desarrollo y el beneficio económico no eran aún lo suficientemente activos como para reemplazar al explorador por el comerciante (europeo), el buscador de minerales...y siempre que el clima fuera bueno, el colonizador blanco.*" (14)

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

---

<sup>14</sup> Hobsbawm, E.: La era del capital, 1848-1875. Barcelona, 1998. Ed. Crítica, p. 63.

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

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

Procedentes de toda la costa del Pacífico, muchos hombres de mar emigraron hacia California: "*En las islas Sandwich (Hawai), China y Chile los marineros se enteraron de la noticia, pero como los capitanes prudentes -por ejemplo, los ingleses que comerciaban en la costa oeste de América del Sur- renunciaron a la ventajosa tentación de poner rumbo al Norte, los fletes y los salarios de los marineros se dispararon junto con los precios de todo lo exportable a California y nada dejaba de ser exportable. El Congreso chileno, al notar hacia finales de 1849 que casi todos los barcos nacionales se habían trasladado a California, donde habían quedado inmobilizados por la deserción, permitió que los barcos extranjeros practicaran el comercio costero (de cabotaje) temporalmente.*" (15)

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

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

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

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

La presencia e influencia inglesa además, estaba implícita en la expedición de la "Ancud", en la medida en que la Marina chilena de aquella época contaba entre sus oficiales más experimentados al capitán Juan Guillelmos (Williams originalmente), de origen inglés y nacionalizado chileno. Como se verá en el relato, los

---

<sup>15</sup> Hobsbawm, E.: op. cit., pp. 73-74.

conocimientos del idioma y la idiosincracia británica, que le eran consustanciales, le fueron de gran utilidad al capitán Guillermo durante la travesía.

En otras palabras, el propósito de soberanía, de colonización y de facilitación de la navegación por el Estrecho de Magallanes que llevaban los tripulantes de la goleta "Ancud", se correspondía con un momento internacional en el que la navegación comercial en el mundo, estaba comenzando a recibir un nuevo impulso originado en la aplicación de la tecnología del vapor -inventada por R. Fulton pocos años antes- y la aparición de los primeros barcos mercantes a vapor (es decir, alimentados por carbón), de construcción inglesa.

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

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

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

Elysee Reclus decía a principios del siglo XX, que la "Historia es la Geografía en el tiempo, y que la Geografía es la Historia en el espacio". Ahora bien, en el desarrollo y evolución general de Chile, la Historia parece ir a contrapelo de la Geografía: un país cuya geografía lo llama y lo determina como una nación marítima, pero con una historia y una cultura profundamente terrestres.

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

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

Durante la Colonia, el comercio y la navegación en Chile estaba en manos de comerciantes y navegantes peruanos y españoles. El predominio peruano en los puertos chilenos, colapsó en el período entre la Independencia (1818) y la guerra

contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839) y fue reemplazado a lo largo de todo el siglo XIX por la hegemonía comercial inglesa.

En 1841 el general Manuel Bulnes, vencedor en la batalla de Yungay contra las fuerzas de Santa Cruz, se convirtió en Presidente, iniciando un decenio de expansión económica. Durante los seis años que siguieron a la guerra se produjo en Chile un gran desarrollo económico. Los ingresos del gobierno aumentaron un promedio de 55% si se los compara con el período de preguerra. La educación fue fuertemente promovida. Se reiniciaron los pagos de la deuda a Gran Bretaña, y el crédito chileno en el extranjero mejoró a tal punto que en 1844 los bonos de 100 pesos se vendían en Londres de 3 a 6 pesos por encima de su valor nominal. Esto hizo de Chile el país con mejor crédito extranjero de América del Sur.

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

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

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

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

En 1840, terminada la guerra contra la Confederación y vendida gran parte de la flota <sup>(16)</sup>, la Marina chilena había quedado reducida a una fragata, la "Chile" y a dos goletas: "Colocolo" y "Janequeo", aunque en realidad los costos de mantención de la fragata se consideraban excesivos y pasó la mayor parte de su vida útil en desarme en astilleros.

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

---

<sup>16</sup> Ese año se remataron y vendieron 3 corbetas, 2 fragatas mercantes y 1 bergantín.

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

En 1848, la marina mercante chilena constaba de 105 buques con 12.628 toneladas, y en 1851 se contabilizaban 182 con un total de 34.517 tons. En 1856, a su vez, el total de la marina mercante en Chile era de 265 barcos, de los cuales 166 se dedicaban al cabotaje.

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

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

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

Ya antes, en 1833 <sup>(17)</sup> el emprendedor estadounidense William Wheelwright radicado en Chile, propuso a las autoridades chilenas (Diego Portales en la ocasión), la idea de establecer una línea de navegación a vapor entre Valparaíso y El Callao <sup>(18)</sup>. Este proyecto, como era previsible, se demoró en las intrincadas gestiones de la lenta burocracia chilena.

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

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

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

Ese mismo año, como se ha visto, el Gobierno chileno le concedió a Wheelwright y su nueva compañía, el privilegio de la navegación a vapor por las

---

<sup>17</sup> Con ocasión de uno de los viajes de exploración ya mencionados del Cap. Robert Fitz Roy por las costas de Chile.

<sup>18</sup> Wheelwright había presenciado en su niñez, los ensayos de los vapores de Robert Fulton en el río Hudson, EE.UU.

costas y los ríos nacionales hasta 1845, concesión que después se extendió hasta 1850.

Ambos vapores, el "Chile" y el "Perú" zarparon de Gran Bretaña el 27 de junio y el 15 de julio, respectivamente, atravesaron por el Estrecho de Magallanes durante septiembre de 1840<sup>(19)</sup> y llegaron a Valparaíso el 15 de octubre, donde recibieron un multitudinario recibimiento. Se había completado en 43 días, la primera navegación interoceánica entre Inglaterra y un puerto de Chile (8.500 millas de distancia), y el Estrecho de Magallanes había demostrado una vez mas su navegabilidad para esta ruta pionera.

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

Hacia principios de la década de 1840, los principales astilleros y centros de construcción naval estaban en Valparaíso, Constitución y Valdivia. Por su parte, la marina mercante chilena, hacia 1842 cuando asumió brevemente el Ministerio de Guerra y Marina don Manuel Montt, contaba apenas con embarcaciones a vela de poco tonelaje y que, como se ha mencionado, eran capitaneados y tripulados por marineros de procedencia mayoritariamente extranjera. Por aquel entonces, muchos de estos capitanes ingleses o de otras nacionalidades, sin embargo, constituyeron una rica fuente de experiencia y aprendizaje para los nobles pilotos y marineros chilenos.<sup>(20)</sup>

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

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

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

En Chiloé, además, el desarrollo alcanzado por la carpintería de ribera en este período, estaba asociado con la elaboración de las abundantes maderas de la zona: a fines de la década de los treinta, funcionaba un aserradero, administrado por el

---

<sup>19</sup> Al pasar por la bahía de San Juan donde recalaron, dejaron una señal de su paso por el Estrecho, consistente en un poste de madera erigido en la altura del promontorio, junto a algunas monedas inglesas y un texto escrito.

<sup>20</sup> Aquí no puede dejar de considerarse que quienes dirigieron la propia goleta "Ancud": Juan Guillemos, el piloto Mabón y el práctico Miller y el naturalista Phillipi, eran todos de origen extranjero, lo que realza aún más su importancia pionera.

estadounidense Robert Burr y se habían intentado construir varios otros establecimientos de este tipo, aunque sin éxito <sup>(21)</sup>.

Más adelante, en la década de 1850, se expandió la construcción naval en Chiloé, como que en 1852 se registra la construcción de un bergantín de 120 toneladas y de 3 goletas y, en 1853, se construía una fragata de 600 toneladas y un bergantín de 110 y lanchas de mar, ocupandose en todas estas faenas, 5 constructores navales y 451 carpinteros de ribera. <sup>(22)</sup>

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

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

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

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

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

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

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

---

<sup>21</sup> Encina, F.A.: op. cit., p. 148.

<sup>22</sup> Encina, F.A.: op. cit. Vol. 26, pp. 152-153.

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

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

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

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

Según F. A. Encina, el comercio de exportaciones e importaciones entre 1844 y 1850, fluctuó entre los 6 y los 8 millones de pesos (moneda de la época), mientras que el cabotaje, es decir, el comercio marítimo interno del país, pasó de \$ 5.153.605 en 1844 a \$ 11.051.606 en 1850 <sup>(23)</sup>, lo que indica que la actividad económica entre las distintas regiones del territorio, se fue incrementando a medida que los comerciantes y productores dispusieron de barcos y otros medios para transportar sus productos. Había entonces una relación estrecha entre el comercio, la navegación marítima, la legislación comercial y la construcción naval.

Más que auge económico, el decenio de Manuel Bulnes (1841-1851) fue un período de lenta consolidación y crecimiento gradual de las capacidades económicas, productivas y mercantiles del país, las que sin duda alguna, se vieron fortalecidas por la navegación a vapor.

La fiebre del oro en California, provocó a su vez, una tal deserción de barcos y marineros que, en 1848, se dispuso que "*...los extranjeros domiciliados en Chile que tengan tres años de residencia, casa de comercio o que ejerzan cualquier otra clase de industria, podrán ser dueños de buques chilenos...*" <sup>(24)</sup>, pero como la medida no surtiera efecto inmediato, en 1849 se decretó una autorización plena por 10 meses para los buques extranjeros que desearan efectuar el comercio de cabotaje en las costas chilenas.

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

---

<sup>23</sup> Encina, F.A.: Historia de Chile. Vol. 26, p. 143.

<sup>24</sup> Encina, F.A.: Historia de Chile. Vol. 26, p. 150.



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

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

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

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

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

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

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

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

\*

Este libro se ha dividido en cuatro capítulos.

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

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

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

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

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

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

## I. LOS PREPARATIVOS PARA LA EXPEDICION

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

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

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

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

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

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

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

Entonces, se conocieron Mabón y Domingo Espiñeira.

En efecto, en 1841 *Domingo Espiñeira* ocupaba el cargo de Comisario Contador de Marina <sup>(25)</sup> y entonces, el Ministro de Guerra y Marina (s) *Manuel Montt* lo convocó para integrar una comisión oficial encargada de estudiar un proyecto presentado por el navegante y piloto estadounidense *Jorge Mabón* al Gobierno, en el que proponía crear una línea de vapores remolcadores que ayuden a los veleros a atravesar el Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos.

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

Aun cuando se correspondía con las miras del Gobierno, el proyecto de Mabón <sup>(26)</sup> fué discretamente archivado, pero a Espiñeira -y otras autoridades en las esferas oficiales de Santiago- su nombre les quedó grabado en la memoria, desde que el solitario emprendedor tratara de entusiasmarlos para que aprobaran su idea. <sup>(27)</sup>.

La comisión que estudió el proyecto de Mabón, acordó transmitir al Gobierno su opinión favorable a la iniciativa, pero advirtiéndole que antes de autorizar su realización, era necesario tomar previamente posesión del Estrecho de Magallanes, ya que la posesión efectiva, "*...es, sino el único, el más respetable de los títulos que se podían alegar, llegado el caso de ocupación extraña.*" <sup>(28)</sup>

Además O'Higgins, durante todo el año 1842, continuó realizando una activa promoción de su idea mediante una abundante correspondencia dirigida a varios Ministros y al propio Presidente Bulnes, como esta nota en la que le manifiesta: "*Toca a Usted, mi querido Jeneral, el interesante asunto de la colonización que me encanta i me hace pensar que está Usted, como lo creo, inspirado por el genio del bien para engrandecer a Chile...*" y a los pocos días, le insistía al Ministro del Interior y subrogante en Relaciones Exteriores Ramón L. Irarrázaval, con la siguiente interesante sugerencia: "*La materia con que en la presente deseo llamar la atención del Sr. Ministro, i por su conducto, del Supremo Gobierno, es que la colonización de Magallanes debe hacerse por pobladores los más adaptables a aquel clima, como son los del Archipiélago de Chiloé.*" <sup>(29)</sup>

En la que fué probablemente su última carta a Chile, en la que trataba del tema del Estrecho de Magallanes, fechada el 9 de septiembre de 1842, O'Higgins le recomendaba al Ministro Irarrázaval que hiciera ubicar a William Low en Chiloé, considerado por él como el marino más adecuado para dirigir y emprender la

---

<sup>25</sup> La institución naval chilena se denominaba en aquella época "Marina Nacional".

<sup>26</sup> A la sazón un poco conocido navegante estadounidense que buscaba hacer fortuna en Chile, muy conocedor de los mares australes, pero carente de contactos y apoyos.

<sup>27</sup> Es altamente probable también, y así lo prueban los hechos posteriores, que el Gobierno chileno, reconociendo lo acertado del proyecto de Mabón, haya preferido *asumir como propia la iniciativa* y no dejarla al arbitrio de un particular, extranjero por añadidura.

<sup>28</sup> Encina, F.A.: *Historia de Chile*. Vol. 22, p. 207.

<sup>29</sup> Macías, A.: *La Goleta Ancud*. Frutillar, 1999, p. 48.

expedición, y le agregaba: "*Si el capitán Lowe no existiese o estuviese ausente, que espero no sea el caso, i siendo mui difícil encontrar con otro su igual, el gobierno de Chiloé podrá entonces inquirir si se encuentra alguna otra persona en esas islas que pudiera considerarse de algún modo un sustituto a ese oficial, i si así fuese, convendría contratarlo oportunamente. Hablo de Chiloé porque siendo el lugar que con más probabilidad se encuentren personas empleadas en la pesca de lobos i ballenas en los Estrechos i Tierra del Fuego, i quienes tal vez hayan dejado esas empresas, estableciéndose allí.*" (30)

De este modo, el Libertador O'Higgins desde Lima, apremiaba a las distintas autoridades del gobierno central para que -con el mayor sigilo posible- se avanzara hacia el Sur, hasta el punto que su preocupación por el extremo austral del territorio, se expresó hasta en el último estertor de su vida: ¡Magallanes...Magallanes!, en octubre de 1842. (31)

Pero, mientras tanto, Jorge Mabón siguió insistiendo.

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

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

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

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

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

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

¿Qué órganos del Estado tuvieron jurisdicción, respecto del proyecto de ocupar el Estrecho de Magallanes? En primer lugar, el Ministerio de Interior, a cargo

---

<sup>30</sup> Citado por Martinic, M.: *Historia de la región magallánica*. Vol. I. Punta Arenas, 1992, p. 374.

<sup>31</sup> O'Higgins falleció en Lima, el 24 de octubre de 1842, cuando el Gobierno de Manuel Bulnes estaba materializando en Chiloé, su ansiado proyecto de ocupar el Estrecho.

de Ramón Luis Irarrázaval y el Ministerio de Guerra y Marina, servido por el Gral. José Santiago Aldunate y como subrogante, Manuel Montt. <sup>(32)</sup>

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

**Enero-abril de 1842:  
el nombramiento de Domingo Espiñeira  
en la Intendencia de Chiloé  
y las primeras instrucciones  
para la expedición**

En el verano de de 1842, los Ministros Irarrázaval y Montt se consultaban entre sí buscando a un personaje que tuviera las suficientes cualidades de mando, probidad y energía, para ir al sur y hacerse cargo de la provincia de Chiloé y del proyecto del Estrecho: ambos coincidieron en la persona del Contador Comisario de la Marina *Domingo Espiñeira Riesco* (1812-1880), quién desempeñaba este cargo desde 1840. <sup>(33)</sup>

El 1° de abril de 1842, el marino de 30 años de edad Domingo Espiñeira, fue nombrado Intendente de la Provincia y Comandante General de Armas de Chiloé, con lo que reunía en una sola mano, la autoridad político-administrativa y el mando castrense de su jurisdicción. Sus dotes de conocedor de los temas marítimos y navales, su acercamiento con el proyecto de Mabón, y su condiciones personales de probidad y dinamismo, habían pesado suficientemente para el nombramiento.

El 6 de abril de 1842, recién nombrado, Espiñeira se reunió y recibió de manos del Ministro de Justicia y subrogante de Marina, Manuel Montt, un oficio con las *primeras instrucciones*, cuya finalidad era preparar las condiciones y medios, para organizar la expedición al sur. Se trataba de "*...tomar todos los informes necesarios acerca de los puntos más accesibles y convenientes en las costas del Estrecho de Magallanes, para el establecimiento de una o más colonias...*" <sup>(34)</sup>

Estas instrucciones implicaban el concepto de que Chiloé, y en particular el puerto de Ancud, debía ser la base de operaciones desde la cual se debía efectuar

---

<sup>32</sup> El Gral *José Santiago Aldunate*, poseía un largo historial que lo ligaba también a Chiloé: cuando servía como Coronel del Ejército, le correspondió apoderarse de Chiloé en 1826; de inmediato fue nombrado el primer Intendente chileno, en el archipiélago recién incorporado a la República, y en esa ocasión tuvo como subalterno bajo sus órdenes, a un experto y dinámico marino inglés de 28 años recién llegado a Chile: John Williams o Juan Guillemos... En esta historia, todos los principales personajes se conocían entre sí.

<sup>33</sup> En la Marina Nacional de aquel entonces, el Comisario Contador era responsable de organizar los suministros logísticos a las diferentes unidades y reparticiones.

<sup>34</sup> Correspondencia Ministerio de Marina, 1842. Citado por Martinic, M.: Historia de la región magallánica, Vol. I, p. 365.

tanto la búsqueda de información sobre el Estrecho, como las actividades de organización de la expedición. Espiñeira recibió en dichas disposiciones, además, "*...amplias atribuciones para organizar una expedición en la estación más oportuna y en aquellas embarcaciones en que acostumbraban los naturales del país extender hasta el Estrecho sus pesquerías, dándole amplia autorización para disponer de los dineros necesarios para afrontar los gastos.*"<sup>(35)</sup>

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

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

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

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

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

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

Después de tres meses de recopilación y con abundante información geográfica e hidrográfica, Espiñeira envió un amplio informe al Ministro de Marina,

---

<sup>35</sup> Macías, A.: op. cit., p. 65.

en el que declaraba la viabilidad del proyecto de instalar una colonia en el Estrecho, y sin esperar respuesta de Santiago, se dio a la tarea de organizar la expedición.

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

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

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

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

Buscó entonces *Domingo Espiñeira* a *Juan Yates*, un experto marino español que llevaba varios años de radicado en Chiloé y era reputado un lobero y navegante conocedor, que había practicado varias veces el Estrecho de Magallanes. Sin embargo, al momento que el Intendente lo buscaba, *Yates* se encontraba en una larga campaña <sup>(36)</sup> en los canales australes, por lo que no podía disponer de su contribución.

Finalmente, en octubre de 1842, *Espiñeira* se decidió por quién tenía más cerca, elección que fue sin duda acertada: el capitán de fragata graduado y Capitán del Puerto de Ancud, *John Williams Wilson* o *Juan Guillemos* (1798-1857) <sup>(37)</sup>, un marino inglés de 44 años, nacionalizado chileno y vecindado desde 1826 en Chiloé.

*Guillemos* era a la vez, Capitán de Puerto de Ancud y Gobernador Marítimo de Chiloé desde 1839 y contaba con una sobrada experiencia de navegación en los mares del norte de Chile, del Perú, de Chiloé y más al sur. El primer encargo que le hizo *Espiñeira* a *Juan Guillemos*, fue realizar un diseño de la embarcación que efectuaría la expedición marítima, y presentárselo para su aprobación.

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

---

<sup>36</sup> *Campañas* se denominaban en el lenguaje marino del siglo XIX, las largas expediciones de caza de lobos marinos, a veces de cuatro a seis meses de duración.

<sup>37</sup> El gobierno de *Diego Portales* había decretado en su época, castellanizar todos los nombres de extranjeros radicados en Chile.



Con respecto a la nave que haría el viaje, Espiñeira tenía inicialmente el concepto de hacer construir dos embarcaciones, aprovechando la tradicional experiencia constructiva de los chilotos. Entendía además que los tres barcos que formaban en ese instante la flota de la Marina chilena <sup>(38)</sup>, no estaban disponibles para este proyecto. <sup>(39)</sup>

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

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

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

De inmediato, el Intendente Espiñeira, bajo la petición de Guillermo, mandó a adquirir en un almacén de artículos navales de Valparaíso <sup>(40)</sup>, gran parte de los materiales que se requerían para la construcción y cuya fabricación no era posible obtener en Chiloé: la clavazón, las jarcias, los pernos, los fardos de lona y la montonería, las cadenas, anclas y anclotes, la pintura para el casco, la brea y el alquitrán para el calafateo, además de las planchas de cobre...

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

Entre noviembre y diciembre de 1842, los carpinteros designados se dieron a la tarea de cortar y labrar las maderas necesarias, en los bosques cercanos a Ancud. Los trabajos propiamente tales de construcción de la goleta, comenzaron a principios de diciembre de 1842, aprovechando el buen tiempo de verano, en una playa contigua al muelle de San Carlos de Ancud <sup>(41)</sup>, donse se construyó un tinglado especial bajo techo, para el efecto.

---

<sup>38</sup> La fragata "Chile" era inadecuada para este fin por su precario estado, y las goletas "Janequeo" y "Colo Colo" estaban ocupadas, una en El Callao (Péru) y la otra de dotación en Valparaíso.

<sup>39</sup> Después de 1839, y terminada la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana, el Estado de Chile había desmantelado prácticamente su flota de guerra, dejándola sólo con tres barcos.

<sup>40</sup> De propiedad del comerciante Pedro King.

<sup>41</sup> El padre Abel Macías, gran recopilador del tema, afirma que el sitio de la construcción, se ubicaba al oeste de la calle Cochrane esquina O'Higgins en Ancud, un sector antiguamente denominado el "Astillero" y que desapareció con el sismo-maremoto de 1960. Ver: Macías, A.: op.cit., p. 106.

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

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

### **La técnica básica de construcción de embarcaciones en Chiloé (42)**

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

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

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

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

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

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

---

<sup>42</sup> A partir de la información proporcionada por los carpinteros de ribera sres. Manuel Aros, Miguel Ojeda y José Tacul, quién gentilmente nos permitió conocer en su propio taller, todos los detalles y herramientas usuales de esta técnica constructiva.

de la goleta y de los botes.

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

Inicialmente, se construye un armazón de vigas de madera cuya función es soportar la embarcación y mantenerla erguida. Estas vigas de piso permitirán, a su vez, que pueda ser desplazada al mar en la botadura.

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

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

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

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

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

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

En esta parte de la faena, se suele empezar desde arriba hasta la línea de flotación (*obra muerta*) y después se inicia desde la quilla hasta empalmar con la estructura anterior (*obra viva*). Supone un ejercicio de habilidad enorme, ya que las piezas son todas distintas, excepto la homóloga del lado contrario. Las tracas de aparadura se encajan en el alefriz tallado en la quilla, branque y codaste; por fin, el varadero es una traca muy gruesa que protege la panza del buque cuando vara.

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

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

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

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

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

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

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

En efecto, como se ha consignado con anterioridad, a principios de febrero de 1843, llegó a Ancud el piloto Jorge Mabón trayendo un oficio del Ministro del Interior, en el que Irarrázaval le sugería a Espiñeira que recibiera al portador y tratara de incorporarlo al proyectado viaje y lo urgía a acelerar los trabajos de preparación de la expedición. En esta comunicación, el Ministro manifestaba al Intendente que el Gobierno le daba preferencia y urgencia a "*...la posesión real del territorio contiguo al estrecho de Magallanes, el establecimiento en él de una colonia, y la protección de la empresa proyectada para traer de Europa al mismo estrecho vapores apropósito para remolcar embarcaciones de vela.*" <sup>(43)</sup>

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

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

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

¿Quiénes trabajaron en la construcción de la goleta?

---

<sup>43</sup> Correspondencia Ministerio del Interior. Comunicaciones con las Provincias, 1841-1843, oficio N° 40, 20 enero 1843. Citado por Martinic, M.: op. cit., p. 377.

Por lo pronto, se destacaron los hermanos *Lobos*, oriundos de Ancud; además, en la construcción del casco intervinieron el experto carpintero *Lorenzo Aro* (a quién se le canceló una factura por \$ 380 "...por completar su obra poniendo cubierta y todo a satisfacción...") (44) y los marineros chilotes de la dotación de la Capitanía de Puerto de Ancud, *Francisco Hernández, José Santana, Remigio González, Gerónimo Ruiz, José Víctor, José María Yáñez*.

En toda la faena, y en especial en el calafateado de la cubierta y el forrado en cobre del casco, Juan Guillelmos participaba y dirigía los trabajos con agilidad y don de mando, mientras los carpinteros y herreros chilotes compartían las diversas faenas. Además, en la colocación de las planchas de cobre par cubrir el casco de la embarcación, Juan Guillelmos, Jorge Mabón y Bernardo Phillipi participaron personalmente, martillo en mano.

El tiempo apremiaba, ya que se acercaba el invierno.

La goleta había sido concebida como una embarcación de 15.84 mts. de eslora (largo) y 3,80 mts. de manga (ancho) y de unas 30 toneladas de desplazamiento: la embarcación más grande que se construyó en Chiloé por esa época. (45).

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

Describe Braun Menéndez el resultado de estos trabajos: "*Desde proa a popa la cubierta era corrida, sin más obra muerta que la casilla del fogón y la toldilla que daba altura a la cámara. El bauprés, corto y recio, más afinado el botalón de foque, que arrancaba desde un tamborete de hierro. Los mástiles, trinquete y mayor, gruesos y poco elevados, con sus crucetas y tammorettes de sostén para los correspondientes masteleros y los picos, también de hierro. En la labor, los constructores tuvieron siempre presente la violencia del viento austral...En la borda se podían observar las aberturas o chumaceras a través de las cuales se pasaban los remos, que en la Ancud, servían de motor auxiliar cuando la falta de viento inutilizaba las velas o era preciso facilitar una entrada o el cambio de fondeadero en puerto.*" (46)

El interior habitable de la goleta era particularmente reducido y de modestas acomodaciones, con lo que es imaginable la estrechez de aquellos 21 pasajeros: "*Su casco hallábase dividido por mamparos en cuatro grandes compartimentos; a proa el sollado, que servía tanto para la cadena del ancla, los repuestos de vela y cabuyería, como para alojamiento de los marineros; luego el pañol o depósito, donde se guardaban los víveres; seguía la bodega cuyo claro se llenaba con materiales y pertrechos dejando apenas un espacio para alojamiento de los soldados; a popa la*

---

<sup>44</sup> Braun M., A.: *Fuerte Bulnes*, Santiago, 1997. P. 102.

<sup>45</sup> La Goleta de Guerra "Ancud" no fue la única embarcación chilena con ese nombre. Esta goleta fue desguazada en 1846 y vendido su casco. Un segundo velero, el bergantín "Ancud" de 493 tons. de desplazamiento, navegó entre 1853 y 1859. Posteriormente, existió el "Ancud" (3), entre 1860 y 1889, un vapor de madera; y hubo también, a mediados del siglo XX, un remolcador "Ancud" de 120 tons. en Talcahuano.

<sup>46</sup> Braun Menéndez, A.: *Fuerte Bulnes*, Op. cit, pp. 106-107.

*cámara de oficiales, relevada por la toldilla sobre la cual daban luz dos claraboyas.” Esta cámara de oficiales tenía además una división tras la cual, “...con el debido fondo de chapa, se apoyaba la estufa o cocina económica” (47), y quedaba aún un pequeño espacio donde funcionó una pequeña cámara, a modo de comedor, con una rústica mesa y dos bancos laterales sin respaldo.*

El costo total de la construcción de la goleta "Ancud" fue de \$ 3.548, 5 reales y 5 octavos de real. (48)

En cuanto a la fabricación de las velas, nos relata Armando Braun Menéndez: *“Con los siete marineros que servían el bote de la capitanía de Puerto –los que constituirían la tripulación de la futura nave de guerra- hizo tender las lonas sobre una pequeña explanada y procedió a cortar, coser y armar las velas que llevaría la embarcación, que comprendían: ambas cuchillas, la de trinquete y la mayor, el foque y el petifoque, una vela redonda y otra auxiliar para la balandra.” Y continuaron trabajando...: “Habiéndose extendido entretanto todo el forro protector, se procedió a la pintura del casco: blanca la regala hasta la línea de flotación y verde desde esa línea hasta la quilla.” (49)*

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

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

Una yunta de bueyes ayudó a tirar la goleta, a través de un grueso cable y un aparejo, trabajo que un obrero chilote cobró por *“6 ps. pagados a uno que tiró con bueyes la goleta al mar”*. (50).

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

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

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

---

<sup>47</sup> Braun Menéndez, A.: *Fuerte Bulnes*, op. cit., p. 107.

<sup>48</sup> Según Abel Macías. Ver: Macías, A.: op. cit., p. 70.

<sup>49</sup> Braun Menéndez, A.: *Fuerte Bulnes*. Op cit., pp. 104-105.

<sup>50</sup> Braun Menéndez, A., op. cit., p. 105.

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

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

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

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

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

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

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

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

La goleta "Ancud" inicialmente no estaba destinada a llamarse "Ancud" ...

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

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

### **Abril-mayo de 1843:**



## últimos alistamientos para el viaje

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

Además, se le incorporaron los elementos que le dan categoría de barco de guerra de la Marina Nacional: el comandante de la Artillería de la plaza de San Carlos de Ancud, proporcionó los elementos que debería armar la embarcación y servir al futuro fuerte. Se subieron a la goleta dos pequeños cañones: una culebrina, que fue instalada en la cubierta de proa, y una batería de bronce, en la bodega, que debería ser colocada en el fortín en el Estrecho. Iba además, un lote de herramientas, algunos machetes, tres quintales de pólvora de cañón, doscientas balas de 4 lbs. (para el cañón embarcado), 106 tiros de metralla, seis tercerolas <sup>(51)</sup>, 50 lbs. de plomo en balas para las tercerolas de los Artilleros, cuatro agujas para los cañones, entre otros enseres de uso castrense.

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

Estamos a principios del mes de mayo de 1843.

El noble comandante llevaba instrucciones precisas del Intendente Espiñeira para reconocer los canales australes y el Estrecho, en la perspectiva de facilitar la navegación comercial: *“El capitán Guillermo indicará los puertos i caletas de dichos canales en que puedan anclar buques con seguridad; el efecto de las corrientes, las aguadas, lugares en que se tome con más facilidad provisión de leña i finalmente contribuya a fijar al Supremo Gobierno por el pro o el contra del proyecto que se medita sobre establecer en el Estrecho de Magallanes una compañía de barcos de vapor, que sirva para remolcar los buques de vela que quieran pasar por el dicho Estrecho...”* <sup>(52)</sup>

A decir verdad y vista la exiguidad de su tamaño, la goleta “Ancud” era un gran lanchón o pailebote que fue aparejada como goleta (con dos mástiles) y armada con un pequeño cañón.

Los últimos trabajos preparatorios tuvieron lugar en el puerto de Ancud con la goleta ya a flote junto al pequeño muelle. Una carta enviada por el Intendente de Chiloé D. Espiñeira al Ministro del Interior de la época, relata estos trabajos preparativos: *“Ancud mayo 23 de 1843. Señor Ministro: Por la vía reservada tuve el honor de anunciar á Us con fecha 21 de mayo del presente año la forma en que pensaba*

---

<sup>51</sup> Armas de fuego algo más cortas que una carabina.

<sup>52</sup> Diario de la Goleta Ancud, El Magallanes, 26.10.1901, p. 3. En todos los textos antiguos transcritos en este libro, se han conservado la gramática y ortografía originales de sus autores, por respeto a la verdad histórica.

*dar cumplimiento al Superior Decreto del 20 de enero que Us me comunicó en su oficio numero 40 sobre el exámen y reconocimiento de las tierras Magallanicas: no creo necesario repetir ahora lo mismo que entonces dije, pues Us. puede traer a la vista mi carta de la indicada fecha, para apreciar las consideraciones que me han decidido á que se practique de una vez el reconocimiento del estrecho y su posesion inmediata. Me limito por consiguiente á anunciar a Us que la goleta de guerra Ancúd se hizo á la vela el dia de ayer con dirección al Estrecho de Magallanes. El jefe de esta expedicion es el Capitan graduado de Fragata de la Marina Nacional D.Juan Guillemos, á quien hé dado las instrucciones que remito á Us en copia con el numero 1...Las provisiones de boca, son para siete meses, pero pueden durar hasta febrero de 1844 observandose las instrucciones que he dado para el suministro de viveres; de estas provisiones remito á Us una relacion con copia con el número 3."*

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

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

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

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

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

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

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

Se necesitaban además, buenas cartas de navegación.

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

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

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

El Capitán de S.M.B. Robert Fitz-Roy, en particular, había realizado dos expediciones: 1826-1830 y la segunda, 1831-1836, contando en ésta última con la participación del naturalista Charles Darwin <sup>(53)</sup>. La navegación de Fitz Roy y Darwin por la región de Chiloé tuvo lugar entre el 10 de noviembre de 1834 y el 18 de febrero de 1835.

