

Marzo 23 de Mayo tiempo Cielo



LA GOLETA ANCUD
Símbolo de la cultura e historia
náutica de Chiloé

viveres y a las 8 P.M. vino a bordo el
del Bergantin Nacional Huenuel y

MÓDULO EDUCATIVO
PARA
ENSEÑANZA MEDIA

83.36
GOL

c.1

no en venta una Chat
per tenencia se acompa
che un buccion y la Combre en Bon

Material educativo "Anexión de territorio por la Goleta Ancud"
Fundación Presbítero Abel Macías Gómez

Investigación: José Ulloa Cortés

Corrección y edición de textos: Jannette González P.

Fotografía: Rodrigo Muñoz

Diseño Gráfico: Anelys Wolf

Impresión: Imprenta América

La Goleta Ancud refleja milenios de cultura náutica y de integración marítima con los archipiélagos patagónicos australes.

En 1842, el gobierno central republicano elige a Chiloé, y a Ancud en particular, para construir y tripular la primera goleta de guerra armada en Chile.

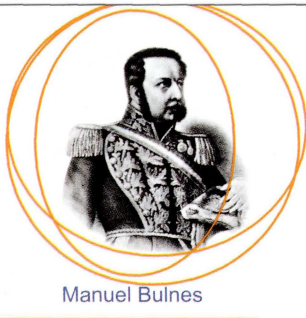
Después de cuatro meses de penosa navegación, la tripulación de la Ancud toma posesión pacífica del Estrecho de



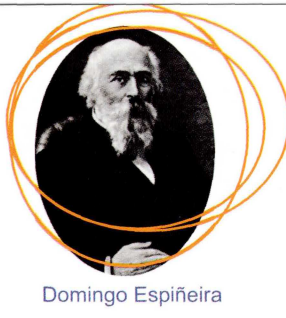
Magallanes y territorios adyacentes, levantando en 1843 el Fuerte Bulnes, y trasladándose a poblar posteriormente *Sandy Point*, o *Punta Arenosa*, que a partir de 1848 se convertiría en Punta Arenas, hoy capital de Magallanes y Antártica Chilena.



Bernardo O'Higgins



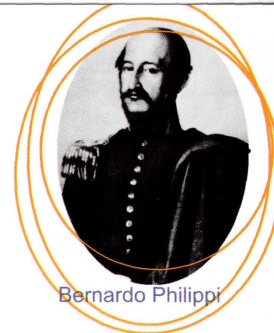
Manuel Bulnes



Domingo Espiñeira



Juan Williams



Bernardo Philippi

Artífices y argonautas

Recordar los nombres de los gestores y tripulantes es un deber colectivo, para honrarlos y conservar en nuestra memoria histórica una proeza extraordinaria, no igualada hasta la actualidad.

El precursor del proyecto es **Bernardo O' Higgins**, quien trabajara en él desde 1823 hasta su muerte, en 1842. Ese mismo año es el Presidente de la República, el **General Manuel Bulnes**, quien ordena al entonces Intendente de Chiloé, **Don Domingo Espiñeira Riesco**, construir, armar y tripular una nave para viajar al Estrecho de Magallanes.

Espiñeira Riesco, con mucha diligencia, nombra inmediatamente al Capitán de Puerto de Ancud, **Don Juan Williams Wilson**, para hacerse cargo de los trabajos y comando de la nave.

La tripulación de la *Ancud* estuvo conformada de la siguiente manera:

Juan Williams Wilson: Capitán;

Manuel González Hidalgo: Teniente de Artillería ;

Bernardo Philippi: Sargento y naturalista;

Jorge Mabón: Piloto Segundo;

Eusebio Pizarro: Sargento Segundo;

José Hidalgo: Cabo de Artillería;

Cipriano Jara, Valentín Vidal, Manuel Villegas, Pascual Riquelme y Lorenzo Soto: Artilleros;

Lorenzo Aro, Ricardo Didimus, José Santa Ana, Remigio González, Jerónimo Ruiz, José Víctor, José María Yáñez, Carlos Miller, Manuel Alvarado y Horacio Luis Williams (Hijo del Capitán): Marineros.

También formaban parte de la expedición **Venancia Elgueta e Ignacia Leiva**, esposas de los marineros Jara y Vidal, respectivamente.



Construcción de la embarcación: el armado de una odisea

Don Domingo Espiñeira Riesco ordenó poner en gradas una embarcación de mayor porte y capacidad, dentro de la cual pudiera haber y viajar con holgura y seguridad hasta el Estrecho de Magallanes el personal que se juzgara necesario.

Para esta construcción, que **iba a ser** la más grande en salir de los astilleros chilotos, fue preciso realizar algunas obras y adquisiciones complementarias. De esta manera, y como Chiloé carecía de almacén naval, Espiñeira encargó directamente al comerciante de artículos navales de Valparaíso, Pedro King, todo el material y el aparejo: clavos, pernos, planchas de cobre, fardos de lona y montonería, barriles de pintura, breá, alquitrán, cadenas, anclas y anclotes.

