

EL ESTRECHO DE MAGALLANES EN EL EPISTOLARIO DE BERNARDO O'HIGGINS

Alejandro Witker
Universidad del Bío-Bío
alejandrowitker@gmail.com

La última palabra que pronunció O'Higgins antes de morir fue “¡Magallanes!”. Aquella declaración póstuma correspondía a uno de sus grandes desvelos: el posicionamiento de Chile en ese territorio de insospechado valor estratégico.

Desde el exilio escribió cartas a los gobernantes, instándolos a compartir su mirada larga hacia las fronteras australes de la Patria.

Elaboró un documento cuya valoración fue oscurecida por su gloria militar: *Proyecto de colonización y establecimiento de vapores en el Estrecho de Magallanes, éste es el origen del Fuerte Bulnes, promovido por el general O'Higgins*. El documento consta de 42 fojas de tamaño oficio, con textos de su puño. La mayor parte del documento fue insertada por Benjamín Vicuña Mackenna, en su obra *La corona del héroe* (1872).

Gracias a su persistente insistencia se logró que la bandera chilena se instalara en Magallanes después de su muerte (18-IX-1843): fue saludada por 21 cañonazos; Juan Williams había tomado posesión del Estrecho de Magallanes. “Ningún acto de mi gobierno –dijo Bulnes– me enorgullece más que el haber incorporado a nuestra soberanía el territorio de Magallanes”.

En Punta Arenas, un monumento de José Caroca Laflor da cuenta de la presencia de Magallanes en la memoria del prócer sobre la Patria Austral. Al cumplirse los 500 años del viaje de Hernando de Magallanes, tan directamente vinculado a nuestra historia, ofrecemos a continuación algunos documentos o'higginianos que explican sus últimas palabras. Se trata de una selección de fragmentos muy significativos de su correspondencia con el capitán Juan H. Smith, el presidente Manuel Bulnes y el ministro don Ramón Luis Yrarrázaval.

CARTAS DE O'HIGGINS A JUAN H. SMITH

[LA IMPORTANCIA DEL VAPOR EN LOS ESTRECHOS DE MAGALLANES]

Lima, 3 de mayo de 1841.

Querido señor:

El viaje que hicieron el año pasado los vapores *Perú* y *Chile* por los estrechos de Magallanes en el término de treinta horas, es un hecho decisivo de la importancia del vapor en esos estrechos. No hay ya duda alguna que buques de vela que se dirigen al Pacífico pueden conducirse por los estrechos, en pocos días, por buques de vapor de remolcar, y por tanto evitar la demora, el maltrato, las averías de sus cargamentos y los peligros de los temporales a los que están más o menos expuestos los que doblan el Cabo de Hornos, y con lo que está V. familiarizado suficientemente por la experiencia propia para que me sea necesario hacerle observaciones a este respecto.

Las ventajas de pasar los estrechos por vapores remolcadores son, por tanto, tan evidentes, que solo resta examinar hasta que punto esas ventajas pueden valorizarse para comprarlas a un precio equitativo [...].

[...] Será necesario calcular el número de buques de todas las naciones que ahora doblan el Cabo de Hornos, y qué cantidad se considerará como una remuneración competente para conducirlos por los estrechos. Con estos datos se verá si el gobierno de Chile debe conceder un auxilio pecuniario, y de cuánto, para sostener la empresa, o si será bastante para impulsarla, el establecimiento de colonias en los lugares más aparentes de los estrechos con el fin de proveer gratis a los vapores de leña, agua y verduras, y por la plantificación de un arsenal naval en la que las refacciones puedan hacerse prontamente y a poca costa.