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

A este respecto, H. Gorziglia afirma que "*Entre los años 1826 y 1836 las expediciones realizadas a las australes costas oriental y occidental de Sudamérica, por los marinos británicos de la 'Adventure' y la 'Beagle', renovaron casi por completo el conocimiento geográfico que se tenía de ellas a través de las exploraciones efectuadas, en siglos anteriores, por navegantes portugueses, españoles, franceses, holandeses e ingleses. En lo relativo a la región denominada Tierra del Fuego, comprendida entre el*

---

<sup>53</sup> El Diario de Navegación de Charles Darwin -que se ha consultado frecuentemente para este libro- lleva el título "The Voyage of the Beagle", fué publicado por primera vez en 1839, y está constituido por una agenda conteniendo una serie de anotaciones diarias realizadas por el naturalista durante el viaje. Es probable que Juan Guillermo lo haya leído.

*estrecho de Magallanes, por el norte, y el cabo de Hornos, por el sur, las dos expediciones de la 'Beagle', al mando del Capitán Robert Fitz-Roy, aportaron, más que una renovación, una verdadera creación de la geografía náutica de esta zona. Si bien es cierto que ambas expediciones incluyeron reconocimientos, estudios y descripciones, indudablemente que la segunda, con el aporte del naturalista Charles Darwin, fue aún más fructífera." (54)*

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

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

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

Además la autoridad para el nombramiento del personal de tropa de los Artilleros de marina, recaía en el propio Intendente, en cuanto Comandante General de Armas de la provincia de Chiloé. Era necesario entonces, un pleno acuerdo entre ambos jefes y así ocurrió en la realidad.

Los primeros que nombró Guillemos, fueron los seis marineros, pertenecientes todos ellos chilotes de origen, y además, avezados carpinteros de ribera, como se probaría durante la travesía y la estadía en el Estrecho de Magallanes.

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

Iban dos mujeres: *Venancia Elgueta*, oriunda de Chiloé era esposa del soldado Cipriano Jara e *Ignacia Leiva*, también chilota, era esposa del Cabo José Hidalgo. La presencia de las dos mujeres en la goleta aseguraba, por un lado, la posibilidad de permanecer en la futura colonia de Magallanes, para constituir un núcleo inicial de poblamiento, y por el otro, permitía que se ocuparan de las faenas de cocina y lavado de ropas durante la travesía.

La navegación de la goleta estaría a cargo de dos hombres experimentados: como piloto le servía Jorge Mabón y como timonel *Ricardo Didimus*. En síntesis, en la

---

<sup>54</sup> Gorziglia, H.: Fitz-Roy y Darwin: contribución al conocimiento de la geografía náutica de la zona austral de Chile. Revista de Marina, Vol. 1995. p. 1.

selección de su personal embarcado, Juan Guillemos se dejó guiar por el certero juicio de la experiencia probada y del conocimiento de las gentes.

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

"Copia N 2

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

*Comandante Cap. De Corveta*

*Graduado de Fragata .....Don Juan Guillemos.....P*

*Piloto 2 .....Jorge Mabon.....P*

*Carpintero 2 .....Lorenzo Aro.....P*

*Timonel .....Ricardo Didimus.....P*

*Marineros 1.....Jose Santana.....P*

*.....Remigio Gonzales.....P*

*.....Francisco Hernández.....P*

*.....Geronimo Ruiz.....P*

*.....Jose Victor.....P*

*.....Jose Maria Yáñez.....P*

*.....Horacio Luis Williams.....P*

*TROPA*

*Teniente de artilleria .....Don Manuel Gonzales.....P*

*Sargento 2 .....Don Eusebio Pizarro.....P*

*Cavo.....Jose Hidalgo .....P*

*Soldado.....Cipriano Jara.....P*

*.....Valentin Vidal.....P*

*.....Pascual Riquelme.....P*

*.....Manuel Villegas.....P*

*.....Lorenzo Soto.....P*

*Mujeres*

*.....Venancia Elgueta.....P*

*.....Ygnacia Leiva y ydalgo..... P*

*El señor Don Bernardo Filippi naturalista Boluntario*

*Ancúd mayo 15 de 1853*

*(fdo.) Juan Guillemos." (55)*

<sup>55</sup> Ministerio del Interior. Correspondencia de las Provincias. Provincia de Chiloé. 1840-1850.

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

Las condiciones contractuales en las que viajaba la tripulación aparecen señaladas de la siguiente forma, en un oficio del 23 de mayo de 1843 enviado por Espiñeira al Ministro del Interior, del que transcribimos el párrafo alusivo: *"A la gente del mar y á la tropa que espediciona se le ha hecho un adelanto de dos meses de su haber para que pudiesen disponerse al viaje; y como todos ellos son hombres con familia han dejado á esta una asignacion del todo o parte de su sueldo como lo verá Us por la relación que le adjunto con el numero 6 para que Us se sirva a probar la medida he tomado de que se haga su pago mensual en atención á la importancia del servicio que van a prestar los individuos relacionados: hé creído que en este caso no debia considerarse la disposicion de un Decreto orgánico, que ordena no pueda dejar el empleado por mesadas sino la tercera parte de su haber, y por juzgar asi mismo del esclusivo conocimiento del departamento del interior todo lo relativo, á la espedición de Magallanes, no someto esta parte á la inspección del señor Ministro de la Guerra á quien corresponde el asunto de las mesadas por el futuro de los individuos que las dejan cuando el Supremo Gobierno no aprecie esta consideración por mirar la materia bajo otro punto de vista, ruego a Us se sirva pasar la relación de mesadas al señor Ministro en el Departamento de Guerra y Marina á quien por otra parte, no puedo escribir en esta ocasión por la prisa que me da el capitán del buque que conduce esta correspondencia."* <sup>(56)</sup>.

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

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

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

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

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

---

<sup>56</sup> Ministerio del Interior. Correspondencia de las Provincias Intendencia de Chiloé, 1840-1850.

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

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

A saber:

4410	lbs	cuatro mil cuatrocientas diez lbs de galletas
2205	lbs	dos mil docientas cinco lbs de charque
2205	lbs	dos mil docientas cinco lbs de frijoles
“137	lbs13 ons	ciento treinta y siete lbs trece ons de sal
“206	lbs 11ons	docientas seis lbs once ons de grasa
1102	½ lbs	mil ciento dos y media lbs de harina flor
“ “ 34	lbs 7 ons	treinta y cuatro lbs siete onzas dos octavos de ají
“ 367	pies 6ps	trecientos sesenta y siete pies seis pulgadas de velas
“110	gs	ciento diez galones de aguardiente
13237	lbs	trece mil docientas treinta y siete lbs de leña
“ “ “ 6	gs	seis galones aceite para la bitácora
“ “ “ 3	lbs	tres lbs de pavilo
“ “ “ 8		ocho hachas
“ “ “ 4		cerruchos de manos
“ “ “ 1		un ril grande
“ “ “ 1		un ril de dos manos
“ “ “ 6		seis palas de fierro
“ “ “ 3		tres barretas
“ “ “ 4		cuatro picos
“ “ “ 4		cuatro basijas para agua de sesenta galones c/u
“ “ “ 4		cuatro ril de veinte cada una
“ “ “ 6		seis ril-ril para el aguardiente
“ 200		doscientas lbs de llaves surtidas
“ “ “ 1		una red de pescar
“ “ “ 2		dos lbs de sal de Inglaterra
“ “ “ 2		dos mil palma-cristi
“ “ “ 2		dos pzas de tocuyo para sacos para galletas
“ “ 40		cuarenta ril de crudo para ril
“ “ “ 4		cuatro lbs de té dos negros y dos perla
“ “ “ 1		un barril de vino abocado
“ “ “ 1		un cajon con veinticuatro botellas vino San Vicente
“ “ “ 6		seis galones de vino
“ “150		ciento cincuenta masos tabaco

Ancúd, mayo 15 de 1843

Juan Guillemos.”

(<sup>57</sup>)

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

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

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

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

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

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

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

Y le agregaba, una especial nota de consideración para su tripulación y para el voluntario Bernardo Phillipi, en los siguientes términos: "*Recomiendo a Ud. en jeneral a todos los que le acompañan i especialmente al naturalista señor Phillipi que se ha servido aceptar la invitación que le hice para emprender el viaje a Magallanes, más por amor a las investigaciones que por otro interes ménos noble.*" (<sup>58</sup>)

El documento con las Instrucciones (<sup>59</sup>), contenía disposiciones generales de conducta política y administrativa, tratando de ponerse en todas las eventualidades.

---

<sup>57</sup> Correspondencia Enviada. Intendencia de Chiloe, 1840-1850.

<sup>58</sup> Anrique, N.: La goleta de guerra "Ancud" toma posesión del Estrecho de Magallanes. Santiago, 1901. Anales de la Universidad de Chile. Vol. CVIII, p. 939.

<sup>59</sup> Que se presenta textual en Anexos.



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

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

Al día siguiente de la partida de la goleta, el intendente Espiñeira envió al Ministro del Interior la siguiente comunicación inédita, y cuyo texto integral retrata fielmente los últimos esfuerzos y gastos realizados en los preparativos.

*Ancúd mayo 23 de 1843.*

*Señor Ministro:*

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

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

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

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

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

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

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

*La dije á Us en mi comunicacion particular de 21 de mayo que con el fin de que el gobierno obtenga detalles precisos é ilustrados sobre los terrenos de Magallanes, habia logrado decidir al naturalista prusiano Don Bernardo Philippi á que hiciese este viaje, con el fin de practicar las dichas observaciones y del levantar los planos correspondientes. Para verificarlo há tenido que hacer este caballero diversos gastos en ropa análoga á la (?) rejion que vá á explorar y en utensilios y herramientas de distintos especies por cuyo motivo espero que Us se sirva inclinar el ánimo de S.E. á fin de que vá á prestar á la causa pública, se sirva recompensarle, á su vuelta con mil pesos*

*que pueden darsele como una expresión de gratitud del Gobierno y con las expresiones adecuadas al carácter del individuo, al tiempo de hacerle la remesa ya sea directamente por el ministro del cargo de Us ó por conducto de esta Intendencia.*

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

*Dios guarde á Us  
D. Espiñera*

*P.D.*

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

*Al Señor Ministro del Interior.<sup>(60)</sup>*

*Ahora, estaba todo listo para el zarpe.*

---

<sup>60</sup> Ministerio del Interior. Correspondencia de las provincias. Vol. 197, documento 23 mayo 1843.

## II. LA TRAVESIA POR LOS CANALES AUSTRALES

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

A partir del 18 de mayo se aceleraron los preparativos.

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

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

Los tripulantes y los futuros colonos esperaban ansiosos en el muelle la orden de zarpar desde la Gobernación, pero el fuerte ventarrón acompañado de lluvias arrachadas del NW.<sup>(61)</sup> retrasaron una vez más el zarpe. Los tripulantes pernoctaron ese día casi despiertos, observando desde la costa la goleta que se mecía con las olas y el viento.

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

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

En la mañana del lunes 22 de mayo de 1843, a pesar de que seguía nublado y caía una copiosa lluvia, Juan Guillemos decidió que no podía retrasarse y transmitió a su piloto Mabón las órdenes respectivas de zarpar. Relata Abel Macías el momento del zarpe: "*Todos los pobladores llegaron al embarcadero en ese memorable día 22 de mayo de 1843. Abrazos, emoción, muchas lágrimas. Los que se iban como los que quedaban creían que nunca mas se volverían a ver...*" <sup>(62)</sup>

Eran las ocho de la mañana.

---

<sup>1</sup> En la terminología náutica usual, el Oeste se denomina Weste, y así aparecerá en este relato.

<sup>2</sup> Macías, A.: op. cit, p. 113.

Entre el pequeño muelle del puerto de Ancud y los tripulantes de pie en la cubierta de la pequeña nave, entre gritos de "Viva Chile!" o de "¡Viva la goleta Ancud!" y otras manifestaciones de alegría, reinaba un ambiente de emoción y orgullo. Una pequeña banda musical entonaba orgullosamente algunas canciones chilotas y marchas. En la iglesia de Ancud el cura párroco hizo repicar sus campanas, lo que daba un ruidoso marco a la bahía de Ancud.

Juan Guillermo, de pie en la cubierta de la goleta, miraba y saludaba hacia el muelle que se alejaba y sintió que la emoción subió a sus ojos.

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

Unos y otros presentían que estaban asistiendo a un instante histórico en la vida de la República, mientras lentamente la goleta tomaba rumbo hacia el este, y continúa el relato de Macías: *"Por falta de viento, lentamente la Ancud empezó a alejarse remolcada por la más grande de sus chalupas. A bordo no llevaba más instrumentos que una minúscula brújula..."* <sup>(63)</sup>

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

### **Martes 23 a miércoles 24 de mayo: los primeros días de navegación**

Primer punto de recalada fué el surgidero de Balcacura <sup>(64)</sup>, frente a la bahía, Juan Guillermo aprovechó a comprar una chalupa al comandante del bergantín nacional "Huemul" surto en dicha rada, por un valor de 3 onzas de oro, para reemplazar a una de las dos de la goleta, que se encontraba en mal estado.

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

De la punta Tres Cruces, cayeron lentamente a estribor <sup>(65)</sup> hacia el Sur, embocando en el golfo de Ancud.

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

---

<sup>37</sup> Macías, A.: op. cit., p. 113.

<sup>38</sup> Ubicada frente a la bahía de Ancud, en la península Lacui.

<sup>65</sup> *Caer a estribor/a babor*: virar hacia la banda de derecha o izquierda de la derrota que lleva la nave.

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

*Ancúd mayo 23 de 1843.*

*Señor Ministro:*

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

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

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

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

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

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

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

*La dije á Us en mi comunicaci3n particular de 21 de mayo que con el fin de que el gobierno obtenga detalles precisos 3 ilustrados sobre los terrenos de Magallanes, habia logrado decidir al naturalista prusiano Don Bernardo Philippi á que hiciese este viaje, con el fin de practicar las dichas observaciones y del levantar los planos correspondientes. Para verificarlo há tenido que hacer este caballero diversos gastos en ropa an3loga á la ... rejion que vá á explorar y en utensilios y herramientas de distintos especies por cuyo motivo espero que Us se sirva inclinar el 3nimo de S.E. á fin de que vá á prestar á la causa p3blica, se sirva recompensarle, á su vuelta con mil pesos que pueden darsele como una expresi3n de gratitud del Gobierno y con las expresiones adecuadas al caracter del individuo, al tiempo de hacerle la remesa ya sea directamente por el ministro del cargo de Us 3 por conducto de esta Intendencia.*

*A la jente del mar y á la tropa que espediciona se le ha hecho un adelanto de dos meses de su haber para que pudiesen disponerse al viaje; y como todos ellos son hombres con familia han dejado á esta una asignacion del todo o parte de su sueldo como lo verá Us por la relaci3n que le adjunto con el numero 6 para que Us se sirva aprobar la medida he tomado de que se haga su pago mensual en atenci3n á la importancia del servicio que van a prestar los individuos relacionados: hé creido que en este caso no debia a considerarse la disposicion de un Decreto org3nico, que ordena no pueda dejar el empleado por mesadas sino la tercera parte de su haber, y por juzgar asi mismo del esclusivo conocimiento del departamento del interior todo lo relativo, á la espedici3n de Magallanes, no someto esta parte á la inspecci3n del se1or Ministro de la Guerra á quien corresponde el asunto de las mesadas por el futuro de los individuos que las dejan cuando el Supremo gobierno no aprecie esta consideraci3n por mirar la materia bajo otro punto de vista, ruego a Us se sirva pasar la relaci3n de mesadas al se1or ministro en el Departamento de Guerra y Marina á quien por otra parte, no puedo escribir en esta ocasi3n por la prisa que me da el capit3n del buque que conduce esta correspondencia.*

*Dios guarde á Us  
D. Espi1era*

*P.D.*

*Por un olvido habiase dejado de considerar en el presupuesto de gastos la cantidad de sesenta y nueve pesos (\$ 69) por costo de dos banderas nacionales que ha llevado la goleta Anc3d una para su uso y la otra para el puente y cuya especie se relaciona en el inventario. Por consiguiente la suma que debe aprobar el Gobierno es de \$1426, 3/8 reales, y Us dicimulará que le ponga por esta nota el aviso dicho, pues el tiempo angustiado no permite hacerlo de otro modo.*

*AL SE1OR MINISTRO DEL INTERIOR.*

Entre la tarde del 23 y la madrugada del mi3rcoles 24, y siempre aprovechando los vientos soplando del Norte y Noroeste, fueron navegando a la cuadra (<sup>66</sup>) de la punta Chil3n. Al amanecer del 24 pasaron a la cuadra de ls isla

---

<sup>6</sup> A la cuadra: que navega a la altura o latitud de un determinado accidente geogr3fico en tierra, teni3ndolo siempre a la vista.

Linlin. A continuación, siguieron navegando teniendo a la península Guaplimao y punta Queniao por su estribor, para internarse después por el canal Caucahue, en dirección al canal Quicavi y el paso Tenaún, desde donde enfilaron al canal Dalcahue.

A las 10 de la mañana del miércoles 24 de mayo, surgieron <sup>(67)</sup> en la bahía de Dalcahue. donde se efectuaron algunos trabajos de aprovisionamiento para la tripulación (aquí compraron una buena provisión de papas y otros alimentos para el viaje, como cholgas secas, cochayuyo y luce) y se dedicaron a “...la construcción de una vela redonda y a reparar las chalupas”. <sup>(68)</sup>.

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

Estos trabajos duraron todo un día.

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

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

El jueves 25 de mayo al mediodía, continuaron ruta por el canal Dalcahue, pero los vientos del SW. <sup>(69)</sup> los obligaron a proseguir a remolque de una de las dos chalupas <sup>(70)</sup>, penoso procedimiento por el cual llegaron a Curaco de Velez, todavía en la Isla Grande de Chiloé, frente a la isla de Achao, donde surgieron nuevamente por la falta de vientos.

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

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

---

41 *Surgir*: se refiere a recalar en un surgidero o bahía abrigada de los vientos.

42 Braun Menéndez A.: Fuerte Bulnes. Santiago, 1997. Ed. F. De Aguirre, p. 119.

<sup>69</sup> A lo largo de la travesía, el capitán Guillemos iba consignando en el *Bitácora* de la goleta, la dirección de los vientos, la presión atmosférica, la nubosidad y otros datos metereológicos, así como la profundidad y fondo marino de los surgideros por los que iban pasando, en cumplimiento de las instrucciones de Espiñeira.

44 En la que se turnaban cada cuatro horas cuatro remadores de los más robustos de la tripulación.



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

*"Goleta de guerra Ancud.*

*Al andar frente á Curaco, mayo 26 de 1843.*

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

*Dios guarde á US.*

*Juan Guillemos.*

*Señor Intendente i Comandante Jeneral de Armas de la Provincia. (71)*

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

A las 11.30 horas del sábado 27 de mayo, la goleta dió la vela (72) con un viento regular del N., y continuó su derrota (73) hacia el sur por el canal de Quinchao.

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

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

Hacia el final de la noche del sábado 27, fondearon en una pequeña abra de la isla de Quehui, a media milla de una capilla allí existente.(74)

Permanecieron todo el domingo 28 en la isla de Quehui, donde el cura del lugar, Fray Alejandro Branche, les obsequió para el viaje con dos carneros,

---

<sup>11</sup> Documento N° 206, Ministerio del Interior, op. cit.

<sup>12</sup> *Dar la vela*: zarpar, levando anclas y desplegando las velas al viento.

<sup>13</sup> *Derrota*: rumbo de una embarcación al navegar.

<sup>74</sup> Al fondear -sobre todo al comenzar la noche- la tripulación de la goleta quedaba autorizada para descansar, dejando siempre un marinero de guardia en cubierta.

abundante pescado, algunos almudes de papas y madera necesaria para la reparación de algunos pañoles de la goleta.

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

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

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

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

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

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

**Lunes 29  
al miércoles 31 de mayo:  
aproximandose al golfo Corcovado**

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

Temprano en la mañana del martes 30 y continuando la fuerte marejada del Sur, desembarcaron en el sector de Apahuen en la isla Lemuy, para hacer aguada <sup>(75)</sup> y embarcar leña. Seguidamente, dieron la vela con brisa floja y variable, acercándose

---

<sup>75</sup> *Hacer aguada*: es la operación de obtener agua potable o natural desde tierra. Para ello, se llenaba un bote al cual se había colocado una gran lona y se traspasaba a continuación el agua recogida desde el bote hacia el estanque de la goleta. Considérese que una persona consume alrededor de 20 lts. de agua al día y que viajaban 22 personas en la goleta.

hacia las 9 de la mañana a la punta Centinela. Durante el resto de la mañana, pasaron frente a la punta Aitui y después la punta Apahuen, mientras corrían vientos del SE. y del SSE.

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

Durante la noche del 30 al miércoles 31 de mayo, las condiciones climáticas comenzaron a cambiar; el viento entonces roló <sup>(76)</sup> al NE., refrescando rápidamente, y comenzaron a recibir una fuerte marejada entre la punta Chiguao y la punta Dirección: estaban enfrentando el golfo Corcovado.

En la tarde de este día miércoles 31, el cielo se cubrió, ahora con vientos del ENE., de manera que hubieron de pasar "a la capa" <sup>(77)</sup> durante la noche, manteniendo la proa hacia el Oeste y con la mar muy agitada: estaban en pleno canal del Guafo.

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

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

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

Estaban al sur de la isla Queitao <sup>(78)</sup>, a la entrada del canal Moraleda y teniendo a estribor la boca del Guafo, la goleta iba "*envuelta por continuos chubascos y gran cerrazón...*" según dice el práctico Carlos Miller <sup>(79)</sup>, por lo que perdieron una de las chalupas de remolque, lo que le imposibilitaba continuar.

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

---

50 *Rolar el viento*: cambiar de dirección. También, escorar el barco alternativamente a una y otra banda. Ver: Diccionario Náutico en Anexos.

51 *A la capa*: posición del barco en la que, para soportar el mal tiempo, se recibe el viento por la proa, manteniéndose en el mismo lugar. Ver Diccionario Náutico en Anexos. En esta posición, la goleta recibe -al mismo tiempo- el viento de popa y la marea de proa.

52 Ubicada en 43° 44' de latitud sur y 73° 30' de longitud oeste.

53 El viaje de la goleta de guerra "Ancud" para tomar posesión del Estrecho de Magallanes. El práctico don Carlos Miller, Ancud, 1901, p. 3.

algunas islas de las Guaitecas, donde encontraron precario abrigo de los vientos y mareas.

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

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

Relata el Diario de Navegación de Juan Guillemos, según Carlos Miller: "*En la mañana del día 3, volví a despachar al práctico Miller i con 3 días de víveres, quedando la Ancud sin ninguna embarcación menor. El día 5 llegó Miller sin haber conseguido su objeto, no obstante haber recorrido toda la parte oriental de las Guaytecas hasta el puerto Low, tocando casi todas las playas y barrancas para ver si había fragmentos de ella, regresando por un canal del oeste.*"<sup>(80)</sup>

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

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

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

Esta embarcación llevaba una campaña de 10 meses en la caza de lobos marinos y se encontraba fondeada en Puerto Americano frente a la isla Tangbac<sup>(81)</sup>, en las proximidades del canal Puyuguapi.

La "Ancud" también fondeó en este punto.

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

---

54 El viaje de la goleta de guerra Ancud... op. cit., p. 3.

55 Ubicado en 45° 02' de latitud sur y 73° 43' de longitud oeste.

noticias de las novedades más recientes habidas en los canales y de las maderas disponibles en el sector.

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

Hacia las 10 de la mañana, intentaron salir de este fondeadero, pero el viento Sur era recio por lo que debieron regresar -al principio de la tarde- a Puerto Americano, recalando en un punto más abrigado y con playa de arena. <sup>(82)</sup>

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

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

Nos relata el Diario de la Goleta Ancud al respecto: "*Habiendo buena madera en puerto Americano, Guillermo resolvió construir el bote que le faltaba. Le sirvió de valioso auxiliar el viejo lobero don Juan Yate que le indicó la comarca donde se hallaba el mejor ciprés. En esta tarea demoraron desde el 12 de junio hasta el 5 de julio.*" <sup>(83)</sup>

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

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

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

Hacia las 4 de la madrugada del sábado 10, estaban pasando a la cuadra de la isla Bergantín y poco más tarde entre las islas Jertrudis y Cuptana. Aquí, el viento

---

<sup>56</sup>¿Qué se comía a bordo de la goleta "Ancud" durante el viaje? La mayor parte del rancho estaba compuesto de mariscos frescos y ahumados, pescado fresco y ahumado, además de algunas algas, cochayuyo y luce, todo bien condimentado con ají para soportar el frío. A bordo se acostumbraba a servir solo una comida caliente: el almuerzo a las 11 horas de la mañana.

<sup>57</sup> Diario de la Goleta "Ancud" al mando del Capitán de Fragata don Juan Guillermo para tomar posesión del Estrecho de Magallanes. 1843. El Magallanes, 30 octubre 1901, p. 3. (En adelante "Diario Goleta Ancud").

disminuyó su intensidad hasta calmar. Desde la medianoche debieron seguir avanzando al remolque, ésta vez por el canal Perez Sur.

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

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

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

Esta recalada forzosa en Puerto Americano, retrasaba el viaje, pero Guillermo hizo realizar diversos trabajos a su gente, para mantenerlos ocupados y evitar el desánimo: pescar y mariscar, ordenar la carga en la goleta, eran las faenas más frecuentes cuando la lluvia y el viento amainaban, además de la propia construcción de la nueva chalupa. En esta faena, el carpintero Lorenzo Aro y parte de la tripulación, tuvieron un rol primordial acompañados del lobero <sup>(84)</sup> Juan Yates, que conocía los mejores bosques de ciprés del sector.

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

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

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

La tripulación de la "Ancud" además, debió proceder a calafatear la cubierta que se encontraba en mal estado, mientras otros tripulantes bajaron el ganado a tierra. Otro grupo salía a mariscar y a pescar, con lo cual se hizo una importante economía de víveres y se pudo volver a variar el rancho diario.

---

<sup>58</sup> En el lenguaje mariner de esa época, un mariner experto en la caza de lobos de dos pelos en los mares australes. Como se ha visto antes, Juan Yates había sido pensando por Espiñeira como capitán de la "Ancud", antes de nombrar a Guillermo.

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

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

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

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

El martes 4 de julio temprano en la mañana alistaron todo para zarpar.

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

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

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

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

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

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

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

A partir de las 10 de la noche, cuando los vientos calmaron, hubieron de continuar con la goleta a remos y a continuación, la goleta debió seguir remolcada con la chalupa hasta alrededor de las 3 de la madrugada del día siguiente. Entonces, se quedaron al paio <sup>(85)</sup> y descansaron algunas horas.

El sábado 8 de julio amanecieron recalados entre la punta James y la punta Rescue, en un abra donde recibían una brisa débil. Zarparon nuevamente hacia las 10 de la mañana, aprovechando la marea que los tomó a favor y siendo remolcados por la chalupa.

A media mañana el viento comenzó a soplar del SSE. por una hora, aflojando a continuación: quedaron entonces voltejeando <sup>(86)</sup> teniendo viento y marea contrarios.

Apenas avanzaban y estaban sometidos a la fuerza de los elementos en pleno océano. Se aproximaron a la costa para capear los vientos.

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

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

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

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

---

<sup>85</sup> *Al paio*: la embarcación queda en un punto del mar con sus velas arriadas, por lo que no avanza ni retrocede, sin vientos ni mareas que la muevan.

<sup>23</sup> *Voltejar*: navegar alternativamente de una y otra banda. Ver: Diccionario Náutico en Anexos.



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

Los fuertes vientos los obligaron a buscar refugio en una caleta de isla Las Cabras <sup>(87)</sup>: pocos días antes, el 5 de julio, había cambiado la luna de cuarto creciente a luna nueva...<sup>(88)</sup>.

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

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

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

Mientras tanto, Ignacia y Venancia, las dos mujeres de a bordo, se ocupaban de la cocina diaria, preparando el rancho con los víveres que llevaban <sup>(89)</sup> y, sobre todo, con la pesca que lograban los tripulantes. Todos estos trabajos eran distribuidos con la máxima organización posible por el propio capitán Guillelmos, atendiendo además al clima cambiante.

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

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

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

Hacia las 10 de la mañana del martes 25 dieron la vela, volvieron a embarcar la chalupa y abandonaron el puerto, pero hacia las 3 de la tarde recibieron vientos

---

<sup>24</sup> Ubicada en 42° 05' latitud Sur y 72° 32,5' longitud oeste.

<sup>25</sup> No deja de ser paradójico el pequeño detalle de que el 6 de julio de 1843, mientras Juan Guillelmos navegaba, se firmó en Santiago un nuevo ejemplar de su decreto de nacionalización.

<sup>26</sup> Obsérvese que en el presupuesto de víveres para la goleta, solo figuraban como alimentos: harina, charqui, ají, galletas y frijoles, por lo que podemos imaginar los esfuerzos de las mujeres para preparar ranchos diarios lo más variados posibles, pero contundentes.

variables del W. y del SW., por lo que tuvieron que buscar refugio, encontrando un surgidero ya conocido en la punta Pringles.

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

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

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

El jueves 27 el tiempo inestable continuaba, con viento fresco del W. hacia el mediodía, condición que se mantuvo todo el día. Relata el propio Guillermo esta parte de la travesía: "*...a las 6 p.m. viento recio y mar gruesa, tomé vizos en la mayor y trinquete cuyo tiempo duró sin variación hasta medianoche...*" <sup>(90)</sup>

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

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

En la mañana, hacia las 08.00 hs. se tapó la bomba con algunas virutas, debido al cabeceo de la embarcación <sup>(91)</sup>, por lo que ordenó de inmediato que se achique el agua con baldes, desde la cámara. Hacia las 09.00, cuando ya aclaraba el día, lograron sacar toda el agua del buque, pero a las 09.30, "*...la goleta recibió un fuerte golpe de mar en frente la jarcia del palo trinquete, que hizo temblar el buque, pero sin reventar adentro...*"

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

Entonces sobrevino lo peor: "*...a las diez di vuelta por el oeste, cuando sentimos mucho ruido de agua en la bodega, mande a achicar la bomba y con baldes por la cámara, i después de tres cuartos de hora sin cesar el agua siempre aumentaba en la bodega y con los fuertes balances, la agua siempre aumentaba en la bodega*"

---

<sup>27</sup> Carta fechada el 3 de agosto de 1843, citada más adelante.

<sup>91</sup> Cabeceo: movimiento de proa a popa con vientos y mareas fuertes.

*estaba mojando todos los víveres. En este conflicto, se rompió el macho de fierro del timón."*

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

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

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

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

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

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

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

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

El domingo 30 de julio amaneció el tiempo calmado, de manera que la goleta viajaba arrastrada hacia el W. por la marea vaciante <sup>(92)</sup>, pero hacia la media tarde

---

<sup>29</sup> *Marea vaciante*: la marea que sale, que se vacía del lugar, bahía o canal donde estaba; por el contrario, *marea entrante*: la marea que ingresa en un canal o bahía.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*El barómetro durante estos días á 29-30 fecha 47= segun rumbo al NNE hasta las siete de la noche cuando orze al viento <sup>(93)</sup> á esperar el día para entrar en algun fondeadero, teniendo mucho recelo por el timon.*

*El día 29 á las seis el cabo Factoahawn demorando S 11= e distancia diez millas, arrive con toda fuerza de vela,, el tiempo moderando mucho pero la mar lo mismo: á las ocho a.m. descubri donde hacia el agua, por el lado de estribor en frente de*

---

<sup>30</sup> "Orzar al viento" significa "caer la proa a la banda de barlovento", es decir, hacia la parte de donde viene el viento. Ver Anexo: Vocabulario Náutico.

*la tabla de jarcia del palo trinquete y por espacio de doce pies estaba rajada la tabla arriba y suspendió la tapa regala como tres pulgadas en todo este largo siendo bajo el agua no boyaba el buque cinco minutos entonces me diriji por el canal de Henery con destino á este puerto para reconocer los víveres y ser mas inmediato para conseguir otro macho para el timon y todos los dias 29,30,31 y el 1 del presente vientos y calma mayor, parte del tiempo á remo: el dia 2 á las siete de la mañana dimos fondo en este puerto, inmediatamente mande á la tropa á tierra para techar una casa mientras los de marina descargaban los viveres y desescalaban el timon: á las dos de la tarde todo estaba bajo de techo, y segun mi calculo habra como 20 quintales de galletas que queda cuasi masa y no sirve ni para los animales, los demas víveres á excepcion de dos sacos de frijoles no tiene novedad.*

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

*El señor Philippi lleva la chalupa con cinco hombres de los mejores de la tripulación con doce dias de víveres, consumidos en este viaje hasta el dia 31 de julio. Juan Guillemos. Dios guarde a U.S =Sr Intendente Comandante de Armas de la Provincia de Chiloé. (94)*

El balance de las averías indicaba que la galleta marinera y otros alimentos se habían deteriorado irremediabilmente con el agua de mar.

La chalupa llevaba víveres para 12 días de navegación.