Mi salud es, a Dios gracias, mejor que cuando tuve el gusto de ver a V. aquí en enero último, y es mi ánimo regresar a Chile mediante Dios en septiembre próximo, particularmente con el objeto de recomendar la colonización de los estrechos de Magallanes con arreglo al plan que he explicado a V., así como otras medidas calculadas a impartir las ventajas de la civilización y de la religión a los pobres desnudos habitantes salvajes de la Tierra del Fuego y de la Patagonia occidental, cuyo miserable y desgraciado estado es un borrón sobre la cristiandad y sobre mi país, en especial. Hace mucho tiempo que estoy penetrado de esto y particularmente desde la publicación de la interesante obra del Capitán Fitzroy, cuya generosidad y humanidad son una noble excepción de la general apatía de que más arriba me he quejado; pero hasta ahora no se ha presentado una oportunidad favorable de que yo pudiese hacer esfuerzo alguno satisfactorio a este respecto [...].

[NAVEGACIÓN A VAPOR EN RÍOS Y MARES]

Lima, 4 de febrero de 1842.

Capitán señor Juan H. Smith:

[...]

La severa enfermedad que tanto tiempo he padecido me ha impedido aprovecharme de sus informes tan pronto como lo había esperado y deseado, y aunque todavía no ha pasado una semana desde que mi vida estuvo en el mayor peligro por un fuerte ataque espasmódico, no desespero aún, por la bondad del Todopoderoso, vivir bastante tiempo y gozar de suficiente salud para regresar a Chile y presenciar allí el fundamento de varias, si no todas, aquellas medidas para su engrandecimiento y felicidad que incesantemente han ocupado todos mis pensamientos desde la victoria de Chacabuco, hace ya veinticinco años.

[...] Siento percibir las pocas esperanzas que al presente existen de poder formar una compañía que considerase el establecimiento de remolcaciones de vapor en el estrecho de Magallanes, como una empresa productiva. Sin embargo, de ningún modo desespero que el gobierno de Chile, estimulado tanto por las razones poderosas que V. menciona en su carta, como por otras que pueden aducirse, antes de mucho tiempo se considerará en el deber de ocurrir al Congreso Nacional para que lo autorice a emplear en el establecimiento de remolcaciones de vapor en el estrecho de Magallanes aquella parte de las entradas del Estado que se prueben sean necesarias para el cumplimiento de un objeto de tanta importancia para la nación, con la condición de exigir una remuneración tan moderada por los servicios de dichos buques y tal que fuese suficiente a impedir que la corriente del comercio se desviase de su curso actual, el Cabo de Hornos, hacia el istmo de Panamá.

[...]

Cuando reflexiono sobre la gran importancia del río Maule y la posibilidad de hacerlo navegable con un gasto muy moderado, por ocho meses en el año al menos, y a una distancia no lejos del pie de la cordillera; y cuando considero que en este caso ese río sería un canal rico y conveniente para conducir a los mejores mercados trigos de la mejor calidad y en una cantidad ilimitada, además de otros productos agrícolas muy valiosos, no puedo por un momento suponer que el Congreso de Chile trepide en votar la suma necesaria para de ese modo promover la prosperidad de su país a una extensión incalculable.

El río Maule posee un interés particular para mí, habiéndolo pasado en abril de 1813 y abril de 1814 bajo circunstancias que nunca puedo olvidar. En ese último año tuve la ocasión de examinar minuciosamente su profundidad a cerca de cien millas de su desembocadura, con el objeto de descubrir el mejor vado para pasarlo con mi ejército a la faz de un enemigo muy superior en fuerza, acampado en la ribera opuesta, y no fue con poca dificultad y peligro que logré mi objeto y de ese modo salvé la