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

*Pertrechos que se necesitan para la goleta de guerra Ancud*

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

---

<sup>31</sup> Correspondencia Ministerio del Interior, op. cit. Vol. 197. Carta 3 agosto 1843.

*un macho de timon  
seis granpones grandes de fierro*

*Al ancla Archipiélagos de Chonos.*

*Agosto 3 de 1843= Juan Guillemos*

*Documento numero 2"*

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

*"Numero 3*

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

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

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

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

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

La avería sufrida por la Goleta era seria, como nos lo grafica el Diario: *"Una tabla de la cinta se había rasgado como 12 pies, ofreciendo una abertura de tres*

*pulgadas en esa longitud, origen de la cantidad de agua que hacía la goleta cuando amuraba por babor, avería que se ocasionó con un golpe de mar” (95)*

Durante esta recalada forzosa, los tripulantes se dieron a las tareas de fabricar una chalupa, para lo cual recorrieron la comarca en busca de buenas maderas de alerce y al calafateo de la cubierta de la goleta, mientras Venancia e Ignacia, sacaban el ganado para pastar, en las proximidades de la playa. Se recorrieron además, los víveres, para secarlos lo mejor posible; y aprovecharon además, para mariscar en las cercanías de la playa con lo que economizaban las provisiones.

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

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

El viaje de la chalupa de vuelta a Chiloé estuvo también llena de peripecias y dificultades, a las que hace alusión el práctico Miller en su propio testimonio.

La sorpresa de Espiñeira debió ser grande al ver llegar a Phillipi, puesto que dado el tiempo transcurrido, ya imaginaba a Guillermo y su goleta en el Estrecho de Magallanes...

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

Phillipi permaneció en Ancud 9 días, “...los estrictamente necesarios para preparar los pertrechos, hacer la galleta y las obras de herrería...”, según le escribe Espiñeiro al Ministro del Interior el 19 de agosto de ese año. (96). Los esforzados navegantes, dirigidos por Phillipi regresaron a Puerto Americano en un lanchón que fue facilitado por Juan Molina, un antiguo vecino chilote residente en Ancud.

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

*Numero 342= Ancúd agosto 16 de 1843=*

*Se suponía á U. en el estrecho de Magallanes y en nada pensaba menos que en el suceso que há retenido la expedicion confiada al ciudadano de U. pero la llegada del naturalista prusiano Dn Bernardo Philippin me advierte las particularidades de tan desagradable acontecimiento y que la goleta de guerra Ancúd no habiendo podido*

---

<sup>32</sup> *Diario Goleta Ancud*, EM, 30.10.1901. p. 2.

<sup>33</sup> Correspondencia Ministerio del Interior, op. cit., Vol. 197.



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

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

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

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

*Dios guarde á U.*

*D.Espiñeira.*

*Al Capitan de Fragata graduado de la Marina Nacional encargado de la expedicion á Magallanes Dn Juan Guillemos. (97)*

---

34 Ministerio del Interior, op. cit., Vol. 197, N° 342.

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

*"Ancúd agosto 19 de 1843*

*Señor Ministro:*

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

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

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

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

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

*Señalada con el numero 4 adjunto á U.S copia de la comuniacion que hé dirijido al capitan Guillemos.*

*Dios que. á U.S*

*D. Espiñeira*

*Al señor ministro del Interior."*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Numero 220*

*Ancúd, octubre 18 de 1843.*

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

*Dios guarde á US.*

*D. Espiñeira*

*Señor Ministro del Interior (36)*

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

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

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

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

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

Hacia las 10 de la mañana del miércoles 6 de septiembre, la goleta "Ancud" se hizo a la vela y con los remos, abarloadon junto al bergantín estadounidense, ocasión en la que el capitán chileno procedió a notificar a su capitán que se le encontraba en alguna caleta, rada o bahía de la República de Chile donde no hubiese autoridades del Estado, procedería a decomisar su buque y remitirlo a Chiloé a disposición de sus autoridades marítimas. (36)

Los días 7 y 8 de septiembre permanecieron todavía en Puerto Americano, a la espera de vientos favorables.

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

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

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

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

Al mediodía del 10 de septiembre tenían el cabo Raper a 9 millas de distancia, y el viento y las mareas fueron calmando. Hacia las 4 de la tarde de ese día navegaban a la cuadra del cabo Raper teniendo la península Tres Montes a su babor. Escribe el capitán Williams en su Diario: *"El cabo Raper, es como un tercio más alto que el de Tres Montes i parece como perpendicular, sin vestigio de verdura, la costa más estéril i desolada, que cuanto pueda imaginarse. Entre ambos cabos se hallan tres*

*grandes playas de arena, pero inaccesibles de ser abordadas por ninguna embarcación por su mucha braveza." (37)*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hacia las 2 de la madrugada del sábado 16, estaban recibiendo un viento duro con cielo cargado de nubes y siguieron ruta hacia el SE., soportando incluso fugadas de viento (42) pasando por la isla Robert a su babor.

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

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

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

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

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

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



### III. EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES

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

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

El resto de la tarde del sábado 17, siguieron navegando entre la isla Figueroa a su babor y la isla Jacques a su estribor, pero aquí los vientos comenzaron a rolar del SW.: el estrecho de Magallanes se caracteriza porque sus vientos más fuertes y predominantes son del SW., mientras que sus chubascos más intensos provienen del NW. <sup>(98)</sup>

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

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

El lunes 18 de septiembre, los navegantes encabezados por su capitán, hicieron a bordo y antes de dar la vela, una breve y sobria celebración de la Independencia de Chile. Nos relata el Diario del Capitán Guillemos: "*al rayar el sol llamé toda la tripulación sobre cubierta arbolando el pabellón nacional por primera vez en estas rejiones, haciendo una salva de 21 cañonazos con el cañón que llevaba montado i acompañado con los entusiastas vivos de la tripulación. Hice repartir entre ella un poco de vino para celebrar el día, oyéndose brindis mui entusiastas por S.E. el señor Presidente de la República, los señores ministros de Estado i el señor Intendente de Chiloé.*" <sup>(99)</sup>

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

Hacia las 7 de la mañana, en efecto, los vientos australes y los dioses del mar volvieron a sus andadas y un fuerte temporal los golpeó. El viento cambió a la

---

<sup>98</sup> Chaigneau, J.F.: Derrotero del Estrecho de Magallanes. Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile. Vol. 22. Valparaiso, 1900. Talleres Hidrográficos de la Armada, p. 208.

<sup>99</sup> Anrique, N.: op. cit., p. 837.

dirección SE., lo que les obligó a navegar "de bordo y bordo", pero al pasar a la cuadra de la isla Shelter, el viento roló nuevamente ahora al NO soplando con gran furia. Escribe Guillemos en su Diario: "*Viendo la mar mui ajitada por el NO., tomé la precaución de arriar toda vela, i apenas se concluyó la maniobra cuando cayó el viento como golpe de martillo haciendo escorar la goleta hasta meter media cubierta en el agua.*" <sup>(100)</sup>

Durante el resto de la mañana y de la tarde, tuvieron nuevamente viento de popa lo que les permitió avanzar hasta el cabo Quod; hacia las 6 y media de la tarde el viento calmó completamente por una media hora, pero se levantó a continuación un furioso vendaval con chubascos, que los obligó a navegar a "palo seco", llegando hacia las 19 horas a bahía Borja <sup>(101)</sup> donde encontraron un surgidero apropiado.

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

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

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

Hacia las 4 de la tarde, el viento calmó completamente cuando se estaban aproximando del cabo Froward, pero al poco rato los vientos rolaron, primero al NE, con fuertes fugadas que bajaban desde las alturas del cabo Froward. Más tarde, enfrentaron una fuerte marea proveniente de la costa Este del estrecho, y hacia medianoche recibieron una borrasca del W, por lo que se vieron obligados a buscar refugio, el que encontraron en la madrugada del miércoles 20 de septiembre en Snug Bay. <sup>(102)</sup>.

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

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

---

<sup>100</sup> Anrique, N.: op. cit., p. 837.

<sup>101</sup> Lat. 53° 33' S., Long. 72° 18' W. Un fondeadero abrigado de los vientos con abundante agua y vegetación.

<sup>102</sup> En la desembocadura del Río de Oro a unos 10 kilómetros al oeste de Cabo Froward, en la costa más austral de la península de Brunswick.

En Eagle Bay permanecieron anclados todo el resto del miércoles 20, esperando que cambien los vientos, "*saliendo de allí a las 7 de la mañana del día 21*".  
(<sup>103</sup>)

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

Temprano, hacia las 08 de la mañana doblaron el cabo San Isidro y enfilaron en dirección norte por el Estrecho.

Hacia las 10 de la mañana, pasaron a la cuadra de la punta Santa Ana, y habiendo observado en ese promontorio una asta de bandera, Juan Guillemos dispuso recalar en la bahía sur contigua, llamada de San Juan.

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

La punta Santa Ana (<sup>104</sup>), ubicada en la costa oeste de la península de Brunswick en el Estrecho de Magallanes, es una lengua rocosa que se extiende unos mil metros en dirección sureste en el mar, con escasa vegetación y algunos árboles y arbustos como coihues, canelos, leña dura y chaura, además del bosque caducifolio de Magallanes, representado por la lenga y el maitén chico, hacia el interior.

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

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

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

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

En efecto, desde la punta y su promontorio en día despejado, es posible tener una vista amplia de la entrada sur del Estrecho de Magallanes, de las islas de Tierra

---

<sup>103</sup> Diario Goleta Ancud. EM, 30.10.1901, p. 2.

<sup>104</sup> Situada en los 53° 36' latitud sur y 70° 05' longitud oeste.

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

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

El capitán Juan Guillemos miró su reloj: era el mediodía, había un sol agradable y una suave brisa. Ordenó entonces echar el ancla.

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

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

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

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

Regresaron al poco rato a la goleta.

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

---

- Anrique, N.: op. cit.pp. 839-840.

## La toma de posesión del Estrecho de Magallanes

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

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

Primeramente, se procedió a izar la bandera de Chile en el mastil levantado en la punta Santa Ana, mientras todo el personal reunido entonaba con entusiasmo el Himno Nacional. A continuación, Juan Guillermo y su plana mayor procedieron a levantar el acta oficial.

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

*"DIOS SALVE LA PATRIA - VIVA CHILE*

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

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

*Juan Guillermo  
Gefe*

*Bernardo Phillipi  
Naturalista en comisión del*

---

- El Art. 1° de la Constitución Política de 1833, rezaba a la letra: "El territorio de Chile se extiende desde el desierto de Atacama hasta el Cabo de Hornos, y desde las cordilleras de los Andes hasta el mar Pacífico, comprendiendo el Archipiélago de Chiloé, todas las islas adyacentes, y las de Juan Fernández". Valencia Avaria, L.: Anales de la República. Vol. I., p. 161.

*Gobierno de Prucia y voluntario  
En la expedición a Magallanes*

*Manl. Gons Idalgo*

*Jorge Mabon*

*Eusebio Pizarro  
Secretario*

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

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

*ARTILLEROS DE LA REPUBLICA*

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

*Eusebio Pizarro  
Secretario*

*Mujeres  
Benancia Elguele y Jarros  
Ignacia Leyba y Bidal.*

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

*V° B°  
Guillermo*

*Eusebio Pizarro  
Secretario" (105)*

---

<sup>105</sup> Braun M, A.: op. cit, pp. 143-145.

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

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

Encendieron a continuación una fogata sobre la punta Santa Ana, y permanecieron en el lugar toda la tarde, en un momento de agazajo y descanso de todos los asistentes.

Cumplida la finalidad posesoria de la expedición, marineros y oficiales todos emocionados regresaron a la goleta al fin de la tarde, pero la acción chilena de soberanía recién comenzaba...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hasta aquí, las relaciones entre ambos marinos eran cordiales.

En la mañana del domingo 24 de septiembre y no obstante un fuerte viento del W. que soplaba sobre la bahía y la punta Santa Ana, desembarcaron de la "*Phaeton*" dos lanchas con marineros, los que instalaron una carpa cerca de la desembocadura del río San Juan, para oficiar una misa.

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

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

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



Esa misma mañana, el capitán Guillermo, tal como había sido instruido por el Intendente Espiñeira y celoso de los intereses del Estado de Chile, hizo saber su queja mediante una nota oficial enviada al comandante del vapor de guerra francés, en la que califica la instalación de la bandera francesa en bahía San Juan, como atentatoria a la integridad del territorio de Chile.<sup>(106)</sup>

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

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

Las comunicaciones entre el capitán Guillermo y el comandante Maissin de la "*Phaeton*", siguieron siendo cordiales a pesar del protocolar intercambio de notas oficiales, y de hecho, cuando el buque francés zarpó el miércoles 27, llevó las primeras noticias de la ocupación chilena del Estrecho hasta su primer puerto de recalada para reaprovisionamiento de carbón: Talcahuano. <sup>(107)</sup>

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

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

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

Hacia las 04.00 hs. de la madrugada del miércoles 27 de septiembre, zarpó la "*Phaeton*" hacia Talcahuano. Con su zarpe se ponía término al *incidente de soberanía* antes descrito, pero sus consecuencias en el tiempo serían decisivas para la

---

<sup>106</sup> El intercambio de notas ha sido suficientemente historiado, como para copiar dichas comunicaciones. Según la evidencia histórica disponible, el Cdte. Louis Maissin no traía instrucciones precisas de *ocupar* el Estrecho de Magallanes, pero sí de *explorar en detalle sus costas, con vistas a una futura ocupación y a la instalación de un establecimiento portuario francés*. Por lo tanto, la toma de posesión del Estrecho y la actitud firme de Juan Guillermo, echaron por tierra, a continuación, cualquier pretensión francesa a esta parte de la Patagonia, lo que le da su carácter histórico al viaje de la goleta "Ancud". (Cif.: Martinic, M.: Historia de la región magallánica. Vol I., pp. 357-361 y 384-386.)

<sup>107</sup> Ello explica que las primeras noticias de la exitosa toma de posesión del Estrecho se supieron en Concepción a mediados de noviembre, antes que en Chiloé o en Santiago.

ocupación y presencia chilena en el Estrecho de Magallanes: ninguna potencia europea vendría después a cuestionar la soberanía chilena en este punto.

A las 10 de la mañana del 27, Guillermo se decidió a manifestar aún más visiblemente la soberanía de Chile en el lugar: desembarcó con el teniente de Artillería Manuel González, el piloto Jorge Mabón, el sargento 2º Eusebio Pizarro, la tropa y los marineros de la tripulación de la goleta, más el voluntario Phillipi, y "*...se colocó en el asta de bandera una inscripción en letras de molde de 7 pulgadas, cortada 1 pulgada adentro del tablón i pintada. Por un lado decía REPUBLICA DE CHILE i por el otro ¡VIVA CHILE!*" (108)

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

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

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

El jueves 28 hacia las 4 de la madrugada el viento volvió a rolar, esta vez hacia el W., de manera que levaron ancla y continuaron viaje hacia el norte. A medida que avanzaba la mañana, el viento se fue haciendo cada vez más fuerte y arrachado. Hacia la media tarde, ya se había convertido en temporal del NW, por lo que hubieron de surgir a una 1,5 millas de la playa, en una bahía ubicada frente a isla Elisabeth e isla Magdalena (109), donde pernoctaron al ancla.

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

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

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

Al final de la tarde (18 horas) y en vista que continuaba el temporal, decidieron moverse hacia un fondeadero más abrigado, que lograron una hora más

---

<sup>108</sup> Anrique, N.: op. cit., pp. 843-844.

<sup>109</sup> Sector hoy denominado Kon-Aiken.

tarde: los vientos corrían del NW, pero a medianoche cambiaron al W. durante toda la noche.

**Sábado 30 de septiembre  
a miércoles 4 de octubre:  
encuentro con los aónikenk**

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

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

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

En la tarde, Phillipi y sus dos acompañantes volvieron a desembarcar en Pecket Harbour para establecer comunicación con los aónikenk, pero no obstante sus mutuos esfuerzos, sólo lograron realizar un trueque; los aborígenes aportaron tres piernas de guanaco y los chilenos, un mazo de tabaco breva. <sup>(110)</sup>

Entre gestos y ademanes de confianza, los marineros lograron convencer a cuatro aónikenk para que vayan a la goleta y puedan comunicarse con su capitán, quedando en tierra con ellos el voluntario Phillipi, como garantía de confiabilidad de la visita.

Llegados los aborígenes a la goleta, el capitán Guillermo les atendió cordialmente obsequiándoles galletas marineras y charqui, por lo que éstos prometieron aportar al día siguiente una mayor cantidad de carne de guanaco: por lo menos, la relación económica de *trueque* quedaba establecida entre los aborígenes y los chilenos. Hacia las 18 horas de la tarde desembarcaron con los aborígenes invitados a la goleta.

El intercambio se haría al día siguiente, cuando una chalupa de la goleta trajera a los marineros a la playa.

Esa noche, los vientos del W. continuaron arreciando, por lo que tuvieron que dar la segunda ancla para mayor seguridad de la embarcación. <sup>(111)</sup>

---

<sup>110</sup> Este fue el primer intercambio histórico económico entre aborígenes y chilenos en la Patagonia: carne de guanaco por tabaco.

<sup>111</sup> Una segunda ancla -y una tercera ancla como se verá al día siguiente- que van a proa, tenían por función impedir que la goleta "garree", es decir, que el ancla arrastre por el fondo del mar ante la fuerza de los vientos.

Con los fuertes vientos del W., el domingo 1° de octubre los aborígenes se acercaron a la playa y esperaron pacientemente todo el día -mañana, tarde y noche- que saliera el bote para hacer el trueque, pero no fue posible enviarlo.

El lunes 2 de octubre en la mañana, una chalupa pudo desprenderse de la goleta y acercarse a la playa con Phillipi y dos marineros. Pero, la embarcación se encontraba tan a mal traer que hacía agua, por lo que hubo que regresarla a la playa, faena en la que incluso los aónikenk colaboraron. Phillipi y sus dos acompañantes quedaron en tierra y Guillermo hubo de utilizar el ingenio de un barril vacío atado a una cuerda y al defectuoso bote, para que la carne de guanaco intercambiada con los indígenas pudiera llegar a la goleta.

Estando en tierra, Phillipi aprovechó para recorrer las inmediaciones, percatándose que se trataba de tierras de buena calidad agrícola -salvo para el trigo- con buenos pastos, escasas en leña y provistas de arbustos.

Hacia las 6 de la tarde, Phillipi y los dos marineros pudieron volver a la goleta sin novedad y con abundante información de las pampas magallánicas recién reconocidas.

Temprano el martes 3 de octubre, se efectuó un segundo encuentro entre los aborígenes aonikenk y los tripulantes de la "Ancud". Para ello, fue enviada una chalupa con Phillipi y dos marineros para traer a 5 aborígenes invitados, entre los cuales se integraba el chamán de la tribu.

Atendidos con generosa cordialidad, comieron abundantemente a bordo y junto con la dificultad para convencerlos que regresen a tierra, el resto de los aónikenk en tierra se agolpaban en la playa para embarcarse en el bote y venir también a la goleta. Durante estos sucesivos viajes entre la goleta y la playa con nuevos aborígenes, se hicieron numerosos trueques: botones, pieles de zorros, sortijas, tabaco, ropa, pañuelos, galleta marinera, azúcar, dulces, miel, tabaco, todo era objeto de interés de estos singulares visitantes.

Hacia el mediodía moderó en parte el viento y en la tarde, el propio Guillermo desembarcó a la playa, sin duda invitado por el chamán, con quien permaneció toda la tarde pero al momento de iniciarse una ceremonia ritual hacia las 18 horas, el capitán Guillermo y sus acompañantes fueron conminados a reembarcarse.

A las 19 horas y aprovechando algún viento favorable, Guillermo ordenó embarcar las chalupas, levaron el ancla y continuaron hacia el Norte del Estrecho.

El miércoles 4 de octubre amaneció con vientos más suaves y volvieron a descender a la playa para hacer aguada e intercambiar nuevamente con los aborígenes alguna carne de guanaco. Cumplida esta faena, hacia las 7 y media de la mañana izaron los botes, dieron las velas y zarparon con vientos frescos y suaves: continuaban costeano hacia el norte del Estrecho hasta la bahía de San Gregorio, punto donde permanecieron fondeados todo el día soportando rachas cada vez más fuertes de viento del NW.

**Jueves 5  
a lunes 9 de octubre:  
explorando desde bahía San Gregorio  
a la primera angostura del Estrecho**

Amanecieron en bahía San Gregorio.

El jueves 5 de octubre, habiendo moderado algo los vientos del NW., Guillermo envió una chalupa a la costa para surtirse de agua y de leña e intentar comunicarse con los patagones. Hicieron también una gran fogata y humareda a fin de llamar la atención de los patagones y convocarlos, pero ninguno se presentó.

Ante la intensidad de los vientos que continuaban azotando la goleta y la falta de anclajes seguros en la costa, Guillermo decidió por el momento no continuar su exploración hacia la boca oriental del Estrecho. Hacia el mediodía, Guillermo, acompañado de Phillipi y dos marineros desembarcaron en la costa de bahía San Gregorio, recorrieron las pampas circundantes percatándose de la abundante fauna terrestre (guanacos y zorros), pero tampoco aparecieron los aónikenk.

Continuaron en el bote por la costa y descubrieron un sector donde además de un pozo de agua dulce, constatando que habían extensas pampas con abundantes pastos, propicias para la crianza de ganado, no obstante la ausencia de leña, observaciones que Guillermo consignó cuidadosamente en el Bitácora. <sup>(112)</sup>

El viernes 6 de octubre, continuaron navegando por la costa y se aproximaron a la Primera Angostura, permaneciendo sobre la costa Norte todo el día: los vientos del SSW. arreciaban intermitentemente por lo que debieron fondear en un sector denominado bahía Santiago, siempre en la costa Norte del Estrecho.

Desde su fondeadero y aprovechando el cielo despejado, pudieron observar abundantes humaredas en la Tierra del Fuego, así también como se percataron de la naturaleza llana, pastosa y sin árboles de las pampas fueguinas.

Mientras tanto y hacia la media tarde, los vientos rolaron al W. y la mar gruesa golpeaba fuerte la goleta, llegando a averiar el botalón de foque <sup>(113)</sup> ocasionada por el fuerte cabeceo de la embarcación hasta el punto de introducir toda la proa en el agua: Guillermo ordenó cerrar las escotillas y clavar los encerados <sup>(114)</sup>, ya que la cubierta había quedado inundada.

Permanecieron en esa precaria condición todo el sábado 8 de octubre: la goleta anclada a la cuadra de la costa soportando intenso viento del SSW., cabeceando fuertemente en el oleaje desenfrenado. Hacia las 4 de la tarde, y ante el

---

<sup>112</sup> Coincidentemente, éste fue el punto de la costa magallánica donde se inició 35 años más tarde, la explotación ganadera extensiva que constituyó la riqueza de la Patagonia. La ausencia de leña, en cambio, inhibió a Guillermo de decidirse por este sitio para construir el fuerte e instalar la colonia.

<sup>113</sup> Ver Anexos: Breve Diccionario Náutico.

<sup>114</sup> Lonas para cubrir herméticamente las escotillas, a fin de impedir la filtración de agua.

temor de que la goleta se hunda sobre sus anclas, decidió Guillermo salir de este lugar y trataron de dirigirse hacia la punta San Isidro en la costa de la Tierra del Fuego.

Pero los vientos huracanados los empujaban hacia la entrada de la Primera Angostura, con tal fuerza que temían por los botes y cuanto había sobre la cubierta de la goleta. Cerca de medianoche, surgieron en la costa Norte del Estrecho en las proximidades de la angostura, mientras la goleta cabeceaba entre las olas.

Hacia las 6 de la mañana del lunes 9 de octubre, y con los vientos bastante amainados, dieron las velas estando la marea creciente y navegando de vuelta y vuelta (o voltejeando), regresaron a la bahía de San Gregorio, donde fondearon hacia las 9 de la mañana. Desde su ubicación en la costa divisaron más tarde algunas humaredas en el sector de Oazy Harbour, motivo por el cual desembarcaron para enviarles una señal de humos: no vinieron los *aónikenk* de las pampas aledañas, pero sí respondieron los *selknam* de la Tierra del Fuego, con varias humaredas.

Hasta el momento, pese a los fuertes vientos que limitaban su navegación, el viaje de exploración de la goleta "Ancud" había resultado medianamente exitoso: Guillermo no había encontrado todavía un lugar apropiado para instalar el fuerte y la colonia, que reuniera agua potable, leña y maderas, un buen surgidero y tierras aptas para la agricultura.

**Martes 10 de octubre:  
nueva manifestación  
de soberanía chilena  
en el Estrecho**

Hacia las 6 de la tarde, teniendo viento del S., y mareas favorables, continuaron navegando de regreso hacia el Sur. A las 3 de la madrugada del martes 10 de octubre, surgieron cerca de la costa NW. de la isla Elisabeth.

Ya en la mañana, el capitán Guillermo decidió efectuar una nueva manifestación material y visible de soberanía en el Estrecho. Desembarcó en la isla Elisabeth (hoy isla Isabel) con el voluntario Phillipi y dos marineros, para hacer un reconocimiento detallado.

Llevando un gran tablón de madera, hizo colocarlo en el punto más elevado y notorio de la costa NW. de la isla. El madero llevaba la inscripción "REPUBLICA DE CHILE" por una de sus caras y por la otra "VIVA CHILE", similar al que había instalado en el promontorio de la punta Santa Ana.

**Martes 10  
a jueves 12 de octubre:  
hallazgos en la punta arenosa  
y regreso a la punta Santa Ana**

Hasta el momento, las exploraciones realizadas habían indicado a Guillemos y sus tripulantes, que la mejor y más abrigada bahía encontrada era la de San Juan junto a la punta Santa Ana.

Para Guillemos, en ese paraje se reunían las tres condiciones más propicias para instalar la colonia: una buena bahía para la recalada de los barcos, abundante agua y maderas para las construcciones.

Pero aún faltaba completar sus exploraciones.

Hacia las 9 y media de la mañana del martes 10 de octubre, emprendieron la ruta de regreso hacia el sur: levaron ancla con una brisa leve del NW. y con una marea favorable, de manera que hacia las 4 de la tarde llegaron al sector denominado bahía Catalina, donde fondearon algunos momentos a escasa distancia de la playa y después continuaron ruta.

A las 5 de la tarde fondearon en la bahía de Sandy Point o punta arenosa, frente a la desembocadura de un río.<sup>(115)</sup> Desembarcaron en la chalupa, Guillemos, Phillipi y dos marineros y constataron abundantes restos de carbón de piedra en la playa y en ambas riberas del río.

Ambos avanzaron hacia el interior por la ribera sur del río y continuaron encontrando abundante carbón diseminado: Guillemos, Phillipi y los marineros recogieron el mineral en sus gorros y pañuelos para llevarlos como muestras.

El voluntario Phillipi entusiasmado, afirmaba que tanto carbón en las playas indicaba evidentemente la existencia de mantos carboníferos importantes en las proximidades.

Reembarcados en la goleta, se procedió a probar el carbón en el fogón de la embarcación dando un buen resultado, de manera que el resto fue guardado para enviarlo como muestra a Chiloé y Santiago.

Sin duda alguna, el hallazgo de carbón convenció a Juan Guillemos -y así lo consignó en el Bitácora de la goleta- que estaba plena y completamente justificada la colonización del Estrecho de Magallanes, en la medida en que dicho combustible era el primer elemento para la navegación a vapor, en aquel entonces en plena expansión por todo el mundo.

Hacia las 20 horas y aprovechando una brisa leve del Norte, levaron ancla en dirección de la punta Santa Ana, pero la calma durante la noche los dejó a merced de una suave marea que los llevaba lentamente.

### **Miércoles 11 al domingo 29 de octubre: la construcción**

---

<sup>115</sup> El actual río de las Minas, anteriormente denominado río del Carbón.

## **del primer Fuerte Bulnes**

El miércoles 11 de octubre amanecieron con calma y con alguna brisa suave del S. trataron de continuar la derrota, llegando recién a las 4 y media de la tarde a la cuadra del sector denominado Agua Fresca, donde fondearon y enviaron algunos marineros en las dos chalupas a mariscar, pero regresaron solo con algunas centollas.

En la tarde de este día tuvieron alguna brisa del NW. de manera que zarparon al sur, pero a medianoche volvió la calma mientras estaban a unas 8 millas de distancia de su destino.

Hacia las 2 de la madrugada del jueves 12, se levantó una brisa del E., que trajo algo de frío, mientras continuaban ruta hacia punta Santa Ana.

El Bitácora de navegación de la goleta registra que hacia las 4 de la madrugada de este día, avistaron una barca a unas 3 millas de la goleta que avanzaba hacia el Sur, por lo que cayeron a babor para acercarse y reconocerla: se trataba de la barca francesa "Malabar", capitaneada por M. Amenué, la que llevaba 23 días de navegación con destino a Burdeos (Francia).

Finalmente, hacia las 9 de la mañana fondearon en puerto San Felipe junto a la punta Santa Ana, concluyendo así su primer viaje de exploración por el Estrecho.

El capitán Guillermo, después de 14 días de viaje, se había formado la convicción que el lugar más apropiado para instalar un fuerte, que reunía las condiciones precisadas por las Instrucciones del Intendente Espiñeira era la punta Santa Ana.

El capitán Guillermo decidió que este lugar era el más adecuado para instalar la nueva colonia, sin duda alguna impulsado por consideraciones de orden histórico y militar: allí se había instalado Pedro Sarmiento de Gamboa, tres siglos antes, y la ubicación de la punta Santa Ana arrojaba una vista espléndida hacia el sur, para controlar ese acceso al Estrecho y hacia el norte.

Las primeras faenas para la instalación de la Colonia y la construcción del fortín, comenzaron el mismo miércoles 11 de octubre.

Ya a las 9 de la mañana, Guillermo hizo desembarcar el piquete de soldados artilleros y 4 marineros con sus respectivas hachas, todos a cargo del Teniente González Hidalgo y el piloto Mabón, a fin de cortar las maderas adecuadas a la construcción del fortín.

Mientras tanto, el capitán Guillermo y el naturalista Phillipi con un marinero en una chalupa, trataron de internarse en el río San Juan <sup>(116)</sup>, pero ante la persistencia de la marea, hubieron de desembarcar en la playa de la ensenada, constatando sobre un pequeño terraplén la existencia de numerosos rastros de

---

<sup>116</sup> Río Sedger indica el Bitácora de Navegación de la goleta.



presencia humana: un poste en madera tallada con una *inscripción inglesa realizada en 1832* <sup>(117)</sup>, además de un pozo donde se habían efectuado faenas de aserrado de maderas, restos de una fragua, un sendero que conducía al mástil antes indicado y un entierro de aónikenk.

Verificaron además la calidad de los campos y tierras circundantes, constatando su buena calidad agrícola.

Todo el día jueves 12 se ocupó en las faenas de corte y labrado de maderas en los bosques circundantes. La gente trabajaba afanosamente, luchando al mismo tiempo contra las desacostumbradas inclemencias del tiempo.

A partir del viernes 13 de octubre se estableció una suerte de rutina en las faenas: todos los días a las 4 de la madrugada, ya con luz del día, se desembarcaba en las dos chalupas a los marineros que, en calidad de trabajadores de la madera, cortaban los árboles y labraban tablones, vigas y tablas. Hacia las 7 de la tarde, los hacheros regresaban a la playa y se reembarcaban en la goleta.

El domingo 15, participaron en las faenas de la madera en el bosque, desde las 4 de la madrugada, el teniente González, el piloto Mabón, el carpintero Lorenzo Aro y seis marineros. Mientras tanto, el personal embarcado se ocupaban en reparar las jarcias y realizar otras faenas de utilidad para la goleta.

Hacia mediados de octubre, las temperaturas normales en el sector de la punta Santa Ana y San Juan, fluctuaban entre los 5° C en la mañana y los 8° C en la tarde, a los que se acompañaban además, los fuertes vientos del W., del SW. y N.W. característicos de la primavera.

El corte y labrado de maderas en el bosque duró -como faena principal- hasta aproximadamente el 16 de octubre, de manera que el martes 17 de octubre, y a pesar de los fuertes vientos, chubascos intermitentes y temperaturas de 6° C., los soldados artilleros comenzaron a levantar sus ranchos en tierra, con algunas tablas y cortezas de árboles.

La tradicional experiencia de los chilotes en el trabajo con las maderas, fue de gran utilidad durante estas trabajosas faenas.

El miércoles 18 de octubre a las 4 de la mañana, como era de rutina, desembarcaron los hacheros que se dirigieron al monte, mientras que Guillermo y Phillipi recorrieron el promontorio de la punta Santa Ana para medir y delimitar el terreno donde se efectuaría la construcción del fuerte, señalando el foso de circunvalación.

El jueves 19 y viernes 20 continuaron las faenas de corte y labrado en el bosque, acumulando una buena cantidad de maderas, aún con un clima caracterizado por los vientos fuertes y los chubascos.

---

<sup>117</sup> La inscripción decía: "B.A. Shonner of war Sarand i J. M. Pinedo. Comodoro 1832" indicando la presencia de una nave de guerra que pasó por el lugar en 1832.

El sábado 21 de octubre comenzaron realmente los trabajos de construcción del fortín. Esa madrugada a las 4, desembarcó toda la tripulación, no obstante los vientos del N. y del W., con algunos chubascos de agua y nieve. Durante todo el día se ocuparon en acarrear las vigas y en comenzar la construcción. Escribe al respecto el capitán Guillermo en el Bitácora de la goleta: *"A las 4 A.M. desembarcó toda la tripulación i se empleó en el acarreo de las vigas desde el monte al fuerte. En todo el día se trajeron diecisiete vigas. Otra partida se ocupó en los trabajos del fuerte i elevándolo cuatro pies desde la superficie, empleando en él dieciseis vigas. A las 7 regresamos a bordo."* (118)

El domingo 22 y lunes 23 de octubre, a pesar de los vientos del W, acompañados por chubascos intermitentes, las faenas de acarreo y construcción continuaron lentamente. Hay que notar además, que desde el lunes 23, el voluntario Phillipi se hizo cargo de conducir los trabajos en el fuerte.

El martes 24 de octubre, mientras seguían siendo golpeados por fuertes vientos del W., los trabajos continuaron. Escribe Guillermo en el Bitácora de la goleta: *"A las 4 AM. desembarcó la tripulación; parte se ocupó en el acarreo i corta en el monte i la otra a cargo del señor Phillipi se ocupó en los trabajos del fuerte. En este día se elevó unos seis pies. El trabajo del monte i acarreo va mas pesado cada día, pues la pobre jente padece mucho con las espinas i por la carencia de zapatos."* (119)

Durante el miércoles 25 y jueves 26 de octubre, continuaron los trabajos, anotando el capitán Guillermo en su Bitácora, éste último día, que el grupo de constructores en el fuerte, logró colocar 16 vigas para formar el piso para la artillería, mientras el otro grupo continuaba trabajando *"...a cargo del teniente Idalgo i el piloto Mabón en la corta i labranza de las vigas en el monte."* (120)

El viernes 27 de octubre se avanzó labrandose en el bosque otras 16 vigas de roble y 4 cuarterones para los puentes o portalones que serían instalados en los accesos al fortín, pero los vientos del W. y SW. fueron tan recios en la punta Santa Ana que no pudieron trabajar en la construcción. Ese día el termómetro marcó entre 9 y 11° C. (121)

La construcción lentamente iba tomando forma.

El sábado 28, aprovechando una calma en los vientos y un cielo claro, se acarrearón las maderas labradas el día anterior, de manera que el grupo de constructores dirigidos por Phillipi avanzó completando el piso del fortín.

El domingo 29, con vientos suaves del Norte y unos 9° C de temperatura ambiente, se avanzó completando la obra gruesa del fortín, como lo escribe el capitán Guillermo en su diario de bordo: *"A la hora de costumbre se desembarcó la jente para el trabajo i la pieza de montaña de bronce con sus pertrechos. Se labraron dieciseis*

---

<sup>118</sup> Anrique, N.: op. cit., p. 857.

<sup>119</sup> Anrique, N.: op. cit. p. 858.

<sup>120</sup> Anrique, N.: op. cit., p. 859.

<sup>121</sup> Las anotaciones atmosféricas del Bitácora original de Juan Guillermo, figuran en grados Fahrenheit, por lo que se ha hecho la conversión a grados Celsius.

*vigas y dieciseis se acarrearón hasta el fuerte. El señor Phillipi con su jente elevó seis pies del fuerte, i colocaron en él el cañón."* (122).

Mientras trabajaban en el fortín, apareció por el Norte el bergantín mercante estadounidense "Sapewing", procedente de Liverpool, capitaneado por su propietario, Cristóbal de Lozada. De inmediato, Guillermo ordenó izar la bandera chilena en el nuevo mástil en la punta Santa Ana, a lo que contestó la nave visitante, enarbolando la bandera de Estados Unidos y saludando con un disparo de cañón.

El voluntario Phillipi y dos marineros fueron retirados de las faenas constructivas y enviados en una chalupa a ponerse al habla con el bergantín que había fondeado próximo a la punta Santa Ana, hacia las 11 de la mañana. Phillipi no tuvo problemas para comunicarse con el capitán De Lozada, sabiendo que llevaba 86 días de navegación, y que viajaba con 147 toneladas de mercaderías surtidas con destino a Panamá.

Al fin de la tarde, cuando ya todo el personal había cenado en la goleta, Juan Guillermo y Phillipi se desplazaron en una chalupa con un marinero, hasta el bergantín "Sapewing", para dialogar con su capitán. Se intercambiaron cordialmente noticias, datos meteorológicos y novedades de la navegación por los canales australes, aprovechando de conversar tranquilamente en inglés.

Juan Guillermo aprovechó a invitar al capitán De Lozada para el día siguiente en la punta Santa Ana.

### **Lunes 30 de octubre: el bautizo del fuerte Bulnes**

El lunes 30 de octubre, como siempre desde las 4 de la mañana, trabajaron afanosamente en la construcción, a pesar del viento Norte que golpeaba el sector. Aunque el conjunto de la construcción diseñada no estaba completada, por lo menos el fortín mismo estaba prácticamente terminado en su obra gruesa, por lo que el capitán Guillermo decidió darle alguna solemnidad a la fecha y bautizar la construcción.

Hacia las 6 de la tarde, hizo desembarcar al personal que estaba en la goleta, reunió a toda su gente y procedió a la sobria ceremonia.

Como se encontraba también surto en la bahía, el velero estadounidense "Sapewing" y su dueño y capitán había trabado comunicación con Juan Guillermo, éste le solicitó participar del singular acto.

Asistamos por un instante a la sobria ceremonia de bautizo del recién construído Fuerte de la Colonia de Magallanes. Escribe al respecto Juan Guillermo en el Bitácora de la goleta: *"Aproveché este día para el bautizo del fuerte. Con este fin hice bajar a tierra toda la jente que componía la expedición para celebrar el acto. A las*

---

<sup>122</sup> Anrique, N.: op. cit. p. 861.

*6 p.m. estaba todo listo, enarbolé el pabellón nacional de la República al primer disparo i siguió salva jeneral de veintiun cañonazos. Sirviendo de padrinos: Intendente Comandante Jeneral de la provincia de Chiloé don Domingo Espiñeira, representado por el capitán i dueño del bergantín N.A. Sapewing de Nueva York, don Cristobal Lozada. Al primer disparo de cañón lo bautizaba con el nombre de la República de Chile i lo nombraba Fuerte Bulnes; en el acto rompí una botella de vino chileno sobre la muralla del Fuerte acompañado con los más entusiastas vítores de los presentes. La salva era contestada por el bergantín N.A. "Sapewing con igual número de disparos, i más tarde por la goleta Ancud. Hice repartir dos raciones de vino a cada uno i a las 10 h 30 p.m. regresamos a bordo." (123)*

**Martes 31 de octubre  
al sábado 11 de noviembre:  
termina la construcción  
y se entrega el Fuerte Bulnes  
a su primer jefe**

Los trabajos de construcción del fortín continuaron, ahora renovados por el entusiasmo de un recinto ya bautizado: el martes 31 de octubre y miércoles 1° de noviembre, las faenas se iniciaron a la hora acostumbrada y los grupos de trabajo divididos entre el bosque y el fortín mismo. Estos dos días se avanzó en levantar las paredes del segundo piso del fuerte.

El jueves 2 de noviembre, mientras continuaban los trabajos de construcción, zarpó hacia el mediodía desde bahía San Juan el bergantín "Sapewing". El capitán De Lozada se ofreció para llevar correspondencia al norte del país y prometió a Juan Guillemos hacer una breve escala en San Carlos de Ancud para transmitir sus comunicaciones. Guillemos aprovechó la ocasión para enviar al Intendente de Chiloé, un cajón conteniendo muestras del carbón de piedra hallado en la "punta arenosa".

Hacia las 18 horas de ese día fondeó en la bahía un vapor de guerra de la Armada Británica, el "Cormorant", que procedía de Río de Janeiro con destino a Valparaíso y capitaneado por su comandante N. Gordon.

Juan Guillemos estaba comprobando, y así quedaría también consignado en el Bitácora de la goleta "Ancud", que el Estrecho de Magallanes era una ruta muy frecuentada por todo tipo de embarcaciones.

El viernes 3 de noviembre, los trabajos en el fuerte continuaron, pero ésta vez, el capitán Guillemos consideró que el primer piso estaba habitable por lo que hizo trasladarse al personal de soldados artilleros al recinto. Además, Guillemos, celoso guardián de la soberanía territorial chilena, al observar que numerosos oficiales del buque de guerra de S.M. Británica habían desembarcado para cazar en las inmediaciones del fuerte, hizo instalar una guardia armada al pié del asta de la bandera.

---

<sup>123</sup> Anrique, N.: op. cit., pp. 861-862.

Al día siguiente, sábado 4 de noviembre, los trabajos constructivos continuaron: se cortaron y labraron otras 8 vigas y fueron trasladadas al fuerte, donde fueron instaladas, mientras otro grupo emparejaba los terraplenes del recinto.

Ese mismo día hacia las 18 horas, y como el capitán de la "Cormorant" diera aviso a Guillermo que zarparía al día siguiente con destino a Valparaíso, se ofreció para conducir correspondencia, costumbre que era tradicional entre los navegantes a vela en todo el mundo. El capitán Guillermo aprovechó de redactar una nota dirigida al Ministro del Interior, informándole en forma pormenorizada de todo lo realizado hasta la fecha y remitiéndole además un cajón conteniendo muestras del carbón mineral encontrado en el sector de la "punta arenosa".

De este modo, el domingo 5 de noviembre, mientras continuaban los trabajos de construcción del fortín, Juan Guillermo aprovechó el zarpe del buque inglés "Cormorant" hacia Valparaíso y, junto a un cajón con "...muestras del carbón de piedra hallado en la punta arenosa...", le envió al Ministro del Interior, Irarrázabal, una comunicación en la que, según escribe en el Bitácora: "...aproveché esta oportunidad para escribir al sr. Ministro de Estado en el Departamento de lo Interior, de las obras hechas hasta esta fecha i al mismo tiempo le remito muestras de carbón hallado en la punta arenosa." (124).

El texto de dicha comunicación -hasta hoy inédita- en la que sintetiza todo lo obrado en Magallanes hasta ese día, es el siguiente.

*"Puerto de San Felipe - Magallanes, noviembre 4 de 1843.  
Fuerte Bulnes*

*Sr Ministro del Estado en el Departamento del Interior.*

*Sr Ministro:*

*El día siguiente que tuve el honor de escribir a U.s con fecha 26 de septiembre zarapé de este punto á cumplir con mis instrucciones de investigar los lugares que se encargo en ellas, para levantar una fortaleza y dejar el piquete de artilleria que conduce en la goleta de guerra Ancúd; esperimé en dicha epoca unos vientos muy recios que no me dio lugar de reconocer, en la punta baja vi el cabo á mi entera satisfaccion cuyos pormenores no anotaban en mi diario; todos lo demas puntos reconocí y no se hallo un punto ventajoso ni seguro, para dejar la tropa destinada de quedar en los Estrechos, por razon de no encontrar leña para construir fortaleza y para cocinar para la jente de distancia de algunas leguas todo es llano cubierto de buenos pastos sin un arbusto, y en el lugar donde fonde en la goleta Ancúd era claramente visible desde punta barranca, que la Punta Baja es de la misma naturaleza, sin leñas llanos no mas muy pastosa; y sin fondeadero para buque alguno y mucha mar; las islas de Elizabeth, Martha y Magdalena son del mismo tenor llanos pastozas sin leña ni ramos para terreno superior para cultivar.*

---

<sup>124</sup> Anrique, N.: op. cit. p. 865.

*En vista de las razones espuestas volvi al este (dejando) marca en la isla de Elizabeth una asta con incricion Republica de Chile el poste mas promeniente donde pasan los buques.*

*Regrese y fondé en este puerto el dia 12 octubre conservandolo mas elegible para el proposito, con abundancia en buenas maderas en el mismo lugar y agua tambien para todas partes, y seguro en respecto de los indios de la Patagonia, y en el acto de fondear la tropa y tripulacion á cortar bigas para la ereccion de la fortaleza, cuya obra se encargo el Sr naturalista Dn Bernardo Philippi. El trabajo ha sido muy pesado de conducir del monte de estas bigas al hombro, de está construido el fuerte que a la fecha esta cuasi contruido con tal seguridad que el piquete puede defenderse contra mas indios que jamas pueden reunir á un tiempo y con artilleria fuerte.*

*El 30 de octubre tuve el honor enarbolar el pabellon nacional de la Republica con salva general de veinte un tiros de cañon al mismo tiempo bautizandolo con el nombre del Exelentisimo Sr Presidente con una botella de vino puro chileno dentro las mas entusiastas vivas de todos que me acompaño glorioso acto, para cuya celebracion hize bajar todos en tierra, y no puedo elojiar de mas los servicios que he recibido del Sr Philippi en el presente expedicion y los entusiastas patrotismos de todos para concluir el Fuerte, que creo sera en ocho a diez dias.*

*Entonces (iré) en la goleta de guerra Ancúd un poco mas al este a investigar un lugar donde hallamos una cantidad de carbon de piedra que sin alguna duda existen en abundancia en los Estrechos e con este mineral desvanece toda dificultad de colonizar cualquier punto de ellos, si el gobierno supremo se halla en conveniente y por la navegacion de vapor la mas esensial.*

*A mi regreso de esta investigacion, zarpo para Chiloé dejando en el Fuerte Bulnes el Teniente de Artilleria de guarnicion con víveres suficientes y sin escases para allar hasta el ultimo dia de febrero.*

*Los buques que han fondeado en este puerto desde toma posesion en nombre de la Republica es el vapor de guerra frances y vapor de guerra inglesa, ha pasado a la vista una fragata de guerra Ingles, una barca francesa llamada Nalaban, veinte tres dias de Valparaiso con destino a Francia.*

*Hemos tratado con los indios de Patagonia y son muy afables donde conseguimos de ellos carne de guanaco y son jente que se puede conseguir su amistad con mucha fasilidad y ventaja.*

*Aprovecho Sr. Ministro de saludar a U.s con el debido respecto que Dios guarde a US.*

*Juan Guillemos. (-)*

---

- Ministerio del Interior. Correspondencia de las Provincias, op. cit., Vol. 197. Docto. 4 noviembre 1843.

Con respecto a la misión de exploración que traía Guillermo, dos hechos relevantes aparecen mencionados en esta nota del capitán de la "Ancud": por un lado, las dificultades para reconocer un lugar apropiado para instalar la colonia, como que de hecho no apreciaron las bondades de la "punta arenosa" o Sandy Point; y por el otro, la importancia que le atribuyen acertadamente, al descubrimiento de carbón mineral o de piedra en dicho punto.

En esta carta aparece evidente que habiéndose recorrido la costa norte y noroccidental del Estrecho, desde puerto San Felipe hasta la primera Angostura, Guillermo y sus hombres exploradores y "*...no se halló un punto ventajoso ni seguro para dejar la tropa destinada a quedar en los Estrechos, por razón de no encontrar leña para construir la fortaleza y para cocinar...*". Esto significa que uno de los criterios principales por los cuales Juan Guillermo, Phillipi y los demás expedicionarios deseaban determinar la mejor ubicación de la colonia, era que el lugar estuviera adecuadamente provisto de bosques, es decir, de madera y leña para la subsistencia de los que permanecerían en la zona, y que contara con suelos cultivables.

Ese mismo día 5 de noviembre, el capitán Guillermo, celoso de asegurarse la indiscutible y exclusiva presencia chilena en los territorios australes, fue personalmente con dos marineros en una chalupa hasta la desembocadura del río San Juan e hizo quitar el poste inscrito con una leyenda en inglés, que había descubierto el 12 de octubre recién pasado. El terreno fue "terraplenado" completamente, eliminando todo rastro de presencia humana que allí hubiese.

El lunes 6 de noviembre, no obstante que los marineros desembarcaron a la hora temprana de las 4 de la mañana a trabajar, los recios vientos del NW. y SW, e incluso alguna nieve que cayó, impidieron los trabajos en el segundo nivel del fortín, por lo que se ocuparon en calafatear, "embarrar" las paredes y labrar los tablones.

El martes 7 de noviembre, y a pesar de los vientos y lluvias chubascos que caían, Guillermo ordenó que se avance en el bosque y la construcción; y escribe en el Bitácora: "*Se terminó el segundo piso colocando catorce vigas. Se hizo el puente levadizo, almacén de pólvora, se terminó de enlucir la muralla por dentro i fuera i se principió el foso.*" <sup>(125)</sup>

Puede afirmarse que el miércoles 8 de noviembre, la obra gruesa en general del fortín estaba completada: en la mañana se construyó el batiporte, se forró la Santa Bárbara y el almacén de pólvora, por lo que ya en la tarde, pudieron desembarcarse las dos piezas de fierro de 4 calibre, más las municiones, 200 balas y 176 tiros de metralla.

El jueves 9 de noviembre, el tiempo en el sector de la punta Santa Ana, continuaba siendo inestable, con vientos del W. y SW., con cielo cargado de nubes y con chubascos de lluvia. Con este clima, aún así desembarcaron a las 4 de la madrugada y se pusieron manos a la obra: se desembarcaron todos los víveres desde la goleta, para lo cual se efectuaron varios viajes con las dos chalupas y se instaló la artillería en el fuerte.

---

<sup>125</sup> Anrique, N.: op. cit.p, 867.

El viernes 10 de noviembre, continuó la rutina horaria de trabajo: desde las 4 de la mañana, los marineros y tropa bajaron a trabajar al fuerte: las faenas consistieron en excavar el foso que circundaba el fortín entre la empalizada y éste, y se trabajó en acomodar los víveres dentro de la bodega especialmente habilitada.

Además, en la tarde el carpintero Lorenzo Aro trabajó en la fabricación de una verga para la vela redonda de la goleta, mientras el resto del personal hacía aguada y cortaba leña.

Al final del día, los trabajos de ordenamiento y disposición del fortín estaban prácticamente terminados.

El sábado 11 de noviembre fué un día importante para la expedición. Temprano a las 4 de la madrugada, como de costumbre, desembarcaron todo el personal de la tripulación: mientras un grupo cortaba leña para el fogón-cocina de la goleta, otros hacían aguada. El carpintero Lorenzo Aro trabajó, además, en el arreglo de las batiportes del fortín.

Se terminó de desembarcar los víveres y los pertrechos de guerra. A continuación, el capitán Guillermo hizo levantar un inventario de todos los víveres, enseres, herramientas y pertrechos de guerra que quedaban en el recinto, entendiendo que los víveres eran suficientes hasta fines de marzo de 1844.

Hacia el mediodía estaba todo listo para la entrega del fuerte. Se reunieron todos junto a la muralla del fuerte.

La “muralla del fuerte”, a que hace referencia Juan Guillermo, era precisamente la empalizada de troncos asentados en tierra, construída alrededor del fortín, formando un perímetro circular.

En honor a la verdad, el llamado Fuerte Bulnes era un fortín, es decir, una torre cuadrada de dos pisos y un subterráneo (la planta baja destinada a habitación de la tropa y la planta alta, para la defensa), de 4.20 a 5 metros de diámetro, construída mediante vigas superpuestas en forma horizontal, de manera que unas y otras daban solidez y trabazón a toda la edificación.

La planta alta estaba construída con cuatro aberturas que hacían las veces de troneras para fines defensivos. A su vez, el subterráneo había sido excavado en la tierra, de manera que se destinaron dos espacios contiguos: uno, para la bodega de los víveres y vituallas del personal y el otro, para depósito de las municiones y la pólvora.

El conjunto del fortín estaba rodeado de una empalizada de gruesos troncos (de 2 mts. de alto), con dos portones batientes y alrededor de ésta, se había excavado un foso seco en derredor, con un puente levadizo frente al portón principal. Entre la empalizada y el fortín -donde no había un espacio mayor de 3 a 4 metros- se erigió un gran mastil para izar la bandera.



Los expedicionarios debían estar orgullosos de la tarea realizada. Todas las operaciones de construcción de este primer fortín estuvieron a cargo del voluntario Phillipi.

La histórica ceremonia tuvo su emotividad, dentro de la recia sobriedad del lugar y de la construcción realizada. Escribe Guillermo en el Bitácora de la goleta: *"Formé la tropa i con las formalidades de estilo entregué el fuerte al teniente de artillería don Manuel González Idalgo como gobernador, con las instrucciones que debe observar hasta que reciba otras superiores; i el piloto segundo de la Marina Nacional, don Jorje Mabon, desembarcó con su equipaje i se quedó en tierra."* <sup>(126)</sup>

Hasta esta fecha, en la goleta "Ancud" se habían repartido diariamente 23 raciones, pero ahora sólo se repartirían 12, que serían los que retornarían a Chiloé.

Finalmente, procedió a informar del personal que permanecería en el fortín, hasta fines de 1843, y de quienes regresarían con él a Ancud.

¿Quiénes se iban a quedar en Fuerte Bulnes? 11 individuos, a saber: el teniente de Artillería Manuel González (Gobernador de la colonia), el sargento Eusebio Pizarro, el piloto Jorge Mabón, y los soldados Cipriano Jara, Valentín Vidal, Pascual Riquelme, Manuel Villegas y Lorenzo Soto, además de las mujeres Venancia Elgueta e Ignacia Leiva.

Y ¿quiénes regresaban a Ancud? 12 individuos, a saber: el propio capitán Juan Guillermo, su hijo Horacio Luis Williams, el timonel Ricardo Didimus, el carpintero Lorenzo Aro, el práctico Carlos Miller, el voluntario Bernardo E. Phillipi y los marineros José Santana, Remijio González, Francisco Hernández, Jerónimo Ruiz, José Víctor y José María Yañez.

**Domingo 12  
a martes 14 de noviembre:  
segundo viaje de exploración  
por el Estrecho de Magallanes**

A las 6 y media de la mañana del domingo 12 de noviembre, Guillermo hizo desembarcar al carpintero Lorenzo Aro, para que se quede trabajando en el fuerte los batiportes del segundo piso, con la intención de volver a embarcarlo para Chiloé, cuando regrese de su segundo viaje de exploración por el Estrecho.

La goleta "Ancud" levó anclas y dió la vela hacia las 7 y media de la mañana en dirección Norte.

Hacia las 3 de la tarde del domingo 12 de noviembre, divisaron una humareda en la playa en las proximidades de Agua Fresca, de manera que Guillermo despachó una chalupa con el voluntario Phillipi y dos marineros a fin de reconocer a los aborígenes y siguió ruta la goleta hacia Sandy Point.

---

<sup>126</sup> Anrique, N.: op. cit. p. 869.

A las 5 de la tarde, regresó la chalupa al costado de la goleta, ya que Bernardo Phillipi había decidido continuar sus investigaciones por la costa, siguiendo a pié por la costa hacia Sandy Point, pero Juan Guillermo ante la proximidad de la tarde y la oscuridad, hizo disparar un cañonazo para ser oído y envió la chalupa a recogerlo. El voluntario Phillipi regresó en la chalupa hacia las 19.30 horas.

Y a las 8 de la mañana del lunes 13, anclaron en la bahía denominada Sandy Point por segunda vez: desembarcaron con Phillippi y cuatro hombres, a fin de explorar la desembocadura del río, tarea que realizaron dividiéndose en dos grupos, cada uno por la ribera norte y sur de la corriente. Avanzaron por ambas riberas "poco más de dos leguas" y a lo largo de éstas encontraron gran abundancia de carbón arrojado por las olas del mar, pero no obstante sus indagaciones no encontraron vetas del mineral ni en los montes cercanos ni en los barrancos que formaban las laderas del río.

Aún así, recogieron en la playa algo más de un saco de carbón mineral, muestra que consideraron suficiente para confirmar el hallazgo efectuado el 10 de octubre.

De esa muestra, seleccionaron una buena cantidad con la que llenaron sendos cajones de madera, a destinación de las autoridades de Chiloé y de Santiago, y el resto lo utilizaron en el fogón de la goleta, con los buenos resultados previsibles. De regreso de estas exploraciones y caminatas, se embarcaron hacia las 20 horas y se mantuvieron anclados frente a la bahía mencionada hasta la mañana siguiente.

Temprano el martes 14 de noviembre, el capitán Guillermo volvió a enviar una chalupa con Phillipi y dos marineros hacia la playa de Sandy Point, y el voluntario prusiano siguió incursionando hacia el interior, por la ribera sur del río, dando con muestras de carbón mineral de mejor calidad.

Zarparon hacia Fuerte Bulnes hacia las 11 de la mañana. En su trayecto de regreso, pasaron a la cuadra de Agua Fresca hacia las 15 horas, se aproximaron a la punta Santa Ana a las 20.30 y fondearon en Puerto San Felipe hacia las 21.00 hs.

Desembarcó Guillermo en el Fuerte a fin de recoger la correspondencia de los colonos que iban a permanecer en la colonia y para entregar al Gobernador Manuel González sus últimas recomendaciones, consejos e instrucciones, en particular acerca de la vigilancia del paso de buques por el Estrecho y de la economía de los víveres con que quedaba la guarnición.

A medianoche del 14 al miércoles 15, Guillermo se embarcó en espera de buen tiempo para zarpar: había completado la misión de instalar la colonia en el Estrecho de Magallanes.

A la 1 de la madrugada del miércoles 15 de noviembre, Guillermo dió la orden de dar la vela y zarpar.

### **Miércoles 15**

**a jueves 16 de noviembre:  
comienza el viaje de regreso  
a Chiloé**

Desde medianoche en adelante, tenían viento fresco del Norte y con ese viento alcanzaron el cabo San Isidro hacia las 3 de la madrugada.

La navegación estaba comenzando con auspiciosos vientos: hacia las 4 de la tarde pasaron a la cuadra de Isla Carlos III y al fin de la tarde el viento roló al NW. con algunas rachas más fuertes.

Hacia medianoche les salió un viento Norte que cambió al ESE. con cielo nublado, lo que les obligó a arriar todo el aparejo y esperar la luz del día para continuar. Estaban en las proximidades del cabo Notch.

Desde temprano en la mañana la navegación continuó, teniendo vientos frescos del Este y pasando por Bahía Glacier y Playa Parda. La tripulación llevaba el entusiasmo y la satisfacción de haber realizado una expedición exitosa y de mucha importancia.

Hacia las 11 de la mañana del jueves 16 de noviembre y teniendo viento flojo del Este, la goleta cayó a estribor doblando al NE. por el cabo Tamar: habían dejado el Estrecho de Magallanes.

#### **IV: EL REGRESO**

##### **Jueves 16 al martes 28 de noviembre: navegando con vientos del Sur y corrientes del Norte**

A la 1 de la madrugada, la goleta "Ancud" pasó por la bahía Glacier, de manera que avanzaron sin mayores novedades de clima o de mareas, hasta alcanzar a las 11 de la mañana las proximidades del cabo Tamar. Al fin de la tarde enfrentaron isla Fairway y ya anocheciendo se aproximaron a la isla Renouard, teniendo siempre calma de vientos y cielo claro.

El viernes 17 en la madrugada comenzaron a recibir algún viento del Sur que les ayudó a avanzar a mayor velocidad, de manera que ya en la mañana continuaron ruta hacia el norte, aprovechando el viento Sur y Suroeste hasta pasar a la cuadra de islas Elson.

El sábado 18 de noviembre la navegación de la goleta continuó sin novedades mayores y hacia el mediodía ingresaron en el canal Smith para pasar hacia las 20 horas por el grupo de islas que denominaban los marinos "monumento de Trafalgar". A medianoche, con alguna lluvia que les dificultaba la visibilidad, se encontraban cerca de la isla Monumento.

En estas condiciones de lluvia y falta de visibilidad enfrentaron el domingo 19 de noviembre, donde la calma les obligó a continuar a remo la cingladura, pasando hacia las 11 de la mañana cerca de las islas de Lobos. Hacia el comienzo de la noche, 21.00 hs., ingresaron por el canal Esteban y continuaron "de vuelta y vuelta" con la corriente en contra, de manera que con algún viento del NW, trataban dificultosamente de avanzar sin lograrlo mucho.

En las proximidades de isla Esperanza los vientos calmaron por lo que Guillermo ordenó en la mañana del lunes 20 de noviembre, que algunos hacheros de la tripulación desciendan para cortar cipreses y labrar una verga de velacho y hacer agua. Regresaron a bordo hacia las 22 horas, con la faena cumplida y cuando el viento del NW. comenzaba a arreciar.

El martes 21 de noviembre y ante las condiciones de vientos y mareas contrarias que continuaban difíciles se aproximaron a una bahía en un islote, que Guillermo bautizó Isla Laura, donde recalaron en espera que la marea en contra disminuya. Descendiendo a la playa cercana, los tripulantes aprovecharon a cortar leña suficiente para el fogón de la goleta y derritieron aceite de tonina para alumbrarles durante el resto del viaje. Permanecieron fondeados capeando el mal tiempo todo el martes y miércoles 22 de noviembre.

El jueves 23, mejorando algo las condiciones, zarparon nuevamente y en la mañana, con un viento muy moderado continuaron navegando impulsando a remos la goleta. Al mediodía pasaron frente a la isla Esperanza y a principios de la tarde ingresaron en el canal Guía. Al fin de la tarde pasaron a la cuadra de isla San Juan y hacia medianoche de isla Inocentes.

Durante esta parte del viaje el tiempo se había mostrado desfavorable, sobre todo porque las mareas en los canales interiores corrían con frecuencia en dirección sur, lo que retardaba la navegación. Así, el viernes 24 de noviembre, siempre en el canal Guía, pasaron a la isla Wellington para hacer aguada *“y a este tiempo giró el viento al N., notando siempre que la corriente nos arrastra hacia el S”*, escribió Guillermo en su bitácora de navegación.

Algo similar fue el sábado 25, donde el viento moderado o fuerte procedente del norte, se agregaba a la corriente del canal que los empujaba hacia el sur. Hacia el fin del día, el viento se volvió más intenso y cambio desde el S., y entonces comenzaron a encontrarse a su paso con bloques de hielo, pequeños pero numerosos icebergs flotando en el mar.

En las primeras horas del domingo 26 de noviembre pasaron por puerto Luisa y la ensenada de Edwards antes de ingresar en el canal Vadekind. Aquí, en la caleta Rocky fondearon, lugar donde recogieron algunos bloques de hielo para llevar a Chiloé. Al iniciarse la noche y con vientos favorables nuevamente, reemprendieron la ruta pasando hacia las 21.30 hs. por la punta Suamarez.

Temprano en la mañana del lunes 27 de noviembre, los navegantes de la goleta “Ancud” pasaron la caleta Rocky e isla Amandus, comienzo del Indian Reach, sector donde el viento calmó pero siempre teniendo la marea en su contra. Para no continuar batallando inutilmente con la correntada, se acercaron a una playa y anclaron en las proximidades del fondeadero puerto Carolina. En la costa y en dos islotes cercanos, el explorador Phillipi, siempre voluntario para recorrer lugares desconocidos desembarcó para hacer algún reconocimiento, encontrando buena madera de ciprés para embarcaciones y rastros indicativos de la presencia de venados de gran tamaño. Se hizo también ese día una tentativa de pescar con la red, pero sin éxito.

Tal como se estaba desarrollando la travesía de regreso, el tiempo parecía no prometer nada bueno. El martes 28 de noviembre madrugaron con viento fuerte del N. y lluvia, de manera que hacia las 4 de la mañana, levaron el ancla y continuaron por el Indian Reach para aproximarse a la Angostura Inglesa, donde ingresaron en la tarde con marea favorable.

Escribió Guillermo en su Bitacora: *“Nos favoreció una ventolina de cuando en cuando i a remos llegamos a la parte más estrecha, donde nos calmó enteramente i con la marea, que corre con rapidez en estos lugares. Aproveché los remos para pasar por medios de los dos islotes mui cerca el uno del otro; la marea nos llevó hasta una mancha de sargazo que tiene como tres brazas de agua i aumenta rápidamente a 5, 7, 8 i 9 i en parte hasta 15 brazas fondo de fango y arena. A las 11 el Norte estaba mui*

*oscuro i el cielo cargado, hora en la que habíamos pasado las Angosturas sin novedad.”*  
(<sup>127</sup>)

Una vez salidos de la Angostura Inglesa, y ante el cambio de mareas y de vientos, hubieron de recalar en un surgidero en un pequeño islote. El cielo se mostraba cargado y amenazante, por lo que el capitán Guillermo dispuso descanso a toda la tripulación hasta que tengan vientos favorables y él mismo quedó a cargo de la cubierta de la embarcación.

Esa noche durmieron casi todos dentro de las limitaciones de la goleta, y a comienzos de la madrugada tuvieron viento del sur con chubascos por lo que Guillermo ordenó levar encla y continuar la travesía. Pasaron la caleta Humareda hacia las 2 y media de la madrugada del miércoles 29 de noviembre y al comienzo de la mañana frente a las islas Domingo.