capital. Por la gran cantidad de agua que encontré a tanta distancia río arriba, quedé convencido que el río Maule era bien calculado para llegar a ser una arteria principal para la circulación del comercio chileno; y el resultado de todas las investigaciones que después he hecho han contribuido a confirmar más esa opinión. Los obstáculos que impiden su navegación creo que pueden ser removidos con muy poco gasto, según fue demostrado por el finado capitán Rogers, quién, al establecer grandes lanchas en el río, desplegó tal grado de empresa, constancia e industria que su muerte el año pasado fue una gran pérdida para las provincias de Maule y Talca, como también para su familia. La falta de agua, que se experimenta por tres o cuatro meses al año, podría quizás ser remediada en gran parte vaciando las aguas del río Lontué en las del río Claro, uno de los tributarios del Maule, medida que, si practicable, no solamente mejoraría mucho la navegación del Maule durante la estación seca, sino que también sería el medio de hacer cultivable una porción considerable de terreno rico, capaz de producir el mejor trigo, y que al presente es un desierto árido por falta de esa agua, y que la propuesta variación del río Lontué probablemente le proporcionaría, como asimismo la falta del Maule. El valor de los terrenos baldíos, mejorados de este modo, probablemente compensaría los gastos de convertir las aguas del Lontué en una gran canal para regarlos y conducir sus productos al río Maule, mejorando al mismo tiempo la navegación de este río.

Bajo de todas estas circunstancias, el favor que tengo que pedirle es que tenga V. la bondad, tan pronto como pueda hacerlo convenientemente, de decirme su opinión respecto al costo de un remolcador de vapor de fierro y un bote de fierro con los requisitos necesarios para llenar los objetos arriba mencionados; también cuál sería su gasto anual, y qué ganancias pueden esperarse de su empleo, no solamente remolcando buques, sino también conduciendo mercaderías.

[...]

PD. Por lo que el almirante Byron dice en su muy interesante narración de la pérdida de la *Wager* es muy probable que exista una comunicación navegable entre los golfos de San Rafael y Penas, en cuyo caso un buque podría dar a la vela desde el puerto de San Carlos en Chiloé hasta una corta distancia del Cabo de Hornos, sin estar expuesto al mar borrascoso del Pacífico, excepto al cruzar el golfo de Penas.

CARTAS DE O'HIGGINS AL PRESIDENTE MANUEL BULNES

[LA COLONIZACIÓN DEL ESTRECHO DE MAGALLANES]

Callao, 4 de agosto de 1842.

Señor mi general y amigo muy amado:

Aunque encuentro mi salud mucho mejor, gracias a Dios, que lo que estaba cuando escribí mi última carta del 21 de julio pasado, no obstante, teniendo constantemente

ante mis ojos la incertidumbre de esta vida, y sin olvidarme que he andado entre las garras de la muerte en dos ocasiones del presente año, considero que no debo dilatar en comunicarle a V., por la pluma, mis pensamientos sobre varias materias de grande importancia a nuestra muy amada patria, y que había deseado antes de ahora haber tenido el gusto de haberlo hecho *personalmente*.

En el estado de debilidad que me encuentro al presente, me creo que el ejercicio de la pluma es un esfuerzo demasiado severo, y V. dispensará, mi querido general, disminuya esta penosa tarea al suplicarle la atenta lectura de la carta y documentos que con esta fecha dirijo al señor Ministro de Relaciones Exteriores, pues ya ofrecí escribirle sobre la materia la última vez que tuve el gusto de saludarlo a su despedida.

De sus contenidos verá V. que ellos hacen relación a materias de no ordinaria importancia. A la verdad, no ocultaré del conocimiento de V., la opinión y el pensamiento que ha ocupado siempre mi imaginación, que entre todas las medidas de mi gobierno no hubo alguna en que haya incurrido en mayor responsabilidad ante Dios y los hombres, que al sancionar la ley por la que los límites de nuestra patria se hacían extensivos hasta el Cabo de Hornos, sin tomar al mismo tiempo medidas efectivas para conferir las bendiciones de la civilización y religión sobre todos los habitantes comprendidos dentro de estos límites. Yo, por tanto, me consideraría el más desgraciado, si no estuviese plenamente satisfecho que los actores de la revolución del 28 de enero de 1823 fueron solamente los responsables, por el vergonzoso descrédito que recayó sobre la nación a consecuencia del total abandono demostrado a la moral, a la religión y condición física de los desgraciados, desnudos e ignorantes habitantes de la Patagonia Occidental y de la Tierra del Fuego desde el año de 1822, en que se hicieron *ciudadanos chilenos* en virtud de la ley que declaró su suelo parte integrante de la República.