### **Miércoles 29 de noviembre: el rescate de los náufragos del bergantín “Fleury”**

Más tarde navegaron frente a la isla Rosario, y la isla de San Pedro de los Guayanecos la enfrentaron hacia las 7 de la tarde, cerca ya del temido golfo de Penas.

Aproximadamente a esta hora, los navegantes divisaron una embarcación a vela con una bandera francesa a la popa, que se dirigía hacia la goleta. A las 19.30 hs. se acostó a la “Ancud” una chalupa con el piloto del bergantín ballenero, quién le comunicó del naufragio del bergantín ballenero “Fleury”, ocurrido el 6 de noviembre recién pasado y que había sido portador de las primeras comunicaciones epistolares de Guillermo al Intendente de Chiloé.

La nave había naufragado en el Estrecho hacia el 6 de noviembre a la cuadra del Cabo Providencia. Guillermo había tomado contacto con una parte de la tripulación, que se había separado del grupo principal de náufragos por orden de su capitán Carlos Hathaway.

Y Guillermo era un caballero del mar: no dejaría a esos marineros extranjeros abandonados en las costas y las aguas de los canales australes.

El capitán de la “Ancud” decidió entonces envió una chalupa al rescate de los tripulantes naufragados y atracó la goleta en una isla cercana, en espera de las demás embarcaciones con los náufragos rescatados. Hacia las 22.20 hs. de la noche la chalupa de la “Ancud” y las dos embarcaciones francesas llegaron hasta la goleta, portando un total de 19 personas, entre las cuales el propio capitán del “Fleury”, los 2 pilotos, 10 marineros y algunos pasajeros.

---

<sup>127</sup> La Goleta de Guerra Ancud toma posesión del Estrecho de Magallanes. Santiago, 1901, p. 933.

A continuación, las dos chalupas de la goleta fueron izadas a bordo y las dos del barco siniestrado fueron aseguradas a popa para ser llevadas a remolque, a hacia medianoche continuaron ruta hacia Chiloé.

**Jueves 30 de noviembre  
al sábado 2 de diciembre:  
del golfo de Penas  
al golfo de Corcovado**

Desde la madrugada del jueves 30 de noviembre enfrentaron las proximidades del golfo de Penas: vientos recios, el cielo claro pero la mar muy gruesa. Hacia las 2 y media de la madrugada, dando fuertes bandazos la goleta recibió dos fuertes golpes de agua por la banda de babor, los que llenaron de agua una de las chalupas embarcadas además del agua que ingresó por la escotilla mayor.

El buque avanzaba muy dificultosamente pero hacía mucho agua. Al despuntar el alba hacia las 6 de la mañana divisaron el cabo Raper y pudieron percatarse que el golpe de mar había reventado una tabla del costado de babor a la altura de la jarcia mayor. Guillermo ordenó reparar de inmediato la avería durante la navegación, colocando una tabla con lona alquitranada.

Aún así, la goleta “Ancud” se esforzaba intensamente con la mar gruesa, considerando el peso de las dos chalupas embarcadas, el arrastre de las dos chalupas rescatadas del naufragio y los treinta y un individuos en total que iban a bordo. Escribió Guillermo en su Bitácora: *“A las 7 a.m. la mar era terrible, las rayas de mareas i el viento recio del S, lo que a veces me hacía tener cuidado por la goleta. En una de estas fuertes amrejadas, la chalupa más de a popa se fue a pique. La mar estaba tan elevada que nos reventó el remolque de la otra, por lo cual tuve que forzar la vela para andar a la par con las olas, pues cada una nos parecía nos iba a caer encima.”*<sup>(128)</sup>

Al mediodía del jueves 30 de noviembre, estaban enfrentando la punta Pringle a su estribor, recibiendo todavía las fuertes marejadas y vientos del golfo de Penas, las que volcaron la otra chalupa a remolque por algunos momentos pero después volvió a continuar navegando.

Ese jueves 30 los dioses del mar se desencadenaron en toda su furia: hacia las 5 y media de la tarde estaban frente al cabo Taitao, pero las olas eran tan fuertes que una de ellas hizo reventar el remolque de la chalupa con lo que perdieron la segunda de éstas.

Hacia las 7 de la tarde la mar estaba “terrible” al decir de Guillermo y avistaron la isla Tenquehuen también conocido como cabo Grande, mientras seguían intentando ingresar al canal Darwin, pero debido a la fuerza de la mar, prefirieron otro rumbo.

---

<sup>128</sup> La goleta de guerra Ancud... op. cit., p. 936.

Ya en la madrugada del viernes 1° de diciembre, la neblina apenas dejaba ver a escasas millas adelante. Un claro que tuvieron hacia las 8 de la mañana les permitió percibir la isla Guamblin, mientras la costa de las islas del archipiélago de los Chonos, en la banda de estribor de la goleta continuaba cubierta de neblina.

Al mediodía ya tuvieron cielos claros y pasaron a la cuadra de isla Ipun, siempre recibiendo las fuertes marejadas del océano Pacífico. A principios de la tarde avanzaron hasta las cercanías de la isla Guafo, para enfrentar el golfo de Corcovado. En el resto de la tarde y principios de la noche, siguieron rumbo NNE. con viento moderado pero manteniéndose la costa cubierta de neblinas.

Desde la media tarde hasta bien entrada la noche siguieron enfrentando mar muy crecida y continuas rayas de mareas, mientras el cielo amenazaba con lluvias y neblina.

El sábado 2 de diciembre lo ocuparon en intentar atravesar el golfo de Corcovado para ingresar en el golfo de Ancud y aprovechar las aguas interiores más tranquilas del archipiélago.

Toda la noche y madrugada de ese sábado continuaron recibiendo vientos recios del W, y lloviznas arrachadas, hasta principios de la mañana cuando divisaron a babor la isla San Pedro, prefiriendo entonces el capitán Guillermo tratar de acercarse a la costa para capear los vientos y mareas.

Una gran alegría invadió a los tripulantes de la "Ancud", contento que contagi en parte a los náufragos franceses que viajaban apretujados en la embarcación: ¡estaban ya a la vista de la isla grande de Chiloé...y sentían que se acercaban al fin de la travesía!

Cerca de isla San Pedro pasó entre dos islotes rocosos Caduhuapi y Conoitad para intentar escapar de la marea del Corcovado. Una marea fuerte a favor que comenzaron a recibir desde la 8 de la mañana impulsó aún más la embarcación, de manera que hacia las 10 pudieron percibir la isla Laitec en la banda de babor.

Mientras el cielo continuaba nublado y amenazante y con la marea favorable pasaron hacia las 3 de la tarde a la altura de punta Centinela, donde la marejada hizo ingresar bastante agua a la embarcación. Mientras los tripulantes se daban a la tarea de achicar el agua, la embarcación seguía rumbo al NE., de manera que hacia las 10 de la noche pasaron la punta E. de las islas Chaulinec por el canal Apiao.

A medianoche iban pasando por la altura de las islas Chauques: estaban cada vez más cerca de su destino y alguna impaciencia comenzaba a sentirse entre los tripulantes.

**Domingo 3  
a lunes 4 de diciembre:  
una breve recalada en Calbuco**



Desde la madrugada del domingo 3 de diciembre el viento roló al SSW, agregándose nuevamente chubascos intensos por lo que debieron arriar las velas y empujados por la marejada se aproximaron a la isla Tabon, en las proximidades del golfo de Calbuco. Pero, además, la tripulación y su abultado equipaje se encontraban faltosa de agua potable, por lo que Guillermo hacia las 4 de la tarde fondeó en la entrada de la bahía de Calbuco en las proximidades de la punta Caicaen.

Mientras una parte de la tripulación hacía aguada en las playas de la punta Caicaen, el capitán Guillermo se embarcó en una chalupa con el voluntario Bernardo Phillipi y el capitán Hathaway del bergantín siniestrado, para informar al Gobernador del Departamento los pormenores del naufragio. Los cuatro regresaron a la "Ancud" hacia medianoche y la autoridad departamental pudo imponerse de las condiciones en que venían los náufragos.

En la madrugada del lunes 4 de diciembre, el capitán Guillermo decidió enviar a Ancud una chalupa con cinco marineros, en la que iban Phillipi y Hathaway a fin de adelantarse a comunicar al Intendente Espiñeira de la llegada de la "Ancud". Los vientos continuaban dominando del SW., por lo que hacia las 8 de la mañana Guillermo decidió levar anclas y emprender la ruta hacia Ancud. Después de pasar a la altura de la isla Lagartija, hacia las 5 de la tarde la marea del canal de Chacao estaba creciente, por lo que recalaron en la bahía de Chacao en espera de mareas favorables.

Hacia las 23 horas con alguna condición mejor siguieron ruta, pasando a la cuadra de isla Quinterquen, mientras seguía soplando un viento del sur.

### **Martes 5 de diciembre: la llegada de la goleta "Ancud" a San Carlos de Ancud**

Hacia la 1 de la madrugada del martes 5 de diciembre, y habiendo calmado los vientos, continuaron a remo remolcados por la chalupa. A esa hora vino otro bote desde Ancud para ayudar en la faena de remolque. Hacia las 2 y media de la mañana pasaron a la altura de isla Cochinos y a las 3 dieron fondo a una media cuadra frente al muelle de San Carlos de Ancud.

Comenzaron a desembarcar a los náufragos y en medio de la oscuridad de la noche calma y la claridad de la luna, el cura párroco de Ancud hizo sonar repetidamente su campana, para despertar al vecindario.

El capitán Guillermo se sintió de pronto conmovido por las emociones que se mezclaban entre las gentes en el muelle: unas silenciosas lágrimas corrieron por sus mejillas, mientras los náufragos eran atendidos en tierra y los tripulantes que habían regresado a Ancud, se abrazaban ruidosamente con sus familiares.

Algunos recuerdan haber escuchado el metálico sonido de una lejana campana en el fondo del mar de la bahía de Ancud...

Se desembarcaron las velas y se aseguró la goleta con cables desde la playa; entonces, Juan Guillermo descendió a tierra. En el muelle lo esperaba orgulloso el Intendente Domingo Espiñeira, ante el cual el recio marino inglés-chileno se plantó firme y con voz emocionada le explicó los principales pormenores del viaje y de su misión cumplida.

Así, la goleta “Ancud” su capitán y sus tripulantes, habían entrado en la Historia.



#### **REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS Y DOCUMENTALES**

En la elaboración de este ensayo, se consultaron además de las fuentes orales ya mencionadas, numerosas fuentes ya publicadas, algunas fuentes inéditas (que se encuentran en el Archivo Nacional y el Museo del Instituto Hidrográfico y

Oceanográfico de la Armada), ciertas Cartas de Navegación para comprender la ruta seguida por la expedición y colecciones periódicas varias.

### **Fuentes publicadas**

Anrique, N.: La Goleta de Guerra "Ancud" toma posesión del Estrecho de Magallanes. Anales de la Universidad de Chile. Tomo CVIII, Santiago, 1901. (pp. 807-877 y 931-985).

Barros Arana, D.: Un decenio de la Historia de Chile (1841-1851). (2 vols.) Santiago, 1913.

Barros Arana, D.: Historia General de Chile. Santiago, 1884.

Braun Menéndez, A.: Fuerte Bulnes. Santiago, 1997. Ed. Fco. De Aguirre.

Darwin, Ch.: The voyage of the Beagle. N. York, 1962. The Natural History Library. Anchor Books.

Diario de Guerra del Fuerte Bulnes. 1844-1850. Punta Arenas, 1998. Ed. de la Universidad de Magallanes.

Encina, F.A.: Historia de Chile. (37 vols.) Santiago, 1983. Ed. Ercilla.

Macías, A.: La goleta Ancud. Frutillar, 1999.

Martinic, M.: Historia de la región magallánica. (2 vols.) Punta Arenas, 1997. Ed. de la Universidad de Magallanes.

Miller, C.: Viaje de la goleta de guerra "Ancud" para tomar posesión del Estrecho de Magallanes. El práctico D. Carlos Miller. Ancud, 1901.

### **Fuentes inéditas**

Archivo Correspondencia Intendencia de Chiloé. 1840-1850.

Bitacora de la Goleta de Guerra "Ancud". 1843. (Museo del Instituto Hidrográfico de la Armada).

### **Cartas de navegación**

Carta N° 54 "Cabo Tablas – Isla Guafo". Valparaíso, 1955. Armada de Chile.

Carta N° 709. "Golfo de Ancud". Valparaíso, 1951. IHACH.

Carta N° 716 "Islas Desertores a Islas Guaitecas". Valparaíso, 1988. IHACH.

Carta N° 801. "Canal Moraleda. Islas Guaitecas a Puerto Lagunas". Valparaíso, 1984. IHACH.

Armada de Chile: Atlas Hidrográfico de Chile. Valparaíso, 1988. Instituto Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

### **Colecciones**

Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile. Santiago de Chile. (1875-1928).

Documentación Ministerio de Marina y Ministerio de Relaciones Exteriores.  
Bibliothèque du Ministère des Affaires Étrangères, Paris, Francia. 1840-1850.

Diario "El Magallanes". Punta Arenas. (1900-1910).

### **Anexo**

### **BREVE DICCIONARIO NAUTICO**

- A -

**A bordo:** En la embarcación.

**A la capa:** *Cappear*.

**Aballestar:** Tirar de un cabo ya tenso, tal como se hace con la cuerda de una ballesta, y cobrar lo que preste de sí, a fin de que quede más rígido; *repicar*.

**Abarloar:** Situar un buque al lado de otro o de un muelle, etc., de modo que esté en contacto con su costado. Si hay varios, uno al lado del otro, se dice amarrado en primer *andana*, segunda *andana*, etc.

**Abatimiento:** Desviación del rumbo que sufre la embarcación, cayendo a sotavento debido a la acción del viento. \* **Angulo de abatimiento:** Angulo que forma el eje de crujía con la derrota del buque.

**Abatir:** Desviarse un buque de su rumbo, por efecto del viento.

**Abitadura:** Amarre realizado en una bita.

**Abitar:** Amarrar un cabo a la bita.

**Abonanzar:** Serenarse el tiempo.

**Abordaje:** Acción y efecto de abordar.

**Abordar:** Chocar una embarcación a otra.

**Aborrascarse:** Ponerse borrascoso, tormenta en el mar.

**Aborregarse:** Cubrirse el cielo de cirrus-cúmulus, que semejan vellones de lana.

**Aboyar:** *Boyar*.

**Abra:** Todo claro en la costa para abrigo de las embarcaciones, como la desembocadura de un río, etc. \* Distancia entre los palos de la arboladura.

**Abriego:** Lugar defendido de los embates del mar, vientos o corrientes.

**Abromarse:** Llenarse de *broma* los fondos del barco.

**Acantilado:** El fondo del mar formado por escalones o cantiles. \* La costa cortada a pique o verticalmente.

**Achicador:** Recipiente en forma de pala que sirve para sacar el agua de una embarcación pequeña, o para desagotar la sentina, volcando el agua en un recipiente mayor.

**Achicar:** Extraer el agua que hubiese embarcado. \* **Achicar vela:** Reducir el paño; disminuir la superficie vélica.

**Aclarar:** Poner en orden los cabos y cables de las diferentes maniobras. \* Refiriéndose al tiempo, cuando despejan las nubes o neblina.

**Acoderar:** Dar una codera, cuando el barco está fondeado, para presentar un costado.

**Acolchar:** *Colchar*.

**Acollador:** Cabo, generalmente de cáñamo que pasa por los ojos de las vigotas de los obenques, estays, etc., y que sirve para tesarlos.

**Acollar:** Cazar los acolladores.

**Acompañante:** Reloj que sirve para comparar con el cronómetro y tomar el tiempo al que hace una observación astronómica.

**Aconchar:** Arrastrar el viento o la corriente un objeto hacia un paraje peligroso. \* Acostarse completamente sobre una banda el buque varado. \* Abordarse sin violencia dos embarcaciones.

**Acopar:** Curvar las tablas del forro de un barco en sentido transversal, de modo que se adapten a la forma de la cuaderna correspondiente.

**Acuartelar:** Presentar más al viento la superficie de una vela, cazándola por barlovento para facilitar la virada por avante. En los yachts, esta maniobra se efectúa para virar el barco sin estrepada.

**Adrizar:** Enderezar una embarcación que iba escorada.

**Adujar:** Recoger un cabo o cable en adujas.  
**Adujas:** Cada una de las vueltas de un cabo, cable o cadena que se enrolla sobre si mismo, o sobre un cuerpo cilíndrico.  
**Aferrar:** Recoger en pequeños pliegues una vela y unirla a su verga, percha, o estay, por medio de tomadores para que no reciba el viento. Hacer lo propio con toldos, banderas, etc.  
**Aforrar:** Cubrir un objeto para darle más resistencia, o para su mejor conservación.  
**Aforro:** Cabo delgado con que se cubre parte de otro más grueso. \* Parte de un cabo así forrado.  
**Agalerar:** Dar a los toldos inclinación adecuada para que despidan el agua de lluvia.  
**Agua:** Exclamación de petición de prioridad de paso de un timonel a otro.  
**Aguada:** Provisión de agua dulce. \* Sitio en tierra donde se toma el agua dulce.  
**Aguaje:** Gran creciente del mar. \* Agua que entra y sale en los puertos con las mareas. \* Corrientes del mar. \* Estela. \* Impropiamente se usa este término para designar un canal navegable entre bancos.  
**Aguantar:** Resistir, mantener firme, sean personas o cosas.  
**Aguja:** Pieza imanada de la brújula o compás.  
**Ahogado:** Dícese del barco que va muy tumbado o escorado.  
**Ahorcaperro:** Nudo corredizo.  
**Ala:** Vela pequeña que se agrega a la principal en tiempos bonancibles.  
**Alargador:** *Prolongador*.  
**Alcázar:** Espacio en la cubierta superior de los buques, comprendido entre el palo mayor y la popa o la toldilla. También se denomina plaza de armas.  
**Aleta:** Parte del barco comprendida entre el través y la popa. \* **Viento por la aleta:** Se llama al que se recibe por el ángulo comprendido entre el viento de popa y el largo. \* *Skeg*.  
**Alijar:** Aligerar la carga de una embarcación.  
**Alimentador:** Esnón del foil.  
**Alma:** Porción de filásticas que forman el centro de un cabo o cable y alrededor del cual se colchan los cordones.  
**Almadía:** Balsa de salvamento.  
**Almanaque náutico:** Recopilación de todos los elementos necesarios para las observaciones y cálculos astronómicos, para todos los días del año.  
**Alta mar:** Situación en el mar, lejos de las costas.  
**Alteroso/a:** Dícese del barco con elevada obra muerta.  
**Altura:** Elevación. \* Tratándose de la situación geográfica, se dice de la latitud. \* Elevación de un astro. \* **Estar a la altura de:** Dejar un punto notable por el través de la embarcación.  
**Alunado:** Que presenta alunamiento.  
**Alunamiento:** Corte curvo que se da a algunas velas en la baluma, para aumentar su superficie.  
**Amadrinar:** Unir dos cosas para que se refuercen.  
**Amainar:** Calmar el viento o la mar.  
**Amante:** Cabo o cable que permite fijar el puño de escota de la vela mayor a la botavara. \* Cabo asegurado por uno de sus extremos en la cabeza de un palo o percha, y por el otro provisto de un aparejo.  
**Amantillar:** Cazar los amantillos.  
**Amantillo:** Cabo que sirve para mantener horizontal una percha cruzada y evitar que ésta se caiga.  
**Amarinar:** Dar vela en cantidad proporcional a la fuerza del viento.

**Amarra:** Todo cabo, cable o cadena que sujeta el barco.

**Amarradero:** Lugar donde se amarra.

**Amarrar:** Hacer firme una embarcación mediante cabos o cables a un muelle o boyarín. \* Asegurar un cable o cabo. \* **Amarrar al borneo:** Amarrar tomando al barco sólo por la proa, de un único muerto o ancla. \* **Amarrar en barbas de gato:** Sistema de amarre utilizado en lugares con correntada, formado por dos amarras que salen de proa con un ángulo aproximado de 40º.

**Amollar:** Aflojar la escota u otro cabo. \* **Amollar en popa:** Derivar hasta ponerse viento en popa.

**Amordazar:** Sujetar con mordazas.

**Amura:** *Puño de amura.* \* Banda de la embarcación por donde se recibe el viento; por extensión, en la navegación en popa es el lado contrario a donde cae la botavara. \* Parte de los costados del buque donde éste empieza a estrecharse para formar la proa.

**Amurada:** Costado del buque por la parte interior.

**Amurado a babor/estribor:** Cuando el barco navega recibiendo el viento de esa amura.

**Amurar:** Sujetar las velas por el puño de amura.

**Ancla:** Instrumento de hierro o acero, de formas variadas, que sirve para sujetar la embarcación al fondo por medio de un cable, cabo o cadena. Las hay de varios tipos: del almirantazgo, de cepo, hongo, rezón, Danforth, Benson, etc. Están construídas de manera que al llegar al fondo se agarren, impidiendo ser arrastradas. \* **Ancla de respeto:** Se utiliza para los fondeos en condiciones adversas (tormentas, grandes corrientes, etc.), y debe tener 1,5 veces el peso del ancla normal. \* **Ancla de mar:** Cono de tela u otro subterfugio semejante, que arrojado al mar ofrece resistencia a ser arrastrado y que se utiliza en los barcos, con tiempos borrascosos cuando no es posible capear.

**Anclar:** Echar el ancla, fondear.

**Anclote:** Ancla pequeña.

**Ancón:** Ensenada pequeña en donde pueden fondear los barcos.

**Andana:** Cuando varios barcos se encuentran abarloados, dícese del orden en que se encuentran ubicados con respecto al muelle. Así, el barco amarrado al muelle estará amarrado en primer andana, el que se encuentre amarrado a éste, en segunda andana, etc.

**Andar:** Marcha que lleva el barco.

**Andarivel:** Cabo colocado a manera de pasamanos.

**Anegar:** Inundar.

**Angra:** Ensenada o bahía que sirve de abrigo a embarcaciones de poco calado.

**Antagalla:** Faja de rizos de las velas de cuchillo.

**Antagallar:** Tomar las antagallas para apagar la vela.

**Antepecho:** Toda la parte de obra muerta del casco que sube de la cubierta para resguardo de la gente.

**Apagapenol:** Cabo hecho firme en cada una de las relingas de caída de las velas cuadras, que sirve para cargarla quitándole el viento.

**Apagar:** *Aferrar* una vela.

**Aparadura:** La primera y más inferior de las tracas.

**Aparejar:** Guarnecer a un velero de todos sus palos, perchas, jarcias y velamen poniéndolo en condiciones de navegar.

**Aparejo:** Sistema de poleas y cabos para facilitar un trabajo. \* El conjunto de palos, perchas y jarcias de un velero. \* Las distintas combinaciones de velas que pueden

llevar los veleros; así decimos aparejo de sloop, de cúter, yawl, etc. \* **Aparejo al tope**: Aparejo en el cual el estay proel está encapillado en el tope del mástil. \*

**Aparejo fraccional**: Aparejo en el cual el estay proel está encapillado debajo del tope del mástil, a una distancia de éste que depende del diseño del barco.

**Apear**: Poner a la pendura.

**Apenolado**: Dícese del objeto más ancho en el centro que en los extremos.

**Aplacerado**: Se dice del fondo del mar llano y de poca profundidad.

**Apopado**: Dícese del mástil cuando presenta inclinación a popa. \* Dícese del barco que está muy hundido de popa.

**Apopar**: Llevar pesos hacia popa. \* Poner el barco de popa al viento, corriente o lugar determinado estando al ancla. \* Calar demasiado de popa.

**Apostadero**: Puerto o bahía utilizado como fondeadero ordinario de buques de guerra.

**Aproado**: Dícese del mástil cuando presenta inclinación a proa. \* Dícese del barco que está muy hundido de proa.

**Aproar**: Llevar pesos hacia proa. \* Poner el barco de proa al viento, corriente o lugar determinado estando al ancla. \* Calar demasiado de proa.

**Arbol**: *Palo*.

**Arbolada**: La mar cuando está agitada.

**Arboladura**: Conjunto de palos y vergas de un buque.

**Arbolar**: Colocar en un buque los palos.

**Ardiente**: Dícese del barco muy propenso a orzar, poniéndose al viento.

**Arganeo**: Argolla de hierro que va en el extremo superior de la caña del ancla, por la que ésta se entalinga.

**Armamento**: Conjunto de los elementos necesarios para equipar los buques.

**Armar**: Acción de colocar los elementos del barco.

**Arnés**: Elemento de la indumentaria de los tripulantes, formado por correas que se ciñen al cuerpo y unido firmemente a la embarcación, con el objeto de evitar que la persona caiga de la misma.

**Arrancada**: Aumento de la velocidad de la embarcación.

**Arranchar**: Ordenar los efectos de a bordo.

**Arrastradera**: *Ala*. \* Vela auxiliar izada bajo la botavara.

**Arrecife**: Banco o bajo formado por piedras en el mar.

**Arriar**: Bajar una bandera o vela que esté izada. \* Aflojar o soltar un cabo.

**Arribada**: Acción y efecto de arribar. \* **Arribada forzosa**: Llegada de una embarcación a un punto distinto del de su destino, por cualquier circunstancia que impida continuar el viaje. \* **De arribada**: Modo adverbial de arribada forzosa.

**Arribaje**: *Arribada*.

**Arribar**: *Derivar*. \* Llegar la nave a un puerto.

**Arrizar**: Tomar mano de rizos.

**Arrufadura**: *Arrufo*.

**Arrufo**: Curvatura que se da habitualmente a un barco, en el sentido longitudinal, elevando sus extremos. Puede ser normal, recto o invertido.

**Arrumaje**: Buena distribución de la carga o lastre.

**Arrumbación**: Acción de arrumbar.

**Arrumbamiento**: La dirección que sigue una costa o la que tienen dos objetos entre sí.

**Arrumbar**: Fijar el rumbo a que se navega. \* Determinar la dirección que sigue la costa.

**As de guía**: Nudo marinero que permite realizar una gaza no corrediza.



**Astillero:** Lugar donde se construyen y reparan las embarcaciones.  
**Atalaya:** Nombre que daban al marinero que estaba de vigía.  
**Aterrada:** La aproximación a tierra. \* **Navegar aterrado:** Hacerlo muy próximo a tierra.  
**Aterrar:** Acercarse a tierra los buques en su derrota.  
**Atolón:** Isla de coral en forma de anillo con una laguna en el centro.  
**Atracadero:** Lugar donde puede atracarse sin peligro.  
**Atracar:** Arrimarse a un muelle, buque o embarcadero para quedar a su lado.  
**Atravesarse:** Cruzarse un barco a la mar, recibiendo las olas por el través.  
**Avante:** Adelante. \* **Virar por avante:** Orzar hasta ponerse al viento y caer luego a la otra banda.  
**Avería:** Daño que recibe la embarcación en cualquiera de sus partes.  
**Azimut:** Angulo comprendido entre el norte verdadero y la vertical de un astro o punto notable.  
**Azocar:** Apretar, ajustar bien un nudo.

- B -

**Babor:** La banda o costado izquierdo del barco mirando de popa a proa.  
**Baderna:** Cabo que se emplea para trincar la caña del timón.  
**Bahía:** Entrada grande del mar en la costa, poco profunda y de gran amplitud. Puede servir de abrigo a las embarcaciones.  
**Bailer:** Aparato de succión, que funciona cuando el velero tiene cierta velocidad, utilizado para achicar.  
**Bajamar:** El estado de la marea en su mayor descenso.  
**Bajel:** Denominación general de toda embarcación de porte en la navegación antigua.  
**Bajío:** Bajo de arena o piedra en forma de banco, donde se corre el riesgo de varar.  
**Balancear:** Establecer en el velamen el equilibrio entre las velas a proa y a popa del centro vélico de un buque.  
**Balanceo:** Equilibrio del barco que le permite navegar en línea recta a pesar de estar escorado.  
**Balandra/o:** Sloop.  
**Balcón:** Estructura tubular de acero que va en la popa y forma parte del guardamancebo. Es análoga al púlpito.  
**Baliza:** Señal afirmada al lecho marino mediante una estructura.  
**Balizar:** Colocar balizas. \* Señalar un paso, entrada o río con boyas o señales.  
**Ballenera:** Embarcación ligera de dos proas.  
**Ballestilla:** Instrumento usado antiguamente para obtener la altura de los astros.  
**Ballestrinque:** Vuelta de amarre que se hace con los cabos, muy usada a bordo.  
**Balón:** Vela de estay de forma redondeada, para navegar con vientos francos.  
**Balsa:** Conjuntos de maderos fuertemente unidos formando una plancha, que se emplea para navegar en ríos y lagunas.  
**Baluma:** Caída de popa de las velas.  
**Balumero:** Artificio que se usa para tesar la baluma.  
**Bancadas:** Tablones que van colocados en la embarcación y convenientemente repartidos para que se sienten los tripulantes.  
**Banco:** Bajo de gran extensión. \* Asiento de los remeros, también llamada bancada.

**Bandas:** Son las partes que quedan a uno y otro lado del plano de crujía. \* **Estar en banda:** Se dice del cabo o cable que está enteramente flojo. \* **Largar en banda:** Soltar un cabo u otro objeto de golpe.

**Bandazo:** Tumbo o escorada repentina del barco.

**Bañera:** *Cockpit.*

**Bao:** Cada uno de los miembros puestos transversalmente de trecho en trecho que apoyan en las cabezas de las cuadernas, y sirven para consolidación y sostén de las cubiertas. \* Cada uno de los dos barrotes que, empernados en las cacholas en el sentido de la quilla, sirven para sostener las cofas.

**Barajar:** Hablando de la costa, es navegar con un rumbo paralelo e inmediato a ella.

**Barandilla:** *Pasamanos.*

**Barbas:** Hilazas de verdín mezcladas de lapa y basura, que se forma en el fondo de los cascos cuando pasa mucho tiempo sin limpiarlos. \* **Barbas de gato:** Ver *amarrar.*

**Barbiquejo:** Cada uno de los cabos o cadenas que sujetan el bauprés al tajamar.

**Barca:** Aparejo de cuatro o más palos.

**Barco:** *Buque.*

**Barloa:** Cable o calabrote con que se sujetan los buques abarloados.

**Barloar:** *Abarloar.*

**Barloventear:** Ganar distancia contra el viento navegando de bolina.

**Barlovento:** La parte de donde viene el viento, con respecto a un punto o lugar determinado.

**Barógrafo:** Barómetro con un mecanismo que inscribe en una cinta la tendencia barométrica.

**Barómetro:** Instrumento para medir la presión atmosférica.

**Barra:** Banco de arena que se forma en la boca de los ríos, puentes y brazos de mar.

**Barraganete:** Última pieza alta de la cuaderna. \* Pieza de madera que se introduce entre las ligazones del costado de una embarcación para reforzarlo.

**Barrena:** El rumbo que a propósito se abre en el casco para que se vaya a pique.

**Barrenar:** Navegar sobre una ola, como lo hace una tabla de surf.

**Bastarda:** Vela mayor latina.

**Baticulo:** Vela mesana pequeña. \* Cabo grueso que se da en ayuda de los viradores de los masteleros.

**Batten:** *Sable.*

**Bauprés:** Percha lanzada por la proa de la embarcación que permite llevar hacia adelante el arraigo de los estays, con el objeto de envergar mayor cantidad de velas de proa.

**Bengala:** Fuego artificial que despide claridad muy viva de diversos colores, utilizada para pedir auxilio.

**Bergantín:** Buque de vela de dos palos, mayor y trinquete, con bauprés y velas cuadras. En la mayor usa una cangreja grande.

**Bermuda:** Vela triangular, utilizada hoy en día en la mayoría de los yates. También denominada vela Marconi.

**Beta:** Cualquiera de los cabos empleados en los aparejos que no tienen nombre propio.

**Bichero:** Asta larga con punta y gancho metálico en uno de sus extremos, que sirve para atracar y desatracar la embarcación, tomar objetos del agua, etc.

**Big boy:** Drifter muy bolsudo, que se usa con vientos de popa.

**Bitá:** Cada uno de los postes de madera o hierro que situados cerca de la proa, servían en los antiguos navíos para amarrar los cables del ancla cuando se fondeaba. \* Por extensión, los postes que hay en el muelle para amarrar las bozas y cadenas.

**Bitácora:** Caja y soporte que contienen el compás.

**Bitadura:** Porción de cable o cadena del ancla que se va a fondear, que se prepara en adujas sobre cubierta.

**Bitar:** *Abitar.*

**Blando:** Barco desequilibrado con tendencia a derivar.

**Blanqueto:** Recalmón producido por el cono de turbulencia de un velero o un obstáculo a barlovento.

**Blooper:** *Big boy.*

**Boca:** **Puño de boca:** Puño alto de proa de las velas tarquina, cangreja y guaira. \*

**Boca de lobo:** Abertura por la que se accede al carajo. \* **Boca de cangrejo:** Forma semicircular que adopta el penol de algunas perchas, para poder tomar el palo con facilidad. \* **Boca de pico:** Tintero donde se afirma el pico.