Por mi parte puedo seguramente declarar que nunca he cesado de sentir muy profundamente por su deplorable situación, no solamente después de la adopción de esa ley, sino desde que vi la triste narración del naufragio de la fragata S.M.B. *Wager* en el Golfo de las Penas, escrita por el finado almirante Byron, y cuya narración leí por primera vez cuando estudiaba en una de las academias de Inglaterra en mi niñez.

Habiéndose, pues, removido por V. mismo, mi querido general, los obstáculos que por tan largo tiempo impidieron que mi voz fuese oída en mi tierra natal, y principalmente por su elección popular a la Suprema Magistratura, había determinado, como V. sabe, regresar a Chile poco después del 18 de septiembre último en la medida que lo permitiese mi salud, y no pierdo las esperanzas, mediante el favor de Dios, de dar a V. un cordial abrazo en el palacio de Santiago antes de concluir el presente año. Para entonces el Congreso Nacional habrá terminado sus sesiones, y por tanto me apresuro antes de ese término, por si se creyere necesario presentar bajo su seria consideración la deplorable situación de los miserables destituidos seres que habitan tan grande extensión del territorio de la República y a quienes V., mi querido general, como padre

de la patria, está obligado a mirar como a sus propios hijos. No creo necesario decir más para excitar sus sentimientos humanos y benévolos, satisfecho de que los impulsos de su noble corazón lo empeñarán a hacer todo lo que sea posible para conferir las bendiciones de la industria, sana moral y religión sobre la más desgraciada e ignorante porción de toda la raza humana, sin excepción, y quienes están ahora intitulados por ley a llamarse a sí mismos ciudadanos chilenos.

[...]

CARTA DE O'HIGGINS AL MINISTRO RAMÓN LUIS YRARRÁZAVAL

Callao, 5 de agosto de 1842.

Señor Ministro de Estado don Ramón Luis Yrarrázaval

[...]

Ofrecí a V., el día de su despedida de ésta, su casa, escribirle sobre la colonización del estrecho de Magallanes, y por cierto que casi me quedo sin cumplir esta oferta, porque a los pocos días caí a la cama de un resfriado que me hizo pasar diez días en ella, así es que apuradamente he podido escribir los documentos que dirijo a su ministerio, no habiendo alcanzado a traducir al castellano la carta del capitán Smith del 1º de septiembre de 1841, que va en copia de su original en idioma inglés, que se tomará V. el trabajo de traducirlo.

[...]

Ojalá las Cámaras se convenzan de la necesidad de proveer los fondos precisos a tan urgente como indispensable obra; la gloria será suya y del Supremo Gobierno en un acto de justicia en que está comprometida la nación en favor de la humanidad, de su seguridad y de sus progresos comerciales, etc.

[...]

TESTAMENTO POLÍTICO DE O'HIGGINS

Lima, octubre de 1842.

(Consejos, recomendaciones y advertencias que hace Bernardo O'Higgins a vista de la muerte, al Gobierno, Legislatura y a todos los verdaderos amantes de su patria).

Primeramente: Sabiendo del modo más auténtico que una casa dividida contra sí misma no puede resistir, suplico a mis compatriotas de las tres grandes divisiones de mi país, que cultiven la más estrecha unión y amor fraternal y que adopten todas las medidas más eficaces para promover y establecer una identidad completa en sus intereses.

Segundo: Que las medidas que he propuesto ya y las que en adelante serán sometidas por mi confidencial amigo don Juan Thomas en cumplimiento de mis instrucciones, al Gobierno, Legislatura y Sociedad de Agricultura de Chile, sean examinadas

con la detención e imparcialidad que merecen, y si parecen dignas de aprobación, sean ejecutadas tan luego como haya fondos para el efecto, en orden según su importancia.

Tercero: Que la importancia de dichas medidas parece ser como sigue:

1.- La colonización del estrecho de Magallanes y establecimiento de buques de vapor de remolcar en ese punto y el de lanchas de vapor en los ríos de Chile, que sean adaptables para su uso.

2.- La colonización del sur de Chile por emigrados irlandeses.

3.- El establecimiento de un Banco Nacional.

4.- La formación de un Cuerpo Politécnico.

5.- El establecimiento de un astillero y arsenal naval del modo más completo en el mejor punto de la república.

6.- La organización de una milicia marítima.

7.- La construcción del modo más científico, de almacenes para conservar perfectamente una gran cantidad de trigo por el espacio de algunos años.

8.- La introducción, para el uso general, de camellos en la provincia de Coquimbo, y la formación de un cuerpo de arrieros y otro de mineros.

9.- La introducción y cría, con la debida atención, de la vicuña, alpaca y carnero merino.

10.- La introducción de Europa, principalmente de Inglaterra, de los mejores caballos, toros, carneros y cochinos padres.

11.- El establecimiento de la pesca del modo más provechoso.

12.- La construcción de muelles flotantes, caminos de madera y ferrocarriles, y la fundación de una ciudad en el sitio de mi campamento cerca de Talcahuano, adonde he firmado la declaración de la independencia, y que debe llamarse en memoria de tal hecho, la ciudad de Independencia.

Recomiendo que creen un Colegio para enseñar agricultura y otras artes útiles.

Medidas morales:

1.- Una ley para establecer el sistema de jurados.

2.- Otra para disminuir las bancarrotas e insolvencias.

3.- Otra para el fomento del comercio en general, por medio de compañías de responsabilidad limitada.

4.- Otra para la educación nacional.

5.- Otra para el establecimiento de Bancos y Ahorros, sociedades mutuas o cofradías y un montepío tanto entre los empleados civiles como militares.

6.- Otra para el establecimiento de una subsistencia para los soldados y marinos que han perdido su salud en el servicio de la Patria, y para las viudas y huérfanos de los oficiales que han perdido sus vidas peleando por la causa de la independencia.

7.- Otra para hacer de la "Legión de Mérito", una orden más extensa y útil para la patria.

8.- Recomiendo que los oficiales que a continuación se expresan y que han dado servicios distinguidos a la nación, reciban las recompensas siguientes a saber: Que el rango de General de Chile, sea conferido al Gran Mariscal del Perú, don Guillermo Miller, con el título de Gobernador de las Fortalezas de Valdivia, en cuya toma se distinguió tanto.

Que el mismo rango de General de Chile sea conferido al General peruano don Juan O'Brien, por sus distinguidos servicios a la causa de independencia, especialmente en la batalla inmortal de los llanos de Maipú concediéndole una chacra en dichos llanos.

Que el rango de Almirante chileno sea conferido al ilustre y filantrópico navegante, Capitán Fitzroy, por los servicios importantísimos hechos a la nación chilena y a la causa de la humanidad durante los siete años en que se contrajo el examen de las costas de la Tierra del Fuego, de Patagonia y de Chile, y que se le conceda una hacienda adecuada a esos servicios en el sitio que él escoja al sur del río Bío-Bío.

Nota Bene: No he dicho nada sobre varias medidas para mejorar la agricultura de Chile que me parecían importantes antes del establecimiento de la Sociedad de Agricultura de Santiago de Chile, por el año 1838, porque he visto con gran gusto que los trabajos y publicaciones de esa ilustrada Sociedad, hacen innecesario decir una palabra sobre dichas medidas; solamente recomiendo el establecimiento del Colegio de Agricultura de que ya he hablado, a la protección especial de dicha Sociedad.