**Bocina:** Cono de metal para hablar a la distancia. \* Pieza o chapa gruesa que recubre el escobén por donde pasa la cadena de un ancla.

**Bodega:** Espacio interior de los buques desde la cubierta inferior hasta la quilla.

**Bogar:** Acción de introducir y extraer alternativamente los remos del agua, haciendo punto de apoyo en ésta con las palas y jalando del otro extremo en el sentido de popa a proa, para hacer caminar la embarcación hacia adelante.

**Boleo:** Curvatura convexa de la cubierta para facilitar el drenaje de agua al exterior.

**Boliche:** Bolina de las velas menudas.

**Bolina:** Cabo con que se jala hacia proa la relinga de barlovento de una vela. \* Cada una de las cuerdas que sujetan los coyotes. \* Castigo de azotes que se daba a los marineros de a bordo. \* **Navegar de bolina:** *Ceñir.*

**Bolinar:** *Navegar de bolina.*

**Bolinero:** Dícese del buque que navega bien de bolina.

**Bombilla:** Farol de mano con cristal esférico.

**Bonancible:** Aplícase al tiempo, a la mar y al viento cuando están tranquilos, serenos.

**Bonanza:** Serenidad, tranquilidad del tiempo, mar y viento.

**Boneta:** Vela que se agrega por debajo de otra para aumentar su superficie.

**Borda:** Línea de unión del casco con la cubierta. \* Vela mayor en las galeras.

**Bordada:** Derrota que hace entre dos viradas una embarcación.

**Bordear:** *Bordejar.*

**Bordejar:** Dar bordadas, o sea navegar de bolina alternativamente de una y otra banda.

**Bornear:** Cambiar rápida y sorpresivamente la dirección del viento. \* Girar el barco sobre sus amarras, estando fondeado.

**Borneo:** Acción de bornear.

**Borrasca:** Tempestad, tormenta del mar.

**Botador:** Palo largo con que se hace fuerza en la arena para mover el barco.

**Botalón:** Palo largo, herrado y aparejado, el cual se saca hacia la parte exterior del buque para varios usos.

**Botar:** Echar al agua un buque.

**Botavara:** Percha horizontal que se articula en la parte inferior del mástil y sirve para tesar el pujamen de la vela. \* **Botavara principal:** La del palo mayor.

**Botazo:** Todo agregado a la manga del barco como defensa.

**Bovedilla:** La parte inferior y más inclinada de la popa.

**Boya:** Cuerpo flotante amarrado al fondo para señalar algo. Pueden ser luminosas o ciegas.

**Boyante:** Dícese del barco que no está calado hasta la línea de agua que le corresponde.

**Boyar:** Poner boyas.

**Boyarín:** Boya pequeña.

**Boza:** Cabo hecho firme en la proa de un buque, que sirve para amarrarlo a un muelle, embarcadero, muerto, etc.

**Bracear:** Jalar de las brazas para hacer girar las vergas.

**Brandal:** Cabo grueso que se da en ayuda a los obenques de juanete. \* Cada uno de los dos ramales de cabo sobre los que se forman las escalas de vientos.

**Braza:** Cabo que laborea por el penol de las vergas y sirve para mantenerlas fijas y hacerlas girar en un plano horizontal. \* Unidad de longitud, equivalente a seis pies o sea 1,8288 m.

**Brazal:** Cada uno de los maderos fijados por sus extremos en una y otra banda desde la serviola al tajamar.

**Brazola:** Suplemento de madera que no permite la entrada de agua de la cubierta a las aberturas.

**Brazos:** Ramificaciones que en cada uno de sus extremos tiene la caña del ancla.

**Brea:** Betún artificial compuesto de pez, sebo, resina y otros ingredientes, que se da a la madera de los barcos para protegerlas contra la intemperie.

**Brick:** Bergantín grande, que además de los dos palos ordinarios lleva otro menor a popa para la cangreja.

**Briol:** Cabos con que se cargan las velas cuadradas, para aferrarlas con más facilidad. \*

**Motón de briol:** Es el que tiene dos cajeras, una encima de otra.

**Brisa:** Viento suave. \* **Brisa de mar:** *Virazón*. \* **Brisa de tierra:** *Terral*.

**Broma:** Se da este nombre al teredo, molusco que penetra la madera de los cascos deteriorándolos.

**Brújula:** Aguja imanada que, puesta en equilibrio en un soporte, se coloca paralela al meridiano magnético del lugar.

**Bruma:** Niebla que se levanta en el mar.

**Brusca:** *Boleo*.

**Bujarrón:** El barco escaso de arboladura, mal guindado.

**Bulárcama:** Cuadernas de gran fortaleza, generalmente ubicadas a la altura del mástil.

**Buque:** Todo objeto que pueda utilizarse como medio de transporte sobre el agua, y que bajo condiciones normales pueda ser comandado a voluntad por su tripulación.

**Buraco:** Agujero. \* **Buraco de registro:** Abertura que se practica en los buques para examinar sus ligazones y piezas de trabazón del casco.

**Burda:** Sinónimo de brandal en los aparejos antiguos. \* Cable que viene de lo alto de la arboladura y se tesa firme en cubierta y hacia popa. Puede ser fija o de labor, y en este caso lleva en el firme de cubierta un aparejo o palanca. \* **Burda volante:** Obenque suplementario que se cambia de amura en las viradas.

**Burro:** Puntal que se inserta en un alojamiento en la cubierta, vertical, en cuya parte superior en forma de horqueta apoya la botavara.

- C -

**Cabecear:** Moverse el buque levantando y bajando alternativamente la proa.

**Cabeceo:** Movimiento que se da al cabecear.

**Cabestrante:** *Cabrestante.*

**Cabeza:** Extremo superior de la caña del ancla donde va el arganeo. \* Extremo superior del timón en las embarcaciones pequeñas, donde es desmontable. \* **Hacer cabeza:** *Hincar.*

**Cabilla:** Cada una de las barritas radiales de la rueda del timón. \* Cada una de las barras encastradas en los cabilleros de las embarcaciones antiguas que sirven para amarrar los cabos de labor.

**Cabillero:** Pieza con agujeros, por los que se atraviesan las cabillas que sirven para amarrar los cabos.

**Cabina:** Nombre que se da al lugar habitable de los yates.

**Cable:** Unidad de longitud, equivalente a la décima parte de una milla náutica, o sea a 185,2 m. \* Cuerda metálica, generalmente de acero, conformada por un número determinado de alambres.

**Cabo:** Cualquiera de las cuerdas que se usan a bordo. \* Punto de tierra que se interna en el mar.

**Cabotaje:** La navegación o tráfico que se hace de puerto a puerto, por las inmediaciones de las costas tomando como guías los puntos salientes de éstas.

**Cabrestante:** Máquina destinada a mover grandes pesos. Es un torno de eje vertical. Se utiliza para levar anclas.

**Cabria:** Máquina destinada a elevar cargas pesadas. Consta de tres o cuatro vigas dispuestas en forma piramidal, con un aparejo en el vértice superior.

**Cabrillear:** Formarse pequeñas olas blancas.

**Cabuya:** *Cabuyería.*

**Cabuyería:** Conjunto de cabos, y por consiguiente todos los del barco.

**Cachas:** Cada una de las quijadas de la cabeza del timón.

**Cachola:** Piezas que se aplican a un palo, afirmándolas con pernos pasantes, para sujetar las jarcias.

**Cadena:** Serie de eslabones enlazados entre sí.

**Cadenote:** Barras de hierro que van de las mesas de guarnición a los costados del casco, donde se empernan y sirven de sostén a los obenques, burdas y brandales.

**Caer:** Modificar el rumbo, desviándolo a una determinada banda. \* Tratándose del tiempo o de la mar, calmarse. \* Pasar de pronto de un punto de menor fondo a otro más profundo.

**Caída:** Inclinación de un palo hacia popa o hacia proa. \* Los lados de las velas que van de arriba hacia abajo.

**Caja:** **Caja de cadenas:** Receptáculo donde se estiba la cadena del ancla cuando se leva esta última. Generalmente se ubica entre la roda y la mampara de colisión. \*

**Caja de orza:** Receptáculo colocado en el casco destinado a recibir la orza cuando ésta se rebate.

**Cajera:** Abertura de motones y cuadernales donde se colocan las roldanas, y cualquier otra semejante practicada en palos, perchas, etc.

**Cajonada:** Maletero; encasillado a una y otra banda del sollado para colocar las maletas de la marinería.

**Cala:** Ensenada estrecha. \* La parte más honda del interior de un barco.

**Calabrote:** Cabo grueso compuesto de nueve cordones.

**Calado:** Distancia entre la línea de flotación y la parte inferior del quillote u orza.

**Calafate:** Herramienta para calafatear.

**Calafatear:** Rellenar con estopa las juntas de las tablas del casco y cubierta, y cubrirlas luego con brea o masilla.

**Calar:** Hacer sumergir a un barco o cualquier otro objeto en el agua. \* Alcanzar el barco una profundidad determinada por la parte más baja de su casco. \* Deslizar un objeto a través de un agujero hasta que encaje en su posición.

**Caleta:** Cala de poca extensión para fondeo de embarcaciones chicas.

**Caletear:** Ir tocando un barco todos los puertos de la costa, y no sólo los mayores.

**Calima:** *Calina*. \* Conjunto de corchos enfilados a modo de rosario y que en algunas partes sirven de boya.

**Calimoso:** *Calinoso*.

**Calina:** Atmósfera cargada de vapores, como humo blanquecino originados por la calma, cuando el tiempo es bochornoso.

**Calinoso:** Cargado de calina.

**Calma:** Falta de viento, sosiego y tranquilidad del mar. \* **Calma chicha:** Tranquilidad absoluta del viento y de la mar.

**Cámara:** Las dependencias habitadas en los barcos por jefes, oficiales y pasajeros.

**Camareta:** *Cabina*.

**Camino:** Velocidad del buque.

**Campana, vuelta de:** *Vuelta de campana*.

**Canal:** Sitio angosto por donde sigue el hilo de la corriente. \* La porción de mar entre dos tierras.

**Canalete:** Remo corto de pala ancha, con que se boga a mano sin ayuda de chumacera o tolete.

**Cáncamo:** Cabilla de hierro que por un extremo tiene ojo, gancho o argolla y por el otro rosca para hacerse firme en cualquier sitio del barco y tomar un motón, cabo, aparejo, tangón, etc.

**Candaliza:** Cada uno de los cabos que hacen oficio de brioles en las vergas cangrejas.

**Candela, en:** Dícese del palo que está vertical, sin caída.

**Candelero:** Puntal vertical, generalmente de metal, que se coloca en lugares diversos para asegurar algún elemento, por ejemplo el guardamancebo. \* **Candelero ciego:** El que no tiene anillo. \* **Candelero de ojo:** El que tiene anillo.

**Cangreja:** Vela trapezoidal, que va envergada por dos relingas en el pico y palo correspondiente.

**Cantil:** Roca en la costa o en el fondo del mar, cortada a pique o en forma de escalón.

**Cantonera:** Serreta de arista.

**Caña:** Palanca que encastra en la cabeza del timón y con la cual se lo maneja. \* Parte comprendida entre la cruz y el arganeo del ancla. \* El trozo de escotas y amuras que están hechas firmes a los puños de las velas.

**Cáñamo:** Planta anual de la familia cannabáceas (*cannabis sativa*). \* Fibra de esta planta, que se utilizaba principalmente para cabos y cables fuertes.

**Capa:** **Ancla de capa:** Cono de tela que se arroja al agua al correr un temporal. \*

**Ponerse a la capa:** Posición del barco, bajo velamen adecuado, en que frente a un mal tiempo se recibe el viento a un descuartelar. \* **Vela de capa:** Vela de tamaño pequeño y paño muy fuerte.

**Capear:** Maniobra realizada con las velas y el timón de la embarcación, de manera tal que el buque, a pesar de la acción del viento y el mar, se mantiene en el mismo lugar defendiéndose bien del embate de las olas.

**Caperol:** Herraje de proa del yate, en el extremo superior de la roda.

**Capitán:** El que manda un barco.

**Car:** Extremo inferior y más grueso de la entena.

**Carabela:** Antigua embarcación muy ligera, larga y angosta, con sólo una cubierta y tres palos, y cofa sólo en el mayor, entenas en los tres para velas latinas y algunas

vergas en cruz en el mayor y en el de proa. \* **Forrado a carabela**: Sistema de construcción de buques de madera utilizado antiguamente.

**Carajo**: Cofa.

**Carel**: Borde superior de una embarcación pequeña, donde se fijan los remos que la mueven.

**Carena**: Obra viva. \* Reparación que se hace en el casco de la nave.

**Carenar**: Componer, recorrer, y calafatear un barco.

**Carenote**: Cada uno de los tablones que se aplican a los lados de la quilla de un buque, para que se mantenga derecho cuando se vara en la playa.

**Cargadera**: Cabos que sirven para cargar las velas.

**Cargar**: Acción de apagar las velas. \* Tratándose del viento, es aumentar éste su fuerza.

**Carlinga**: Madero o armazón de hierro, sobre el que se apoya la mecha de un palo.

**Carraca**: Mote despectivo que se aplica a todo barco pesado.

**Carroza**: Armazón que sobresale en cubierta, para dar más espacio a la cabina.

**Carta náutica**: Mapa destinado a la navegación, que representa la cuenca de un mar o un océano, con indicación de todos los detalles útiles al navegante.

**Cartografía**: Ciencia que se ocupa de la preparación y construcción de los mapas y cartas náuticas, reproduciendo en una superficie plana la superficie terrestre.

**Cascajo**: Fondo compuesto de piedra muy menuda mezclada con arena.

**Casco**: Cuerpo propiamente dicho de la embarcación.

**Castillo**: Parte de la cubierta principal, desde el palo trinquete hasta la proa. \*

**Castillo de popa**: Toldilla.

**Cat**: Aparejo de una sola vela.

**Catalina**: Motón metálico.

**Catamarán**: Embarcación de dos cascos, unidos entre sí por travesaños.

**Cataviento**: Hilo colocado en los obenques que cumple la misma función que la grímpola.

**Catenaria**: Curva descrita por un cabo, cable o cadena que se suspende por los extremos. Si el peso del mismo se distribuyera uniformemente a lo largo de la recta que une los extremos, la curva sería una parábola. La catenaria se produce en el cabo de fondeo, logrando que el ancla sea traccionada en forma horizontal, optimizando el rendimiento de la misma.

**Cayo**: Isleta estéril y que emerge apenas de la superficie del mar.

**Caza-escota**: Percha saliente a popa por donde se caza una mesana.

**Cazar**: Cobrar de las escotas de las velas para orientarlas. \* Atraer hacia sí un cabo cualquiera.

**Cegar**: Quedar inutilizado un puerto o fondeadero por arrastre de tierra o arena.

**Celoso**: Barco que tumba con facilidad, que no aguanta vela.

**Cenefa**: Lona que se cuelga de las relingas de los toldos para evitar el sol. \* Madero grueso que rodea una cofa, o en que termina y apoya su armazón.

**Cenit**: Punto en que la vertical del lugar corta la esfera celeste.

**Centro de carena**: Punto donde se aplica la resultante de las fuerzas de flotación que actúan sobre la carena.

**Centro Vélico**: Punto imaginario donde se aplica la resultante de la acción del viento aparente sobre las velas.

**Ceñida, en**: Navegar ceñiendo.

**Ceñir**: Navegar contra el viento en el menor ángulo posible; navegar de bolina.

**Cepo**: Pieza de hierro, que se adapta a la caña del ancla, cerca del arganeo, para que alguna de las uñas penetre y se agarre en el fondo.

**Cerrazón:** Oscuridad del cielo, cubierto de nubes densas que presagia tormenta.

**Chafaldete:** Cabo que sirve para cargar los puños de gavias y juanetes, llevándolos al centro de sus respectivas vergas.

**Chalana:** Embarcación pequeña de servicio, de fondo plano.

**Chalupa:** Embarcación pequeña de dos palos.

**Chicha:** Nombre que se da a la calma absoluta.

**Chicote:** Extremo o punta de un cabo o cadena. Al resto del mismo se lo denomina firme.

**Chinchorro:** Bote pequeño a remos.

**Chubasco:** Conjunto de nubes oscuras que se levantan del horizonte y corren en dirección del viento que las empuja, el que suele ser nuevo y violento. A veces puede traer lluvias y otras no.

**Chubasquera:** Capota confeccionada en dacron o lona sobre un armazón de aluminio o acero inoxidable con forma de tinglado que se coloca sobre la escotilla para impedir el ingreso de agua a la cabina cuando llueve.

**Chumacera:** Tabla que se fija en la regala y en sitio de cada tolete, punto de apoyo de cada remo y que se forra de metal o cuero para suavizar el roce de aquél.

**Chusma:** El conjunto de forzados o galeotes de una galera.

**Ciar:** Bogar al revés. \* Navegar marcha atrás.

**Ciclón:** Tormenta giratoria de extraordinaria fuerza cuyo centro se desplaza y va acompañado comunmente por lluvias torrenciales.

**Cimarrón:** Calificativo despectivo aplicado a un marinero indolente y poco amigo del trabajo.

**Cincha:** Tira de lona que sirve para enganchar los pies y poder sacar el cuerpo fuera de borda.

**Cinglar:** Hacer avanzar un bote con sólo mover a una y otra banda un remo colocado en el centro de la popa.

**Cintón:** Listón de madera que va por la parte exterior del buque en toda su longitud y sirve para defender el costado. En embarcaciones pequeñas se denomina verduguillo.

**Civadera:** Cruceta del botalón.

**Clara:** Distancia entre centros de varetas y/o cuadernas, tomada en sentido longitudinal.

**Clase:** Grupo o categoría en que se encuentran comprendidos los diferentes tipos de barcos.

**Clipper:** Velero de líneas afinadas construído para obtener gran velocidad.

**Cobrar:** Tirar de un cabo o cable de modo que se lo atrae.

**Coca:** Vuelta que forma un cabo o cadena por vicio de torsión.

**Cockpit:** Cajón abierto en cubierta para resguardo y comodidad del timonel y los tripulantes.

**Codaste:** Pieza puesta verticalmente sobre la quilla en su extremo más próximo a popa, que sirve de sostén a toda ésta.

**Codera:** Cabo hecho firme en la popa de la embarcación y que sirve para amarrarla a un muelle, muerto, etc.

**Codillo:** Vuelta o rosca que toma el cabo al desdoblarlo por efecto de su torcido y que sólo se deshace torciendo el cabo en sentido contrario de su colcha. \* Cada uno de los puntos extremos de la quilla.

**Cofa:** Meseta colocada horizontalmente en el cuello de un palo para afirmar la obencadura de gavia, y facilitar la maniobra de las velas altas.

**Colcha:** El torcido de los cabos y cada una de las vueltas del torcido.



**Colchar:** Unir los cordones torciéndolos para formar un cabo.

**Colisión:** Choque o abordaje de dos barcos.

**Collera:** La gaza de los motones ciegos que se usaban en los estays.

**Compás:** *Brújula*. \* **Compás de marcar:** *Pínula*. \* **Compás de puntas secas:** Instrumento que sirve para medir distancias en las cartas y para trazar círculos.

**Compensado:** Dícese del timón cuyo eje de giro está por detrás de su borde de ataque, haciéndolo más fácil de gobernar.

**Conjunción:** Situación relativa de dos o más astros, cuando tienen la misma longitud.

**Conserva:** Compañía que se hacen mutuamente dos o más barcos en navegación.

**Contra:** Prefijo que significa segundo.

**Contraamantillo:** Cabo que sirve para mantener horizontal una percha cruzada y evitar que ésta se levante.

**Contraamura:** Cabo grueso que se da en ayuda a la amura de las velas mayores en malos tiempos.

**Contrabolina:** Segunda bolina que se da en ayuda a la primera.

**Contrabranque:** *Contrarroda*.

**Contrabrazo:** Braza que se da habitualmente en una botavara hacia proa cuando se navega en popa para evitar la trasluchada.

**Contracodaste:** Pieza de igual figura que el codaste y empernada a él por su parte interior.

**Contradriza:** Segunda driza que se da en ayuda a la principal.

**Contraescota:** Cabo que se da en ayuda de la escota.

**Contraescotín:** Cabo que se da en ayuda del escotín.

**Contraestay:** Cabo que refuerza el estay y ayuda a sostener el palo, llevándolo hacia proa.

**Contramaestre:** Oficial de mar que manda las maniobras y faenas del barco, y cuida de la marinería, bajo las órdenes de los oficiales.

**Contramesana:** Arbol pequeño que en algunos buques está entre la popa y el palo mesana.

**Contrapalanquín:** Segundo palanquín que se da en ayuda del principal.

**Contraquilla:** Pieza que cubre toda la quilla por la parte interior de la nave.

**Contrarroda:** Pieza de igual figura que la roda y empernada a ella en su parte interior.

**Contrete:** Hierro que va soldado transversalmente en el interior de cada eslabón de una cadena para permitirle soportar mayor tensión y evitar la formación de cocas.

**Convoy:** Conjunto de buques mercantes que navegan escoltados por buques de guerra.

**Corbeta:** Fragata ligera, con el mayor y trinquete como un bergantín redondo y el mesana con cangreja y escandalosa, sin vergas.

**Corchar:** *Colchar*.

**Cordel:** Cabo de la corredera y sondaleza.

**Cordón:** Unión de filásticas torcidas, que colchados de tres o más forman los diferentes cabos.

**Cornamusa:** Herraje con forma de muleta, utilizado para amarrar cabos.

**Coronamiento:** La borda en la parte de popa del barco. \* Terminación de un cabo con nudo o piña.

**Corredera:** Instrumento para medir distancias y velocidades en navegación, con respecto al agua. \* **Corredera de Barquilla:** La formada por un triángulo de madera y un cabo marcado a distancias preestablecidas. \* **Corredera Patente:** Aquella que está constituida por una hélice remolcada bien lejos a popa, un instrumento con

cuadrante en el yate, y un cabo que los une, llamado guindaleza. \* **Corredera Electrónica:** Utiliza un transductor en la carena del barco, que funciona por el efecto Doppler.

**Corredor:** El espacio de cubierta entre la borda y la carroza de la embarcación.

**Correr:** Navegar en popa o al largo con poca o ninguna vela, a causa de la fuerza del temporal; en el caso de no llevar velas, se dice correr a palo seco.

**Corriente:** Movimiento de las aguas del mar en una dirección determinada.

**Corrosión:** Desgaste lento de un objeto, por la acción química del agua de mar.

**Corsario:** El que manda una embarcación armada en corso con patente otorgada por autoridad competente.

**Curso:** Navegación que se hace en busca y persecución de piratas o embarcaciones enemigas. Es actividad lícita dentro del derecho internacional amparada en el otorgamiento de una patente.

**Cortar la proa:** Al cruzarse dos buques, pasar uno por delante de la proa del otro.

**Costa:** Orilla y límite del mar y la parte inmediata de tierra que está junto a él.

**Costado:** Cada uno de los lados que forman el casco de la embarcación de proa a popa y desde la línea de flotación hasta la borda.

**Costear:** Navegar a lo largo de la costa sin perderla de vista.

**Costero:** El barco destinado a navegar costeando.

**Costilla:** Vulgarismo que se refiere a cada una de las cuadernas del barco.

**Costura:** Unión de dos piezas de tela. \* Unión de las tablas del fondo o de las de cubierta; espacio que hay entre ellas, el cual se llena con estopa.

**Cote:** Nudo sencillo.

**Coy:** Paño de lona cuadrilongo que sirve de cama a los marineros colgándola del techo.

**Coz:** Extremo inferior de los masteleros.

**Crecente:** Aumento de nivel del agua de un mar o río, llamada también flujo o entrante.

**Cresta:** La parte culminante de una ola.

**Crucero:** Navegación de varios días de duración. \* El barco preparado para este tipo de navegación.

**Cruceta:** Barras de madera o metal más o menos perpendiculares a los mástiles en el sentido de babor a estribor, que sirve para reforzarlos descomponiendo el esfuerzo de los obenques con el objeto de lograr que los palos mantengan su rigidez, evitando el pandeo.

**Cruisingchute:** Vela más chica que un spinnaker y más grande que un genoa I, que se establece volante, conformando un genoa en ceñida y un spinnaker en popa. Se lo usa para cruceros.

**Crujía, eje de:** Impropiamente denominado eje, es el plano que divide de proa a popa la embarcación en dos mitades simétricas (bandas de babor y estribor).

**Cruz:** Unión de la caña del ancla con los brazos. \* Punto medio de la verga horizontal de figura simétrica. \* Vela de forma rectangular, muy utilizada antiguamente.

**Cruzamen:** La longitud de las vergas de un barco de cruz.

**Cuaderna:** Cada una de las piezas curvas cuya base encaja en la quilla del buque, y desde allí arranca a ambos lados, formando las costillas del mismo. \* **Cuaderna maestra:** La que se coloca en el punto de manga máxima.

**Cuadernal:** Conjunto de dos o tres poleas colocadas paralelamente dentro de la misma armadura.

**Cuaderno de bitácora:** Libro rayado y encasillado convenientemente en el cual se anotan todos los elementos que sirven para llevar la estima, las situaciones

astronómicas, las observaciones meteorológicas y los acontecimientos notables de la navegación, cuyas anotaciones las hace cada oficial al rendir su guardia.

**Cuadra:** Anchura del buque en la cuarta parte de su eslora, contada desde proa o desde popa. \* **Vela cuadra:** Vela de *cruz*. \* **A la cuadra:** *De través*. \* Dirección perpendicular a la quilla o al rumbo, equivalente al través.

**Cuadrante:** Cuarta parte de círculo. \* Cada una de las cuatro partes en que se divide la rosa de los vientos que toman el nombre del 1º, 2º, 3º y 4º a contar desde el norte por el este.

**Cuarta:** Nombre de cualquiera de los 32 rumbos o vientos en que está dividida la rosa náutica.

**Cuartel:** Entablado de madera con que se cierra la boca de una escotilla. \* La posición de una vela cazada a barlovento.

**Cuarterón:** Carta náutica de una zona reducida, muy detallada, y donde puede utilizarse una escala fija para medir distancias.

**Cuarto de guardia:** Espacio de tiempo que dura este servicio a bordo para cada individuo o brigada, que acostumbra ser de cuatro horas.

**Cubichete:** Todo lo que tapa a otra cosa para su resguardo, sirviéndole de techumbre.

**Cubierta:** Cada uno de los pisos de un navío situados a diferente altura. \* **Cubierta alta o principal:** La superior, que por antonomasia se llama solamente cubierta.

**Cuchillo:** Nombre que se da a toda vela triangular que trabaja sobre estays o como si lo tuviera.

**Cuello de ganso:** *Gansera*.

**Cuernos:** Cada uno de los tubos que conforman la martingala.

**Culebra:** Cabo delgado que, pasando por los ollaos de la vela, la toma a un palo, verga o entena, dando vueltas en espiral.

**Cunningham:** Ollao ubicado unos centímetros por encima del puño de amura de la vela Marconi, que se usa para achatar la vela. \* Por extensión, se denomina así a todo el aparejo asociado.

**Curso:** Dirección o trayectoria de un buque.

**Cúter:** Aparejo de un solo mástil y dos estays proel. Carga trinquetilla, foque, y vela mayor.

## - D -

**Dado:** Pieza cuadrada de metal embutida en el centro de una roldana para disminuir el rozamiento. \* Refuerzo cuadrado de lona que se aplica a una vela para reforzarla.

**Dar:** Alcanzar, caber o permitir. Aplícase al viento, la marea, etc. \* **Dar fondo:** Fondear una embarcación.

**Dársena:** Recinto artificial que se construye en la parte interior y más resguardada de los puertos, para la conservación y carenado de embarcaciones.

**Declararse:** Establecerse el viento en una dirección determinada después de haber estado indeciso en dirección y fuerza.

**Declinación magnética:** Angulo comprendido entre el meridiano geográfico y el meridiano magnético del lugar. \* **Declinación de un astro:** Distancia angular entre el ecuador celeste y un astro, medida en la máxima ascensión de éste.

**Defensas:** Bolsas o almohadillas que se sujetan a los costados del barco para preservarlos del choque o roce con otra embarcación o muelle, en las operaciones de abordaje o atraque.

**Delfinera:** Tablón ancho que se ubica en proa y que permite maniobrar las velas de proa, reemplazando al botalón.

**Demanda, navegar en:** Navegar hacia un lugar determinado. Por ejemplo, navegar en demanda de un puerto o de la costa.

**Demora:** Angulo comprendido entre el eje de crujía y la marcación de un punto notable. Fuera del Río de la Plata, los significados de demora y marcación se invierten.

**Depresión del horizonte:** Angulo formado por el horizonte sensible y el del mar. A mayor altura del observador, mayor depresión del horizonte.

**Deriva:** Desvío de una embarcación de su verdadero rumbo, por efecto de la corriente. \* **A la deriva:** *Al gárete.*

**Derivar:** Caer la embarcación a sotavento. Por extensión, en la navegación en popa es caer a la banda contraria a la de la amura.

**Derrame:** El viento que se escapa de las velas por sotavento. Caer en derrame es entrar con un velero en la zona de perturbaciones de viento que se forman por el escape de las velas de otro barco.

**Derrota:** Trayectoria descrita por una embarcación.

**Derrotero:** Publicación voluminosa, con gran cantidad de datos sobre los puertos, regímenes de viento, obstáculos, etc.

**Desabrigado:** Dícese de cualquier fondeadero expuesto al viento y el mar, sin resguardo aparente.

**Desadujar:** Deshacer las adujas de un cabo.

**Desaferrar:** Quitar los tomadores con que está aferrada una vela.

**Desahogado:** Dícese del barco que navega con soltura.

**Desaparejar:** Quitar el aparejo de una embarcación.

**Desarbolar:** Destruir, tronchar o derribar los palos de una embarcación. \* Desarmar la arboladura.

**Desarmar:** Quitar a un barco su armamento o pertrechos necesarios para la navegación.

**Desatracar:** Apartar una embarcación de otra o de un atracadero, muelle, etc.

**Descalar:** Sacar el timón de su lugar.

**Descalcador:** Aparato de calafate para descascar.

**Descascar:** Sacar las estopas viejas de un buque.

**Descolchar:** Desunir los cordones de los cabos.

**Descuartelar:** Rumbo algo más franco que el de la navegación de bolina.

**Descubierta:** Inspección del estado del aparejo de un buque. \* Reconocimiento que a la salida y puesta del sol se hace de todo el espacio circundante, hasta donde alcanza la vista.

**Desembarcadero:** Lugar destinado a desembarcar.

**Desembarcar:** Sacar efectos de a bordo y llevarlos a tierra. También aplicable a personas.

**Desencallar:** Poner a flote una embarcación encallada o varada.

**Desencapillar:** Zafar o desprender lo que está encapillado.

**Desenrizar:** *Desrizar.*

**Desenvergar:** Quitar las velas de sus palos o perchas.

**Desfondar:** En relación al casco del buque, agujerarse su fondo por un golpe fortuito. \* Fallar una vela por su centro a causa de la fuerza del viento. \* Hundirse una cubierta, escotilla, mamparo, etc., por efecto de un esfuerzo.

**Desguace:** Acción y efecto de desguazar.

**Desguarnir:** Despasar el cabo de un aparejo que laborea por un motón, cuadernal, o molinete.

**Desguazar:** Deshacer un buque para aprovechar sus partes.

**Desguindar:** Bajar lo que está guindado.

**Deshecho:** Dícese de un temporal o viento de fuerza extraordinaria.

**Despasar:** Sacar un cabo de los motones por donde trabaja. \* Desguarnir el cabrestante.

**Despedir:** Refiriéndose a la costa que tiene bajos o arrecifes se dice que la costa despide un bajo, arrecife, etc.

**Desplazamiento:** Peso del volumen de agua desalojado por la obra viva de la embarcación. De acuerdo al principio de Arquímedes, es igual al peso de la embarcación.

**Despuntar:** Contornear una punta o cabo de la tierra.

**Desrelingar:** Quitar las relingas a las velas.

**Desrizar:** Soltar los rizos.

**Desvío del compás:** Angulo formado por el compás con respecto al meridiano magnético, por efecto de la influencia de las masas ferromagnéticas del barco.

**Desvirar:** Dar vueltas al cabrestante en sentido contrario al de virar.

**Dique:** Muro construido para contener las aguas. \* **Dique seco:** Recinto estanco que se llena de agua por la abertura que cierra una compuerta, por donde entran navegando los barcos que quedan en seco por el desagote del agua del dique. \* **Dique**

**flotante:** Es una construcción que altera en forma considerable su línea de flotación, levantando los barcos para carenarlos o repararlos.

**Dormido:** Dícese del buque cuando navega escorado por el viento y no obedece al timón. \* Dícese del buque de rolo amplio y lento cuando, al llegar al punto de máximo balanceo, queda parado unos momentos antes de adrizarse. \* Aplícase al compás que por falta de fuerza directriz u otros defectos, tarda en volver al meridiano magnético en los cambios de rumbos. \* Pieza que se coloca sobre la quilla y en el que se afirma el pie de la varenga.

**Dotación:** Tripulación de un barco. \* **Dotación, con:** Dícese del buque cuyo dueño es socio de un club reconocido por la Prefectura Naval Argentina.

**Draga:** Barco provisto de maquinaria apropiada para excavar y limpiar fondos.

**Drifter:** Tipo de genoa muy grande, de material liviano y corte bolsudo, que se establece volante. Se usa con vientos suaves.

**Driza:** Nombre dado a los cabos o cables que izan las velas en los palos. \* **Puño de driza:** Puño alto de las velas triangulares.

**Durmiente:** Listón que corre de proa a popa, contra la parte superior de las cuadernas, y que complementa el apoyo de los baos.

**Duro:** Dícese del viento muy fuerte. \* El barco que aguanta mucho viento escorando poco.

- E -

**Eclíptica:** Plano en el cual la tierra se desplaza alrededor del sol describiendo una elipse, y que forma con el plano del ecuador un ángulo de 23° 27'.

**Ecosonda:** Sonda electrónica, basada en la reflexión de ondas sonoras en el fondo.

**Ecuación de tiempo:** Diferencia entre el tiempo medio indicado en el cronómetro y la hora solar. Dato suministrado por el almanaque náutico.

**Ecuador:** Círculo máximo de la esfera terrestre, perpendicular al eje de rotación de la tierra. Divide a la misma en dos hemisferios, norte y sur.

**Elevación:** Angulo comprendido entre la visual a un astro y la línea de horizonte, medido por la vertical. \* Altura sobre el nivel del mar.

**Embancarse:** Varar en un banco.

**Embarcación:** *Buque.*

**Embarcadero:** Lugar destinado al embarque de personas y efectos.

**Embarcar:** Meter efectos en una embarcación. Aplicable a personas y al agua que pudiese alcanzar la borda.

**Embarrancar:** Varar, clavándose el barco en fondo de arena o fango.

**Embate:** Choque impetuoso del mar.

**Embestir:** Chocar, dar un barco contra la costa o contra otra embarcación.

**Embicar:** Embestir derecho en la playa con la embarcación.

**Emblema:** Distintivo de la clase a la que pertenece un velero, que va pintado en la vela mayor.

**Embonar:** Acción de colocar los embonos. \* Forrar exteriormente con tablonés el casco de un buque para ensanchar su manga.

**Embones/os:** Tablas faltantes en proporción de 1 de cada 6 aproximadamente, que se colocan (bien ajustadas) al último en el forrado de un barco. De este modo, la madera al humedecerse se hincha y presiona a las demás, logrando una estanqueidad notable sin necesidad de calafateo.

**Embrear:** Untar con brea una cosa.

**Empalme:** Unión íntima entre los extremos de dos maderos, cabos, etc.

**Empañicar:** Acción de plegar la vela sobre la botavara al tomar mano de rizados, o al aferrarla.

**Empavesada:** Faja de lana o paño azul encarnado, con franjas blancas, para adornar las bordas y cofas de los buques.

**Empavesado:** El conjunto de galas con que se adornan los barcos para celebraciones de días determinados.

**Empavesar:** Adornar la embarcación para los días de fiesta.

**Empernar:** Asegurar con pernos.

**Empopada:** *Popa redonda.*

**Empopar:** Virar hasta colocar la popa al viento.

**Empuñidura:** Cabo que sujeta los puños o ángulos de la vela, o todo lo que va a trabajar como tal, como los extremos de las fajas de rizados.

**Encabricular:** Hacer cabrillas el agua del mar; *cabrillar.*

**Encajarse:** Morderse un cabo o cable entre la roldana y cajera.

**Encalladero:** Lugar donde pueden encallar las naves.

**Encallar:** Dar la embarcación en fondo duro o entre piedras, quedando inmóvil en ellos.

**Encalmar:** Quedar un barco sin viento en medio de una calma.

**Encapilladura:** La acción de encapillar. \* El extremo de todo cabo encapillado en cualquier punto. \* La parte del palo donde se afirman los obenques y/o los estays.

**Encapillar:** Enganchar un cabo al penol de una verga, cuello de palo o mastelero, etc., por medio de una gaza.

**Encastrar:** Endentar dos piezas.

**Encontrado:** Rumbo contrario que siguen dos embarcaciones.

**Encrespase:** Hablando del mar, alterarse éste elevándose las olas con la fuerza del viento.

**Enfachar:** Ponerse en facha.

**Enfilación:** Línea de posición que se obtiene al coincidir dos o mas objetos sobre una misma línea.

**Engalanado:** El conjunto de banderas y gallardetes que adornan el barco el día de celebración.

**Engalgar:** Colocar dos anclas una detrás de la otra sobre el mismo fondeo.

**Engazar:** Ajustar y poner de firme gazas a los motones, cuadernales y vigotas.

**Engrillear:** Unir o asegurar por medio de un grillete.

**Enjarciar:** Poner la jarcia a una embarcación.

**Enjaretado:** Especie de rejilla formada por barrotes y listones cruzados a escuadra. \* Conjunto de jaretas que en el mar se hacen en las jarcias cuando se hallan flojas.

**Enjaretar:** Hacer pasar por una jareta una cinta, cordón, etc.

**Enjuncar:** Atar o aferrar con ligeras filásticas las velas previamente dobladas para usarlas en el momento conveniente, rompiendo las ligaduras.

**Enrollador:** Mecanismo que permite hacer rotar el foil de modo tal que la vela disminuye su superficie enroscándose sobre sí misma. Permite eliminar la antagalla.

**Ensenada:** Entrante en la tierra que forma seno, y sirve de abrigo a las embarcaciones. Cuando es pequeña se llama ancón, y antiguamente angra.

**Entalingar:** Unir el chicote del cabo al arganeo del ancla.

**Entena:** Percha en que se envergan las velas latinas.

**Entrañar:** Embutir un cabo con otro de menor mena por el hueco que dejan los cordones en su superficie para redondearlo.

**Envergar:** Sujetar las relingas de las velas a las vergas. Por extensión, se aplica a la acción de afirmar una vela a un palo o estay.

**Equipo:** Equivalente a equipaje. \* La tripulación de un yacht.

**Escala de vientos:** Escalera formada por dos cabos, llamados brandales, unidos por flechastes.

**Escandallar:** Sondear con el escandallo.

**Escandallo:** Peso que las sondas manuales llevan amarrada en un extremo de la sondaleza. Cuenta con una cavidad abierta en su parte inferior que permite averiguar la composición del fondo.

**Escandalosa:** Vela que se coloca sobre el pico de la cangreja, para aprovechar más el viento.

**Escarceo:** Especie de efervescencia en la superficie del mar formando pequeñas olas que son producidas por el encuentro de corrientes.

**Esclusa:** El paso navegable que situado entre dos muros da acceso a una dársena o un dique.

**Escobén:** Cada uno de los agujeros que se abren a los costados de la roda, para que pasen por ellos los cables o cadenas.

**Escollera:** Dique de defensa que se construye con piedras para resguardo contra la marejada y las corrientes.

**Escollo:** Arrecife o peñasco bajo el agua, que no se descubre bien. Cuando éste vela sobre la superficie se llama farallón.

**Escora:** Angulo formado por el plano de crujía con respecto a un plano vertical.

**Escorar:** Inclinar el velero hacia una banda.

**Escota:** Cabo o aparejo afirmado en los puños de escota de las velas o en la botavara. Sirve para bracear a aquellas. \* **Puño de escota:** Puño bajo de popa de la vela.

**Escotera:** Abertura o artificio por donde pasa una escota.

**Escotilla:** Acceso a la cabina desde cubierta.

**Escotín:** Escota de cualquier vela de cruz de un buque, excepto las mayores.

**Escuadra:** Conjunto de buques de guerra de una misma bandera, y al mando de un jefe.

**Eslinga:** Cabo grueso, con un guardacabo en su parte media, y gazas o ganchos en sus chicotes, para levantar pesos.

**Eslora:** Longitud del barco tomada del extremo de la roda al extremo del codaste. \*

**Eslora entre perpendiculares:** La medida del extremo anterior de la roda al extremo posterior del codaste. \* **Eslora en flotación:** La medida en los extremos de la línea de flotación.

**Esnón:** Riel de los palos y perchas por donde se fijan los garruchos.

**Espadilla:** Remo grande que se coloca en el coronamiento de popa de los botes para gobernarlo a falta de timón.

**Espejo:** Parte plana o ligeramente curvada de la embarcación.

**Esperanza:** Sobrenombre que se da al ancla mayor del barco.

**Espía:** Cabo que sirve para trasladar el barco maniobrándolo desde a bordo, habiendo previamente afirmado su otro extremo en algún lugar.

**Espiche:** Tapón del orificio de desagüe de embarcaciones pequeñas.

**Espigón:** Construcción que avanza hacia aguas profundas para servir de embarcadero. \* *Rompeolas.*

**Espolón:** Punta en que remata la proa de una nave. \* Pieza de acero aguda y afilada, que salía de la proa de un buque y que servía para embestir las naves enemigas.

**Esqueleto:** Armazón del barco formado por la quilla, roda, codaste y cuadernas.

**Esquife:** Bote chico de dos proas.

**Estabilidad:** Es la mayor o menor capacidad del barco de adrizarse por si mismo, cuando por cualquier causa momentánea es escorado.

**Establecer:** Refiriéndose a una vela, es el acto de izarla y cazarla para que tome adecuadamente el viento.

**Estacha:** Cuerda atada al arpón de la pesca de ballenas.

**Estado:** **Estado absoluto** de un cronómetro es la diferencia de éste con respecto al tiempo medio.

**Estanco:** Como adjetivo, indica al objeto sellado que no hace agua por sus juntas. \*

**Compartimiento estanco:** Cada una de las secciones independientes que tiene el casco de un buque para evitar el hundimiento, aunque se inunde una de ellas.

**Estay:** Cable de acero que sujeta los palos en el sentido longitudinal. \* **Estay de violín:** Estay que está tomado por sus dos extremos en el mástil, y que tiene una martingala en el medio. Se utiliza para ayudar a soportar los esfuerzos de flexión en el mástil. \* **Estay de galope:** El más alto de todos, que sujeta el tope de los mastelerillos. \* **Baby estay:** Estay que, en los aparejos al tope, se utiliza para dar una cierta curvatura al mástil.

**Estela:** Rastro o señal que deja la navegación del barco, al mover las aguas.

**Estiba:** Distribución de la carga.

**Estibar:** Guardar ordenadamente cosas sueltas para que ocupen el menor espacio posible. \* Distribuir convenientemente los pesos del buque.

**Estima:** El cálculo de la situación del barco, fundado en los rumbos, distancias navegadas, corrientes probables y abatimiento.

**Estoa:** Estado estacionario de una marea o corriente.



**Estopa:** Hilachas de lino o cáñamo, que sirve para calafatear.  
**Estopor:** Aparato colocado en cubierta que sirve para frenar la cadena del ancla.  
**Estrecho:** La angostura o canal por donde se comunican dos mares.  
**Estrenque:** Maroma gruesa.  
**Estrepada:** Inercia del barco.  
**Estribor:** Costado derecho, mirando de popa a proa.  
**Estrinque:** *Estrenque*.  
**Estrobo:** Pedazo de cabo unido por sus chicotes.  
**Estropada:** Argentinismo que se usa en lugar del vocablo correcto, *estrepada*.

- F -

**Facha, ponerse en:** Orzar hasta quedar proa al viento.  
**Faja de rizos:** *Mano de rizos*.  
**Falca:** Tabla delgada que en las embarcaciones menores se pone de canto de proa a popa, encima de la borda, para que no se introduzca el agua.  
**Falcacear:** Ligar el extremo de un cabo para que no se descolchen sus cordones.  
**Falúa:** Embarcación menor a remo, en la que se arbolan dos palos para navegar a vela.  
**Fanal:** El farol o linterna que tienen los faros, para aviso de los navegantes.  
**Farallón:** Roca alta y tajada que sobresale en el mar.  
**Faro:** Torre alta en las costas y puertos, con luz en su parte superior para guía de los navegantes.  
**Farol:** Artefacto para dar luz, provisto de un tubo o sector de vidrio, y construido de manera que el viento y la lluvia no lo apaguen.  
**Ferro:** Lo mismo que ancla, anclote o rezón.  
**Filar:** Lascar progresivamente una escota.  
**Filástica:** Las fibras o hebras sin torcer, que en forma de hilo forman la base de todo cabo.  
**Fiordo:** Entrante del mar en la tierra, de orillas muy escarpadas y aguas profundas.  
**Firme:** *Ver chicote*.  
**Flattener:** Ollao ubicado unos centímetros por encima del puño de escota de la vela Marconi, que sirve para eliminar el corte bolsudo que tiene la misma cerca del pujamen.  
**Flechadura:** Conjunto de flechastes.  
**Flechaste:** Cada uno de los travesaños de cabo fino que, ligados a los obenques, sirven de peldaños para subir a lo alto de los palos.  
**Floater:** Spinnaker extremadamente liviano, para muy poco viento.  
**Flota:** Conjunto de embarcaciones.  
**Flotabilidad:** Cualidad de sobrenadar en la superficie de un líquido.  
**Flotador:** Objeto de gran flotabilidad incorporado a una estructura con el objeto de evitar su hundimiento.  
**Flujo:** Movimiento de ascenso de la marea.  
**Fogonadura:** Agujero practicado en cubierta por donde pasan los palos.  
**Foil:** Riel o esnón que se afirma sobre un estay y permite embutir la relinga del gratil de las velas.  
**Fondeadero:** Lugar seguro para fondear.

**Fondear:** Amarrar una embarcación al fondo mediante un cabo o cadena, ya sea utilizando un ancla o un muerto.

**Fondeo:** Cabo o cadena que se utiliza para fondear un buque.

**Fondo:** La parte de la corteza terrestre cubierta por las aguas. Según su composición, se selecciona el tipo de ancla adecuado.

**Foque:** Vela triangular que va envergada en los estays de proa. Cuando hay varias, indica la ubicada más a proa.

**Forrar:** Acción de poner las tablas que forman el casco, recubriendo el esqueleto del barco.

**Forro:** Conjunto de tablas que cubren el esqueleto del barco en sentido longitudinal.

**Fortuna, de:** Dícese de todo aquello que se arma con los recursos de a bordo cuando por avería no se pueden utilizar los elementos normales.

**Fragata:** Embarcación de tres palos (trinquete, mayor y mesana) y aparejo de vela cuadra.

**Fraile:** Trozo de madera que nace en la quilla y sobresale en cubierta, que sirve para amarrar la boza.

**Franco:** Se dice del viento cuando entra a la embarcación en una dirección comprendida entre través y popa.

**Franco bordo:** Distancia medida entre la línea de flotación y la borda.

**Franquía, ponerse en:** Estar el barco en condiciones de zarpar en cualquier momento.

**Frenillo:** Cada uno de los cabos que unen el extremo del moco con el botalón.

**Frescachón:** Dícese del viento con una velocidad de 40 km/h.

**Fresco:** Dícese del viento de unos 30 km/h.

- G -

**Galápago:** Trozo de madera asegurado en uno y otro lado de la cruz de una verga, para sujetar la trinca del cuadernal de la paloma.

**Galeno:** Viento suave y apacible.

**Galeón:** Bajel grande y de alto bordo, que tuvo su auge en el siglo XVI.

**Galera:** Barco a vela y remo, que llevaba tres velas latinas, pero su mayor andar era a remo, dispuestos los remeros en uno o dos pisos. Los bogadores que trabajaban de a dos o tres en cada remo, eran forzados, cumpliendo condenas.

**Gallardete:** Faja estrecha de tela que va disminuyendo de ancho hasta terminar en punta. Se coloca en embarcaciones, para engalanar o hacer señales.

**Gallardetón:** Gallardete rematado en dos puntas, más corto y ancho que el ordinario.

**Galleta:** Herraje al tope del mástil para distanciar el estay de popa de la baluma. \* Pan sin levadura y cocido dos veces para que dure más.

**Galón:** *Cintón.*

**Galope:** Distancia entre la última encapilladura del mastelero de juanete y la perilla del palo. \* **Estay de galope:** Ver *estay.*

**Gansera:** Articulación en la que se mueve la botavara cuando está afirmada al mástil.

**Garete, al:** Embarcación u objeto cualquiera que flota sin gobierno a merced del viento y las corrientes.

**Garganta:** La mayor estrechura de un canal o de la entrada a un puerto.

**Garrar:** *Garrear.*

**Garrear:** Resbalar el ancla en el fondo cuando el buque está fondeado.

**Garrucho:** Anillo o patín que corre por el esnón de una percha o por un estay, y que va firme en la relinga de una vela.

**Gatera:** Tubo de hierro por el que baja la cadena del ancla hasta la caja de cadenas.

**Gavia:** Vela que se larga en el mastelero mayor, o mastelero de gavia. \* Por extensión, todas las velas de los masteleros.

**Gaviero:** El cabo de mar, encargado de un palo en los veleros antiguos.

**Gavión:** Defensa de las orillas contra los embates de las olas formada por conjuntos de piedras tomados con tejido de alambre.

**Gaza:** Ojo o asa formado en el chicote o seno de un cabo.

**Genoa:** Vela foque, con el puño de escota más bajo, pujamen más largo y mayor superficie. De acuerdo a ésta se designan a los distintos tipos genoa uno, genoa dos y genoa tres, siendo la uno la mayor.

**Genol:** Cada una de las piezas que se amadrinan a las varengas para formar las cuadernas.

**Girocompás:** Brújula no magnética, cuya constancia direccional está basada en el principio del giróscopo.

**Gobernar:** Dirigir el barco con el timón.

**Goleta:** Embarcación y aparejo de dos palos aproximadamente iguales, que generalmente cargan velas cangrejas. También hay goletas de tres palos de iguales características.

**Grampín:** Rezón pequeño.

**Gratil:** Lado de la vela que se sujeta al palo o estay. \* **Gratil alto:** En la vela tarquina y la cangreja, la orilla que se ubica entre los puños altos.

**Grillete:** Pieza de metal, comunmente en forma de U, y atravesada en sus extremos perforados por un perno llamado gusano. Se usa para unir o afirmar algo. \* Medida de la cadena de fondeo que tiene 25 m de longitud. \* **Grillete automático:** Aquel con mecanismo de apertura rápida.

**Grímpola:** Gallardete colocado al tope del mástil para saber la dirección del viento.

**Gruesa:** Dícese de la mar cuando está arbolada.

**Grumete:** Aprendiz marinero.

**Guaira:** Vela de forma triangular cuyo gratil va afirmado al palo en su parte inferior y el resto en un pico que se iza contra el palo.

**Gualdrapazo:** Golpe que dan las velas contra los mástiles y las jarcias por efecto del viento.

**Gualdrpear:** Dar gualdrapazos.

**Guardacabo:** Anillo de metal, acanalado en su parte exterior, al que se ajusta un cabo o cable y sirve para evitar el roce.

**Guardamancebo:** Cable que va de proa a popa por ambas bordas y está sostenido por candeleros para seguridad de la tripulación.

**Guardia:** Servicio de vigilancia en navegación que se cumple habitualmente cada cuatro horas. \* El grupo de personas que lo prestan. \* Tiempo que dura el servicio.

**Guardín:** Aparejo que se arma a cada lado de la caña del timón para gobernarlo con menos esfuerzo.

**Guarne:** Cada una de las vueltas de un cabo alrededor de las piezas en que ha de funcionar.

**Guía escotas:** *Escotera.*

**Guinda:** Altura de un palo, medida de la fognadura al tope.

**Guindaleza:** Cabo que une el rotor de la corredera patente con el instrumento propiamente dicho.

**Guindamaina:** Saludo que hacen los buques arriando e izando la bandera.

**Guindar:** Llevar más arriba una cosa que está pendiente de un cabo.  
**Guindaste:** Amarre de los escotines de las gavias. \* Armazón con forma de horca, con cajera y roldana.  
**Guindola:** Pequeño andamio volante.  
**Guiñada:** Movimiento de un buque que cae sucesivamente de una banda a la otra, ya sea por marejada, mal gobierno, etc.  
**Guiñar:** Dar guiñadas el buque.  
**Guión:** En un remo, extremo opuesto a la pala, por donde se lo toma para accionarlo.  
**Guitarra:** Aparejo formado por dos motones de briol, que sirve para desmultiplicar el esfuerzo que se realiza con el cabo.  
**Gusano:** Perno que cierra los extremos de un grillete.

- H -

**Hervidero:** Escarceo, movimiento de las aguas por efecto de corrientes encontradas.  
**Hincar:** Enganchar el ancla en el fondo.  
**Hombre al agua:** Voz de alarma dada al caer alguien al agua. \* Maniobra que se realiza para recobrar una persona caída al agua.  
**Horizonte:** La línea de separación que se presenta a la vista entre el cielo y el mar.  
**Huracán:** Viento de extraordinaria velocidad que procede en general de las regiones tropicales.

- I -

**Imbornal:** Perforación por la que puede drenar el agua que se embarca.  
**Inteligencia:** Comunicarse o entenderse un barco con otro por medio de señales.  
**Isobaras:** Líneas que unen puntos de igual presión atmosférica. Se encuentran indicadas en las cartas meteorológicas.  
**Isobatas:** Líneas que unen puntos de igual profundidad.  
**Isotermas:** Líneas que unen puntos de igual temperatura.  
**Izar:** Hacer subir un objeto, tirando de un cabo.

- J -

**Jabeque:** Embarcación de tres palos, con velas latinas.  
**Jarcia:** Aparejos y cabos de una embarcación. \* **Jarcias fijas:** Conjunto de cables y cabos que, tesados, sirven de sostén y refuerzo a palos, perchas, etc. \* **Jarcias móviles:** Conjunto de cables y cabos que sirven para maniobrar las vergas, velas, etc.  
\* **Jarcias de labor:** *Jarcias móviles.*  
**Jarcia:** *Enjarcia.*  
**Jareta:** Cabo que sirve para asegurar los palos cuando la obencadura se ha aflojado en un temporal. \* Costura que se hace en una tela doblando la orilla y cosiéndola por un lado, de suerte que quede un hueco para meter por él un cabo.

**Juanete:** Vela que se larga en los mastelerillos. Cuando son más de uno se denominan, de arriba abajo: sobresobrejuanete, sobrejuanete y juanete. \* **Mastelero juanete:** Mastelerillo.  
**Junco:** Embarcación usada en China.  
**Junta:** Empalme o costura.

- K -

**Ketch:** Aparejo de palo mayor y mesana, en el que éste último se sitúa delante de la caña del timón. La superficie de la vela de mesana es del orden del 20% de la superficie total.

- L -

**Laborear:** Pasar y correr un cabo por la roldana de un motón.  
**Lampazo:** Estropajo de filásticas que se usa a bordo para secar.  
**Lancha:** La mayor de las embarcaciones de servicio de un barco.  
**Landa:** Herrajes fuertemente tomados a cubierta para hacer firmes los obenques y estays.  
**Lantia:** Farol o linterna para iluminar la bitácora.  
**Lanzamiento:** Prolongación de la roda o codaste sobre la línea de flotación.  
**Lapa:** Molusco que se adhiere a la obra viva de los cascos.  
**Largo:** Dirección intermedia entre el través y la popa. Se utiliza en el modo adverbial *a un largo*. \* Arriado, suelto.  
**Lascar:** Aflojar totalmente un cabo; dar cabo.  
**Lastre:** Material pesado que se suspende de la quilla o en el fondo de la sentina para dar estabilidad al barco.  
**Latina:** Vela triangular envergada en entena, que suelen usar las embarcaciones de poco porte.  
**Latino:** Aparejo que lleva velas latinas.  
**Latitud:** Arco del meridiano que pasa por el lugar, comprendido entre éste y el ecuador.  
**Levar:** Izar el ancla.  
**Libra:** Unidad de fuerza, equivalente a 453,592 gr.  
**Ligada:** *Ligadura*, atadura.  
**Ligadura:** Conjunto de vueltas que sirve para unir dos cabos u otros objetos.  
**Ligazón:** Las piezas que empernadas dan trabazón al esqueleto del barco.  
**Limbo:** El círculo que presenta un astro. \* El arco graduado que llevan los instrumentos de medir ángulos.  
**Limera:** Tubo dentro del cual gira el eje del timón.  
**Línea:** **Línea de flotación:** Línea que separa la obra viva de la obra muerta. \* **Línea de fe:** Línea paralela al eje de crujía que tienen los compases que van fijos al casco. \*  
**En sus líneas:** Dícese del barco que no está aporado ni aporado.  
**Linga:** *Eslinga*.  
**Litera:** Cama firme a los mamparos del barco.  
**Livarda:** Percha diagonal de la vela tarquina.

**Llamadores:** Prolongación de cabo que sigue a las drizas de cable de acero. \* Cabos para repicar las velas manteniéndolas bajo tensión.

**Llano:** El mar cuando no está rizado. \* Nudo marinerero utilizado para unir cabos de la misma mena.

**Longitud:** Arco del ecuador comprendido entre el meridiano que pasa por el punto considerado y el de referencia.

**Lúa:** Cara de sotavento de las velas. \* **Tomar por la lúa:** Tomar el viento por sotavento, trasluchando.

**Luchadero:** Parte del remo que apoya en el tolete.

**Lumbrera:** Lugar del casco o cubierta que permite, por estar hecho de un material traslúcido o transparente, que penetre la luz al interior del buque.

## - M -

**Maceta:** *Mandarria*; diminutivo de maza. \* Madera acanalada que se usa para aferrar las gazas.

**Macizo:** Masa de madera ubicada a popa y a continuación del quillote, que soporta el tintero inferior del timón.

**Malacate:** Tambor metálico con manija, donde se enrosca un cable o cabo que en su extremo lleva un gancho; sirve para subir embarcaciones.

**Malecón:** Rompeolas, murallón para defensa y contención de las aguas.

**Mamparo:** Tabique divisorio. \* **Mamparo de colisión:** Mamparo estanco colocado detrás de la roda, para que en caso de colisión y ruptura de la proa, la embarcación no haga agua. El espacio que queda se aprovecha normalmente para colocar la caja de cadenas.

**Mandarria:** Martillo de calafateo.

**Manejable:** Aplícase al viento y mar, cuando su fuerza permite maniobrar con facilidad.

**Manga:** Ancho máximo de una embarcación.

**Manguerote:** Tubo de lona, que se arma con su boca de embudo hacia barlovento, y que penetra por una escotilla o tambucho para ventilar el barco.

**Maniobra:** Conjunto de cables, cabos y/o aparejos de labor. \* Evolución y movimiento de un barco. \* Faena hecha a bordo.

**Mano de rizos:** Cada una de las fajas delimitadas por una hilera de ollaos, utilizados para disminuir la superficie de la vela cuando el viento es muy fuerte; esta acción se denomina tomar mano de rizos.

**Mapa:** Carta náutica. \* En el ancla, son las partes planas de las uñas.

**Marca:** Señal que se coloca en un buque para denotar una condición especial, como varado, al garete, maniobra restringida, etc.

**Marcación:** Angulo comprendido entre la visual a un punto notable y el meridiano magnético del lugar. Es igual al rumbo más la demora. Fuera del Río de la Plata, los significados de marcación y demora se invierten.

**Marcar:** Acción de tomar una marcación.

**Marchapié:** Cabos dispuestos en las vergas de las gavias sobre los que se paran los gavieros.

**Marconi:** *Bermuda*.

**Marea:** Movimiento alternativo de flujo y reflujo del mar.

**Marejada:** Movimiento de olas grandes sin borrasca.

**Maremoto:** Agitación de las aguas del mar, produciendo a veces olas enormes, a causa de los movimientos tectónicos del fondo.

**Mareo:** Desazón y turbación de la cabeza y del estómago que se experimenta principalmente en la navegación.

**Margarita:** Nudo o vuelta que se da a los cabos para acortarlos o para evitar que cierta parte de los mismos trabaje.

**Marina flotante:** Pontón que puede subir y bajar con la marea, guiados por estacas clavadas en el fondo del río.

**Marinar:** *Amarinar.*

**Marinería:** Profesión del hombre de mar.

**Marinero:** El que entiende el arte de la marinería. \* Dícese del buque dócil a las maniobras.

**Marino:** Lo que pertenece al mar. \* Oficial de marina.

**Marola:** Movimiento de grandes olas en el mar.

**Maroma:** Cabo grueso de esparto, cáñamo u otras fibras vegetales o sintéticas.

**Martingala:** Cruceta del estay de violín.

**Mascarón:** La talla en madera que adornaba la proa de los antiguos veleros, colocada sobre el tajamar.

**Mastelerillo:** Palo menor que se ubica sobre el mastelero y sostiene los juanetes. \*

**Mastelerillo de perico:** Mastelerillo del palo mesana. \* **Mastelerillo de proa:** Mastelerillo del palo trinquete. \* **Mastelerillo mayor:** Mastelerillo del palo mayor.

**Mastelero:** Palo menor que va sobre los palos machos y sirve para sostener las gavias y juanetes. \* **Mastelero de gavia:** Mastelero del palo mayor. \* **Mastelero de sobremesana:** Mastelero del palo mesana. \* **Mastelero de velacho:** Mastelero del palo trinquete. \* **Mastelero juanete:** Mastelerillo.

**Mástil:** Palo de una embarcación.

**Matafión:** Cabo delgado, hecho firme a cada lado de la vela en los ollaos de la faja de rizos.

**Matrícula:** Certificado otorgado por la Prefectura Naval Argentina a las embarcaciones con tonelaje de Arqueo mayor que dos.

**Mayor:** *Palo mayor.* \* Vela que se larga en el palo mayor.

**Mecha:** Parte inferior de los palos que se apoya en la carlinga. \* Eje del timón.

**Mena:** Grosor de un cabo, medido por su circunferencia.

**Mercante, buque:** El que sirve para conducir mercaderías de unos puertos a otros.

**Meridiano:** Cualquier círculo máximo del globo terrestre que pasa por los polos geográficos.

**Merlín:** Cabo delgado alquitranado, para aforrar gazas y otros usos.

**Mesa:** Asiento que se forma en los cuellos de los masteleros para descanso de los baos. \* **Mesa de guarnición:** Plataforma ubicada a los costados del buque, frente a cada palo, y en la que se afirman las tablas de las jarcias respectivas.

**Mesana:** *Palo de mesana.* \* Vela que va contra este mástil.

**Metacentro:** En un cuerpo simétrico flotante, punto en que la vertical que pasa por el centro de empuje de las aguas corta, cuando aquél se inclina un poco, la dirección que toma en tal caso la línea que pasaba por los centros de gravedad y de presión, y que era vertical cuando el cuerpo estaba en reposo y adrizado. Cuando el metacentro es más alto que el centro de gravedad, lo que se verifica en función de la forma del casco y de la distribución del peso, el par constituido por el empuje y la gravedad tienden a adrizar el barco, y el equilibrio es estable.

**Milla:** Unidad de longitud, equivalente a un minuto de arco terrestre tomado sobre el ecuador, o sea a 1852 m o 6077 pies. Difiere de la milla terrestre, que equivale a 1609,34 m aproximadamente.

**Moco:** Cada una de las perchas pequeñas que penden de la cabeza del bauprés y sirven de guía a los cabos que aseguran el botalón.

**Mogote:** Montecillo aislado de forma cónica.

**Molinete:** Piezas destinadas a la función de pequeños cabrestantes, para cobrar escotas, drizas, etc.

**Mordaza:** Herraje destinado a morder un cabo para sujetarlo.

**Morder:** *Hincar.*

**Mordido:** Dícese de un cable o cabo que está apretado por otro o por sí mismo hasta un punto tal que no se puede mover.

**Mortero:** La caja cilíndrica o semiesférica que contiene el compás.

**Mosquetón:** Anilla que se abre y cierra mediante un resorte. Se usa para envergar el foque.

**Motón:** Conjunto de cajera y roldana, que forma parte de aparejos y sirve para cambiar la dirección de un cabo.

**Motonería:** Conjunto de motones, cuadernales y demás piezas similares.

**Muelle:** Muro construido en la orilla de un río o alrededor de una dársena, para que atraquen los barcos.

**Muerto:** Elemento de gran peso apoyado en el fondo donde se afirma el cabo de fondeo.

**Muleta:** Percha portátil mas corta que el tangón, cuya función es deflectar hacia afuera la braza, reduciendo en gran manera el esfuerzo sobre ésta.

- N -

**Nadir:** Punto de la esfera celeste diametralmente opuesto al cenit, que se halla en la prolongación de la línea que parte del punto en que estamos situados, y pasa por el centro de la tierra.

**Naufregar:** Hundirse, irse a pique un barco por cualquier accidente.

**Náutica:** Ciencia de navegar.

**Naval:** Lo que tiene relación con la marina.

**Nave:** *Buque.*

**Navegación:** La acción de navegar. \* El viaje que se hace con el barco. \* El tiempo que dura el viaje.

**Navegar:** Viajar por agua en una embarcación.

**Navío:** Bajel grande.

**Neblina:** Vapor de agua menos denso que la niebla.

**Negar:** Bornear el viento de modo tal que se pone más a proa.

**Nervio:** Cable de acero que se extiende de proa a popa de una embarcación paralelo a crujía para prender el arnés.

**Niebla:** Vapor de agua que cierra toda visibilidad, haciendo peligrosa la navegación.

**Noray:** *Bita.*

**Novilunio:** Conjunción de la luna y el sol.

**Nudo:** Unidad de medida de velocidad, equivalente a una milla náutica por hora, o sea a 1,852 km/h. \* Enlace de dos cabos o dos partes de un mismo cabo. \* **Nudo**

**marinero:** El nudo fácil de armar y desarmar a voluntad, por más que esté azocado.



**Obencadura:** Conjunto de obenques.

**Obenque:** Cada uno de los cables que sujetan los palos por los costados. Se tesan y templan con tensores, que van tomados de las landas. Cuando hay dos pares, se denominan obenques altos y bajos. \* **Obenque intermedio:** El que va de un extremo de la cruceta baja al arraigo del la alta.

**Obenquillos:** Obenque encapillado a mitad del tramo entre la encapilladura de los obenques altos y la cruceta, que van hasta el extremo de la misma.

**Obra muerta:** La parte del casco que va de la borda a la línea de flotación.

**Obra viva:** La parte del casco que va sumergida.

**Octante:** Instrumento de reflexión para tomar ángulos, formado por un sector que es la octava parte de un círculo. Es el precursor de los sextantes.

**Ojo:** Agujero de alguna cosa, por donde se ensarta o introduce algo. \* **Ojo de buey:** Ventana circular con cristal.

**Ola:** La elevación de la superficie del agua, agitada por el viento u otra causa y que está animada de movimiento ondulatorio, de traslación aparente y rotación verdadera.

**Olla:** Concavidad profunda en el fondo, o en una superficie cualquiera.

**Ollao:** Ojal redondo y reforzado que se hace en los lados relingados de la vela, en los puños, y en la faja de rizos, donde se pasa un cabo para ajustarlas.

**Oposición:** Situación relativa de dos astros cuando la tierra se interpone entre ellos, encontrándose los tres en un mismo plano.

**Oreja de burro:** Navegación en popa, con las velas braceadas una para cada banda.

**Orientar:** Disponer el aparejo o una vela de modo conveniente para su mejor rendimiento aerodinámico.

**Orilla:** *Ribera.*

**Orinque:** Cabo que une y sujeta una boya a un muerto o ancla fondeada.

**Orto:** Salida del sol o de otro astro.

**Ortodromia:** La navegación por el arco de círculo máximo, o sea el camino más corto entre dos puntos.

**Orza:** Pieza suplementaria de madera o metal con movimiento de ascenso y descenso que se coloca en las embarcaciones para aumentar la resistencia lateral y disminuir el abatimiento. Tipos: sable, rebatible. \* Acción y efecto de orzar. \* **Orza a**

**popa:** Cabo con que se lleva a popa el car de la entena. \* **Orza de avante:** Orza a popa del trinquete.

**Orzar:** Caer la proa a la banda de barlovento. Por extensión, en la navegación en popa es caer a la banda de la amura.

**Orzar la vela:** Cambiar de lado la vela según la diorección y fuerza del viento. Esta operación se efectuaba manualmente en las embarcaciones a vela del siglo XIX.

**Osta:** Cabos o aparejos que mantienen firmes los picos cangrejos en los balances o cuando van orientadas sus velas, y que sirven también para guiarlos cuando se izan o arrían.

**Ostaga:** Cabo que pasa por el motón situado en la cruz de las vergas y por el de la cabeza del mastelero, y sirve para izar dichas vergas.

**Pailebote:** Goleta sin gavias.

**Pairar:** *Ponerse al paio.*

**Paio, ponerse al:** Poner el barco en un rumbo cualquiera dentro del ángulo de voltejeo, con las escotas largas.

**Pala:** Parte plana y ancha del remo que se apoya en el agua. \* Parte plana del timón que va sumergida. \* Aspas de la hélice.

**Palanquín:** Cabo que sirve para cargar los puños de las velas mayores, llevándolos a la cruz de sus respectivas vergas.

**Palmejar:** Madero que va por el interior del casco en sentido longitudinal, trabando la ligazón.

**Palo:** Cada uno de los elementos de la arboladura que va más o menos perpendicularmente a la quilla y destinado a sostener las vergas. \* **Palo seco:** Dícese del buque que tiene todas sus velas apagadas. \* **Palo trinquete:** El que se arbola inmediato a proa, delante del mayor. \* **Palo mayor:** Palo más alto del buque y que sostiene la vela principal. \* **Palo mesana:** Palo que se arbola a popa del mayor. \* **Palo macho:** El que va desde la sobrequilla hasta el primer mastelero.

**Paloma:** Cruz de una verga, donde se colocan los motones o cuadernales de las drizas.

**Palomadura:** Ligadura con que de trecho en trecho y a falta de costuras se sujeta la relinga al paño.

**Palomadura:** Ligadura con que de trecho en trecho y a falta de costuras se sujeta la relinga al paño.

**Palomadura:** Ligadura con que de trecho en trecho y a falta de costuras se sujeta la relinga al paño.

**Pampero:** Viento que a veces llega a velocidades de huracán y que sopla del sudoeste en las costas orientales de Sudamérica, hasta Río de Janeiro.

**Pandeo:** Curvatura lateral de un palo.

**Pantocazo:** Golpe dado por el buque en el agua con el pantoque al cabecear.

**Pantoque:** Parte casi plana del casco, que forma el fondo junto a la quilla.

**Paño:** Las velas que lleva una embarcación. \* La tela con que están hechas las velas.

**Pañol:** Cualquiera de los compartimentos que se hacen en diversos lugares del buque, para estibar objetos. Toman cada uno la denominación de acuerdo a su contenido.

**Parachute:** Tipo de spinnaker, más redondeado. Utilizado para correr regatas.

**Paralaje:** La diferencia de posición de un astro en la bóveda celeste, observado desde un punto de la superficie y desde el centro de la tierra. \* Error en la lectura de un instrumento analógico al realizar las observaciones desde distintos ángulos.

**Paralelas, reglas:** Regla doble que sirve para transportar líneas paralelas sobre la carta náutica.

**Paralelo:** Cada uno de los círculos de la superficie terrestre cuyos planos son paralelos al ecuador.

**Pasador:** Punzón de hierro, que sirve para abrir los cordones de los cabos y hacer un empalme o una gaza.

**Pasamanos:** Pieza de madera o metal ubicada a cada lado de la carroza y que sirve para que se afirme la tripulación.

**Pasar por ojo:** Embestir un barco a otro por la banda.

**Pasteca:** Motón abierto en la parte superior de una de sus quijadas.

**Pata de gallo:** Ramales de cable o cabo donde se afirma un aparejo.

**Patín:** *Garrucho.* \* Herraje que corre sobre un riel firme en cubierta que sirve de sostén móvil a un motón, generalmente motones escoteros.

**Patrón:** Grado otorgado por la Prefectura Naval Argentina, superior al de timonel e inferior al de piloto. Habilita para navegar en ríos y lagos interiores, y hasta 12 millas de costa en mar abierto.

**Peeling:** Maniobra de cambio de velas, consistente en izar una en reemplazo de otra sin haber arriado todavía esta última.

**Pena:** Parte extrema y más delgada de la entena. \* **Puño de pena:** Puño alto de popa de la vela tarquina.

**Pendura, a la:** Dícese del ancla que cuelga lista para fondear.

**Penol:** Extremo de una verga o percha. Puede ser proel o popel, o de estribor o babor.

**Percha:** Tronco enterizo de árbol, descortezado o no, que por su especial tamaño sirve para la construcción de piezas de arboladura, botalones, vergas, etc.

**Perico:** Mastelerillo del palo mesana. \* Vela que se larga sobre el mastelerillo de perico.

**Perilla:** Remate del tope de un mástil o de un asta bandera.

**Periplo:** Circunnavegación. \* Relato de dicho viaje.

**Perno:** Pieza cilíndrica de metal, con cabeza en un extremo y tuerca o seguro en el otro, que se usa para trabar o afirmar algo.

**Petifoque:** Foque mucho más pequeño que el principal, de lona más delgada, y que se orienta por fuera de el.

**Picada:** La mar cuando está agitada.

**Picar:** Cortar algo a golpes de hacha, como los palos, cables, etc.

**Pico:** Percha alta de la vela cangreja. \* **Puño de pico:** Puño alto de popa de la vela cangreja. \* **Pico de loro:** Partes extremas de la uña del ancla.

**Pie:** Unidad de longitud equivalente a 12 pulgadas, o sea a 0,3048 m. \* **Pie suelto:** Dícese de las velas cuyo pujamen no va tomado a la percha. \* **Pie de amigo:** Todo aquello que sirve para afirmar y fortalecer una cosa. Aplícase a los soportes de la carlinga cuando ésta se sitúa en cubierta.

**Pierna:** *Bordada.*

**Piloto:** Grado otorgado por la Prefectura Naval Argentina, superior al de patrón. Habilita para navegar en cualquier curso de agua, mar u océano.

**Pinchar:** Orzar más allá de la ceñida ardiente, de tal manera que los grátiles de las velas comienzan a recibir viento por su lú, formando una "S" característica.

**Pínula:** Compás de mano con mecanismo óptico de puntería, que permite tomar marcaciones.

**Pinzote:** Herraje macho que articula en el tintero.

**Piña:** Especie de nudo que se hace con el chicote de un cabo, en forma de botón o esfera.

**Piola:** Cabito formado por dos o tres filásticas, usado en el badajo de las campanas.

**Pique:** Varenga con forma de horquilla que se coloca en la parte de la proa. \* Espacio bajo la cubierta, donde se estiban pertrechos específicos para la navegación. \* **A**

**pique:** Dícese del objeto que está en la línea vertical que va hasta el fondo del mar.

**Pirata:** Dícese del buque que se dedica a robar y asaltar en el mar. \* Por extensión, la tripulación de un barco de este tipo.

**Piratear:** Apresar o robar embarcaciones, más comúnmente cuando navegan.

**Pitarrasa:** Instrumento de calafate, para introducir la estopa en las costuras a golpe de mandarria.

**Placer:** Banco de arena o fango.

**Plan:** La parte más plana y horizontal del casco, próxima a la quilla.

**Plana mayor:** La oficialidad de un barco.

**Planero:** *Varenga.*

**Plano:** \* **Plano de flotación:** Plano que divide la obra viva de la obra muerta. \*

**Plano de reducción:** Plano de referencia con respecto al cual se miden las profundidades en la carta náutica.

**Plaza de armas:** *Alcázar.*

**Pleamar:** Mayor altura de la marea y tiempo que dura.

**Pluma:** Grúa destinada a levantar bultos.

**Poniente:** Occidente.

**Popa:** Parte posterior de una embarcación. \* **En popa redonda:** Dícese del velero que navega recibiendo el viento por la popa.

**Popel:** Dícese de un objeto situado más a popa que otro con el que se compara.

**Porta:** Cualquiera de las aberturas o ventanas rectangulares que se practican a los costados del barco.

**Portaespía:** Guía metálica destinada a pasar los cabos de la amarra.

**Portalón:** Abertura en la borda de un barco, donde están las escalas para subir a bordo.

**Portar:** Dícese de las velas cuando toman el viento correctamente.

**Portatolete:** Herraje en la borda del casco donde se introduce el tolete.

**Porte:** Tamaño o capacidad de un barco.

**Portulano:** Carta náutica muy detallada de un puerto.

**Posición:** *Situación.*

**Práctico:** El piloto u hombre de mar que conduce las embarcaciones por lugares que le son conocidos, por cuya razón es contratado a bordo.

**Prestar:** Bornear el viento de modo tal que se pone más a popa.

**Proa:** Parte anterior de una embarcación.

**Proel:** Parte relativamente más cercana a proa que el objeto con el que se compara. \*  
Marinero que se ocupa de las labores propias de la proa.

**Prolongador:** Extensión de la caña del timón, que permite gobernarlo desde la borda.

**Propao:** Barandilla que se coloca al pie de los palos para amarrar cabos.

**Puente:** Plataforma estrecha y con baranda colocada a cierta altura sobre la cubierta más alta.

**Pujamen:** Borde inferior de las velas, de puño a puño.

**Pulgada:** Unidad de longitud equivalente a 2,54 cm.

**Púlpito:** Baranda que va colocada a proa del buque, que cumple la misma función que el guardamancebo y sirve para afirmararlo.

**Punta:** Lengua de tierra que se interna en el mar.

**Puntal:** Altura de la embarcación, desde el plan hasta la cubierta.

**Punto notable:** Punto fijo, fácilmente reconocible desde el agua, que sirve como referencia para la navegación costera.

**Puño:** Cada uno de los ángulos de una vela. \* El extremo más delgado del guión del remo.

- Q -

**Quebranto:** Movimiento en la trabazón de un casco, por el cual la quilla se arquea, elevándose en el medio y bajando en sus extremos, con pérdida del arrufo.

**Queche:** *Ketche.*

**Quijada:** Cada uno de los lados de un motón o cuadernal, que son atravesados por el eje de la roldana.

**Quilla:** Pieza que va de proa a popa por la parte inferior del barco, donde asienta toda su armazón. \* **Quilla de balance:** Cada una de las piezas longitudinales y salientes de la obra viva paralelas a la quilla, que sirven para amortiguar los balances. \* **Quilla limpia:** Dícese de la medida de longitud de un buque, contada solamente por su quilla. \* **Falsa quilla:** Refuerzo exterior de la quilla, donde va fijado el quillote.

**Quillote:** Lastre externo del buque, fundido en bloque.

- R -

**Rabiza:** Cabo corto y delgado, unido por uno de sus extremos a un objeto para facilitar su manejo.

**Rabo:** Rabiza que se forma afinando progresivamente los cordones de un cabo, para lo cual se los descolcha y se los peina con una navaja filosa, retorciéndolos y colchándolos de nuevo.

**Racamento:** Especie de anillo que sujeta las vergas al palo respectivo, para que pueda correr fácilmente por ellos.

**Racha:** Ráfaga, movimiento violento de aire.

**Racheado:** Dícese del viento que sopla por rachas.

**Rada:** Bahía o ensenada al socaire.

**Radiofaro:** Estación radial que emite señales distintivas, por medio de las cuales los barcos pueden determinar su posición.

**Radiogoniometría:** Técnica que permite determinar la ubicación de una estación emisora mediante un radiogoniómetro.

**Radiogoniómetro:** Receptor de radio con antena direccional.

**Raquear:** Robar en buques perdidos contra la costa.

**Rasqueta:** Planchuela de hierro, de cantos afilados y con mango de madera, que se usa para raer y limpiar los palos, cubiertas y costados de los buques.

**Rastreare:** Arrastrar por el fondo un rezón, una red o un cabo para dar con un objeto que se busca y tratar de recuperarlo.

**Rastrera:** Vela que se agrega entre el foque y cubierta, para aprovechar más el viento.

**Reach:** Boya que en triángulo de regata no está alineada con el viento.

**Rebujar:** Introducir la cabeza de los clavos, tornillos o pernos más adentro de la superficie de las tablas.

**Recalar:** Llegar un barco, después de la navegación, a un puerto conocido. \* Aproximarse a tierra, para reconocerla y marcar la posición.

**Recalmón:** Repentina y considerable disminución de la fuerza del viento.

**Redondo:** Dícese del viaje de ida y vuelta. \* **Virar en redondo:** Derivar hasta empopar, y caer a la otra amura trasluchando.

**Reflector de Radar:** Elemento metálico que tiene como objeto el hacer mas visible a la embarcación ante el radar de otras naves.

**Reflujo:** Movimiento de descenso de la marea; resaca.

**Refrescar:** Aumentar el viento de intensidad.

**Regala:** Listón de madera que cubre la parte superior de la borda. \* **Tapa de regala:** Listón que contornea a la embarcación en la junta de la cubierta y el forro.

**Regata:** Carrera de embarcaciones.

**Relinga:** Cabo con que se refuerzan las orillas de las velas.

**Relingar:** Coser o pegar la relinga. \* Izar la vela hasta poner tirantes sus relingas de caída.

**Remo:** Pieza de madera cilíndrica en parte y plana en uno de sus extremos, que se emplea como medio de propulsión en las embarcaciones.

**Remolcar:** Tirar una embarcación de otra o de un objeto cualquiera que flota.

**Remolino:** Movimiento circular de las aguas o el viento.

**Remontar:** Navegar contra la corriente.

**Rempujo:** Elemento de cuero o lona que se coloca en la mano y está provisto de un círculo de metal en la palma, para empujar la aguja en el cosido de la vela.

**Repicar:** Tesar fuertemente un cabo.

**Repuntar:** Empezar el repunte, o sea la creciente de la marea.

**Resaca:** El movimiento del mar al retirarse.

**Resguardo:** Distancia prudencial a las salientes de la costa o a un sitio peligroso.

**Respeto:** Repuesto de ciertos efectos a bordo, como ancla, jarcia, etc.

**Restinga:** Punta de arena o piedra bajo el agua, a poca profundidad.

**Retenida:** Todo cabo o aparejo que sirve para evitar la caída, resbalamiento o roce de cualquier cosa.

**Reventar:** Las olas cuando chocan contra la costa, un arrecife o el casco de un buque.  
\* Refiriéndose a una vela o jarcia, cuando aquella se desgarrar o falla.

**Revirada/o:** Pieza de forma retorcida sobre uno de sus ejes.

**Rezón:** Ancla de más de dos uñas y sin cepo.

**Ría:** Penetración del mar en la costa.

**Ribera:** Límite entre la tierra y una superficie de agua. \* Por extensión, los terrenos cercanos al río.

**Riel:** *Esnón.*

**Rielar:** *Cabrillear.*

**Rifadura:** Rotura de una vela.

**Rifar:** Romperse una vela por efecto del viento o de una mala maniobra.

**Rizos:** *Mano de rizos.*

**Roda:** Pieza gruesa y curva, que forma el remate de proa de las naves.

**Rol:** Lista de la tripulación de un barco. \* **Rol de despacho:** Trámite que debe cumplir el patrón de un barco en la Prefectura, antes de una navegación prolongada o de abandonar el país.

**Rolar:** Escorar el barco alternativamente a una y otra banda.

**Roldana:** Rueda acanalada por donde corre el cabo en un motón.

**Rolete:** Cilindro que gira sobre un eje, alrededor del cual pasa una estacha, un cabo de fondeo o una cadena.

**Rolido:** Movimiento realizado por el barco al rolar.

**Rompeolas:** Dique avanzado fuera de un puerto, para abrigarlo.

**Romper:** Refiriéndose a las olas, *reventar.*

**Rompiente:** Bajo o escollo que corta el movimiento ondulatorio de las olas, produciendo la formación de crestas desmoronadas.

**Roncero:** Barco que abate mucho, por carecer de suficiente plano lateral.

**Ronza, irse de:** Desplazarse el buque lateralmente.

**Rosa de los vientos:** Círculo en el cual están marcados los treinta y dos rumbos en que se divide el horizonte.

**Rosca, barco en:** Se llama así al barco en proceso de construcción, cuando le falta el aparejo, máquina, etc.

**Rumbo:** Abertura en el casco de una embarcación. \* **Rumbo de compás:** Angulo comprendido entre el eje de crujía y la dirección Norte-Sur del compás. \* **Rumbo magnético:** Angulo comprendido entre la línea de crujía y el meridiano magnético del lugar. \* **Rumbo verdadero:** Angulo comprendido entre la línea de crujía y el meridiano geográfico del lugar.

- S -

**Sable:** Listón plano que se introduce en las vainas que algunas velas tienen en su caída de popa, para mejorar las condiciones de escape de la vena fluida, y ayudar a mantener el alunamiento.

**Saco:** Ensenada profunda, cuya boca es más estrecha que su interior.

**Ságula:** Driza empleada para izar banderas.

**Saloma:** Grito o canto de los marineros, al trabajar en conjunto en una maniobra, para hacer simultáneo el esfuerzo de todos.

**Saltar:** Aflojarse repentinamente un cabo por fallas mecánicas. \* Dícese del viento cuando cambia repentinamente de dirección.

**Salvavidas:** Flotador de distintas formas, para mantener personas en la superficie del agua.

**Sampán:** Barco de las aguas de China y Japón.

**Sargazo:** Alga de color rojo pardo, que abunda en algunos lugares del mar, formando lo que se denomina mar de sargazos.

**Semáforo:** Torre elevada, donde se establecen señales útiles para la navegación.

**Seno:** Golfo, ensenada. \* El arco de una cosa cuando no están tirantes sus extremos.

**Sentina:** Cavidad inferior de la nave, donde se reúnen las aguas que se filtran por los costados y cubierta del buque, de donde son expulsadas después por las bombas.

**Señal:** Cualquier medio que permite a los barcos comunicarse entre sí o con la tierra a distancia.

**Serreta:** Listón que corre de proa a popa, afirmado sobre las cuadernas.

**Serviola:** Pescante muy robusto instalado en las proximidades de la amura y hacia la parte exterior del costado del buque, por medio del cual se iza, arria y trinca el ancla.

**Sextante:** Aparato para determinar la altura de un astro sobre el horizonte marino. Utilízase también para medir ángulos horizontales entre visuales dirigidas a dos objetos.

**Shock-cord:** Cabo de fibras de goma elástica.

**Singladura:** Millas recorridas por un barco en 24 horas, que habitualmente se cuenta de un mediodía al siguiente.

**Sirgar:** Llevar una embarcación tirándola desde la costa con un cabo.

**Situación:** Lugar en que se encuentra el barco.

**Skeg:** Aleta fija que precede al timón.

**Sloop:** Aparejo formado por un solo palo, con vela de proa y mayor.

**Sobre:** Costura en la vela donde se alojan los sables.

**Sobrejuanete:** Ver *juanete*.

**Sobremesana:** Gavia de mesana.

**Sobrequilla:** Madero formado por piezas, colocadas de proa a popa por encima de la trabazón de las varengas, y fuertemente empernado a la quilla, que sirve para consolidar la unión de ésta con las cuadernas.

**Socaire:** Lugar geográfico protegido del viento.

**Sollado:** El espacio bajo la cubierta principal y encima de los paños, que se destinaba en los antiguos veleros al albergue de la tripulación.

**Sonda:** Aparato para medir la profundidad del mar.

**Sondaleza:** Cabo que se usa con el escandallo para sondear, y que tiene marcas para contar las brazas.

**Sondar:** *Sondear.*

**Sondear:** Determinar la profundidad del lugar.

**Soplón:** Compás marino, cuya rosa se mira desde abajo y se coloca sobre las literas, para vigilar el rumbo estando acostado.

**Sotavento:** Lado contrario a donde viene el viento. Antónimo de Barlovento.

**Spinnaker:** Vela triangular que se establece con un tangón y se usa con vientos francos. Es de gran superficie y alto poder de empuje.

**Stopper:** Variante de mordaza de nueces, donde una nuez es movable por la palanca que sale hacia arriba, trabando o destrabando.

**Superestructura:** Todo lo que se construye sobre la cubierta principal.

- T -

**Tabla:** Planchuela triangular de plástico o aluminio con uno o dos ollaos estampados, que sirve como refuerzo al puño de driza de la vela Marconi.

**Tablazón:** Conjunto de tablas unidas convenientemente entre si.

**Tajamar:** Pieza metálica en que van remachados los extremos de las últimas planchas de proa.

**Talco:** Transportador de plástico, que cubre los 360 grados y en el centro del cual se ha anudado un hilo de coser de unos 30 cm de largo o bien una regla giratoria, y sirve para medir ángulos en la carta náutica.

**Tamborete:** Trozo de madera grueso y rectangular que sirve para sujetar dos palos superpuestos.

**Tambucho:** Abertura en cubierta que permite acceder al interior de la embarcación. Se utiliza generalmente para pasar las velas del pique a cubierta.

**Tangón:** Percha que se utiliza para establecer un spinnaker o una vela de proa en orejas de burro.

**Taquilla:** Armario pequeño que se usa para guardar efectos diversos.

**Tarquina:** Vela trapezoidal, que va envergada al palo por medio de una culebra o por aros. Se orienta mediante una percha cruzada diagonalmente llamada livarda.

**Taxímetro:** *Pínula.*

**Templar:** Equilibrar proporcionalmente la tensión de la jarcia fija.

**Temporal:** Estado del mar con vientos de gran fuerza; *borrasca.*

**Tenedero:** Lugar donde se puede fondear. \* Calidad del fondo con respecto a la adherencia del ancla.

**Tenida:** Habilidad del ancla para hacer cabeza.

**Tensor:** Herraje regulable que permite templar la jarcia fija.

**Tercio, al:** Vela parecida a la latina, pero con la entena más corta en su parte baja.

**Terral:** El viento que sopla desde la costa al mar durante la noche, cuando no reinan vientos generales.

**Tesar:** Poner tirante un cabo o cable.

**Tifón:** Nombre que se da al huracán en el mar de China.



**Tijera:** Pieza formada por dos listones articulados por un perno, como si fuera un tijera de patas largas, que se apoyan en la cubierta y sirve para sostener la botavara.

**Timón:** Mecanismo del barco que sirve para darle dirección.

**Timonear:** Gobernar el timón.

**Timonel:** Quien gobierna el timón.

**Tingladillo:** Disposición de las tablas del forro, que en vez de juntar sus bordes, se colocan montadas a la manera de un tejado.

**Tintero:** Herraje hembra, donde articula el pinzote.

**Toldilla:** Cubierta parcial que tienen algunos buques a la altura de la borda, desde el palo mesana hasta la popa.

**Tolete:** Herraje para apoyar los remos en cubierta y bogar.

**Tomador:** Cinta de lona o cabo para aferrar las velas al arriarlas.

**Tomar vuelta:** Asegurar un cabo mediante vueltas.

**Tonelaje de Arqueo:** Medida fiscal del tamaño de la embarcación. No es un peso. Se lo calcula como (eslora x manga x puntal)/5. \* Desplazamiento de un barco en toneladas.

**Topo:** Extremo superior de un palo. \* Marinero que está de vigía en un sitio de la arboladura más alto que la cofa.

**Tormentín:** Vela de proa de pequeño tamaño y gran resistencia utilizada con tiempo duro.

**Tornado:** Huracán en el golfo de Guinea y en América Central.

**Trabazón:** Juntura, enlace.

**Trabuchar:** Modismo que se utiliza en lugar de trasluchar.

**Traca:** Fila de tablas o planchas que corren de la roda al codaste y pueden ser de forro, cubierta, etc.

**Trancanil:** Madero fuerte en los costados de cubierta que sirve de tapas a las cuadernas.

**Trapecio:** Cable encapillado en o al lado de la encapilladura del obenque alto, que termina en una manija. Permite al tripulante salir más allá de la cubierta para adrizar la embarcación.

**Trasbordar:** Pasar personas u objetos de un barco a otro.

**Trasluchar:** Cambiar de amura las velas en la virada en redondo.

**Traveller:** Patín que corre sobre un riel en forma perpendicular a la línea de crujía, en el que se fija el motón de la mayor.

**Través:** Dirección perpendicular al eje de crujía de la embarcación. \* **De través:** Dícese del velero que navega recibiendo el viento por el través.

**Travesía:** Viaje por mar, de un punto a otro.

**Trinca:** Ligadura que se da a uno o más objetos con un cabo, cable o cadena para asegurarla de los balances de la nave.

**Trincar:** Asegurar con trincas los efectos de a bordo.

**Trinquetada:** Navegación que se hace sólo con el trinquete.

**Trinquete:** *Palo trinquete.* \* Vela que se larga en este palo.

**Trinquetilla:** Vela de proa que se enverga en un estay ubicado detrás del estay proel.

**Tripulación:** Personas que van en una embarcación, dedicadas a su maniobra y servicio.

**Tumbar:** Dar vuelta la embarcación, hecho que acontece al quedar el metacentro por debajo del centro de gravedad.

**Uña:** Extremo de cada brazo del ancla.

- V -

**Vacamento:** Conjunto de *vertellos* ensartados en un cabo o cable.

**Vagra:** Pieza longitudinal que se coloca en el casco, para trabar las cuadernas.

**Vaina:** Doblado que se le hace a las velas en sus orillas. \* Jareta que se cose al canto vertical de una bandera, para que por dentro de ella pase la ságuila.

**Vang:** Aparejo que se toma del palo y va a la botavara, para mantenerla baja. Análogo al contraamantillo.

**Varadera:** Cualquiera de los palos que se ponen al costado del buque como resguardo a la tablazón.

**Varadero:** Lugar apropiado para sacar las embarcaciones a tierra, con el objeto de repararlas, pintarlas, etc. \* **Varadero del ancla:** Plancha de hierro con que se defiende el costado del buque en el sitio en que descansa el ancla.

**Varar:** Dar la embarcación en barro o arena, quedando inmóvil en ellos. \* Poner en seco una embarcación.

**Varenga:** Pieza transversal que se afirma en la quilla y enlaza las ramas de una cuaderna.

**Vareta:** Listones de madera que se curvan al vapor de agua y reemplazan a las cuadernas en los yates o refuerzan a aquéllas ocupando sitios intermedios.

**Variación de la aguja:** *Declinación magnética.*

**Vela:** Superficie formada por la unión de varios paños por medio de costuras y que izada en los mástiles aprovecha la fuerza del viento para impulsar la embarcación.

**Velacho:** Gavia del trinquete.

**Velaje:** *Velamen.*

**Velamen:** Conjunto de velas de una embarcación.

**Velar:** Emerger la tierra del agua por la bajante de esta última.

**Velejear:** Navegar a vela.

**Velería:** Taller donde se construyen velas.

**Velero:** Barco a vela. \* Constructor de velas.

**Vendaval:** Viento muy fuerte, que sopla del lado del mar.

**Ventarrón:** Viento duro.

**Verdín:** Filamento adherido al casco de un buque, cuando permanece mucho tiempo en el agua. Se le llama también barba.

**Verdugillo:** *Cintón.*

**Verga:** Percha que cuelga de un mástil y sirve para sostener una vela.

**Veril:** El borde de un bajo, banco o canal.

**Vertellos:** Bolitas agujereadas que se ensartan en forma de rosario formando el *vacamento*, y se emplean para disminuir la fricción en el aparejo de un barco.

**Vía:** \* **Vía de agua:** Abertura en el casco, por donde penetra el agua. \* **A la vía:** Dícese de la posición del timón en la cual éste se orienta según el eje de crujía.

**Viento:** Corriente de aire producida en la atmósfera por causas naturales. \* Cables de acero que sujetan el botalón por ambos costados. \* **Al viento:** Posición del barco en la cual la proa apunta directamente contra el viento. \* **Viento real:** El medido tomando como sistema de referencia la tierra. \* **Viento aparente:** El medido a bordo

del buque, tomándolo como referencia. Difiere del real en que éste es igual al aparente más la velocidad del buque (suma vectorial).

**Vigía:** Escollo que vela en la superficie. \* Centinela en lo alto de la arboladura.

**Vigota:** Pieza circular con uno o varios agujeros, que sirve como motón o para tesar la jarcia con acolladores.

**Violín:** La proa de algunos barcos, cuyo tajamar remata en una voluta como la de aquel instrumento. \* **Estay de violín:** Ver *estay*.

**Virada:** Acción y efecto de virar.

**Virador:** Cabo grueso para diversos usos.

**Virar:** Cambiar de bordada. \* Dar vueltas al cabrestante para levar las anclas o suspender otras cosas de mucho peso.

**Virazón:** El viento que sopla desde el mar en las costas, durante el día cuando no reinan vientos generales.

**Volante:** Toda cabo de quita y pon. \* Toda vela de proa que no va tomada al estay.

**Voltejar:** *Bordejar*.

**Voltejeo:** Angulo comprendido entre las ceñidas de ambas amuras.

**Vuelta de campana:** Tumbada que da la embarcación quedando los palos hacia el fondo.

**Vuelta encontrada:** Situación en la cual dos buques navegan con rumbos opuestos o casi opuestos, con riesgo de abordaje.

- W -

**Wishbone:** Tipo de botavara rígida, doble, de forma elíptica. Se usa en tablas de windsurf, y en algunos foques.

- Y -

**Yacht** o **Yate:** Barco de recreo a vela o motor.

**Yawl:** Aparejo de palo mayor y mesana, en el que este último está situado detrás de la caña del timón. La superficie de la vela de mesana no sobrepasa el 10% de la superficie total.

**Yola:** Tipo de embarcación pequeña y liviana, sin lastre.

- Z -

**Zafar:** Rebasar, desembarazarse, separarse de un estorbo, estar libre o escapar de algún peligro.

**Zafarrancho:** Secuencia ordenada de actividades para efectuar una determinada tarea, como zafarrancho de baldeo, de incendio, etc.

**Zapata:** Tablón compuesto de una o varias piezas, que se afirma a la quilla por su lado exterior, como refuerzo o relleno para bajar más el lastre. \* Pedazo de madera que se pone en la uña del ancla, para protección de otros efectos al estibarla.

**Zarpar:** Levar anclas.

**Zozobrar:** Irse a pique la embarcación.

**Zuncho:** Abrazadera o aro de metal, para fortalecer ciertas piezas.