Se hizo finalmente la minuciosa selección de las maderas que brindaba el bosque nativo, eligiéndose el coigüe para las tablas que cierran el casco, y la obra gruesa: quilla, roda, codastes,

baos, cuadernas, puntales y demás piezas que constituyen el esqueleto o armazón de una nave.

Los trabajos en el casco, bajo la supervigilancia del **Comandante Juan Williams Wilson**, corrieron por cuenta de un carpintero de ribera de Ancud, a quien se le abonó una factura de \$380, "*por completar su obra poniendo cubierta y todo a satisfacción*". (Braun Menéndez; 1943, pp. 67)

En cuanto el casco de madera estuvo listo y calafateado, se procedió a forrarlo con placas de cobre. En la faena trabajaron, martillo en mano, **Williams, Phillipi y Mabón**, destacando el primero por tomar múltiples responsabilidades en el proceso, ya que además de hacerse cargo de la parte técnica y económica de la construcción, fue el maestro de velas; de esta maneá, junto a siete marineros que servían el bote de la Capitanía de Puerto, y que conformarían 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, las que comprendían ambas cuchillas, la de trinquete y la mayor, el foque y el petifoque, una vela redonda y otra auxiliar para la balandra.

Habiéndose extendido, entretanto, el forro protector, se procedió a pintar el casco: blanco hasta la línea de flotación y verde desde esa línea hasta la quilla.

Llegó así el momento culminante de toda construcción naval: la **"botadura"**. Es imaginable la pompa y el alboroto con que se habrá rodeado la ceremonia; probablemente fueron suspendidas todas las actividades en San Carlos y en sus contornos, y sus habitantes corrieron a ubicarse cerca del cobertizo, junto a la playa o sobre el muelle, cobrando así el lugar un aspecto de fiesta ribereña.

El deslizamiento se realizó sobre los varales untados con sebo, siendo la Goleta tirada por un cable pasado en un aparejo, cuya extremidad iba atada al yugo de una yunta de fornidos bueyes, como era costumbre en las **mingas** chilotas.

Una vez a flote, se realizaron los últimos trabajos a bordo: montar los **aparejos**, **arbolar** los palos y armar sobre éstos las **jarcias** y el velamen.

"El resultado de tanta actividad ilusionada pudo pronto observarse a tiro de piedra de la orilla. Allí se estaba la

embarcación, meciéndose a cada pasada de la ola de mara que rompía suavemente sobre la orilla de la playa de Fátima." (1943, pp. 87)

En rigor náutico, aun cuando la embarcación tenía el **aparejo** de una goleta (dos **mástiles**), se asemejaba más a un **lanchón** o **pailebote**, muy común en Chiloé, pero de dimensiones más amplias, siendo estas:

Esloza (o largo, sin **bauprés**): 57 pies castellanos, equivalentes a 15 metros 84 centímetros.

Manga (o ancho): 13 pies 8 pulgadas, equivalentes a 3 metros 80 centímetros.

Puntal (o altura de **quilla** a **cubierta** a **proa**): 8 pies castellanos, 2 metros 22 centímetros.

Puntal a popa: 10 pies castellanos, 2 metros 78 centímetros.

Largo de quilla: 47 pies castellanos, equivalentes a 13 metros, 6 centímetros.

Además, cabe destacar que su **arqueo** se calculaba en 30 toneladas.



Actividad 1

Escriba al lado de cada una de las partes de la nave su denominación marinera.

Quilla:

Cuadernas:

Casco:

Espejo:

Timón:

Eslora:

Manga:

Arqueo:

Babor:

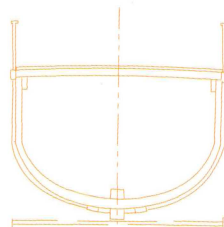
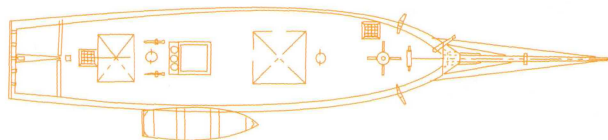
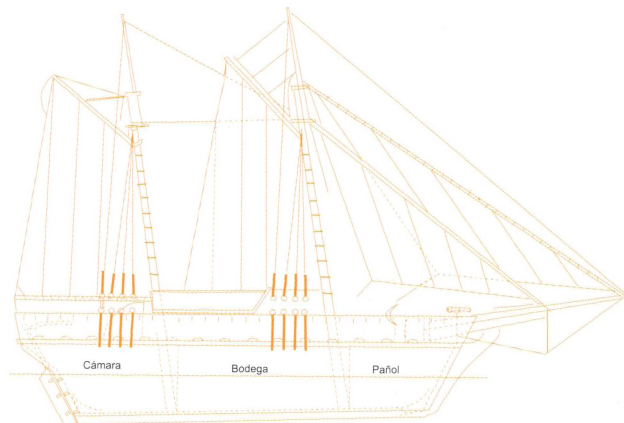
Puntal:

Pedrero:

Cámara:

Cabrestante:

Estribor:



Zarpe y derrotero De Ancud a Puerto Americano y Estrecho de Magallanes.

El 21 de mayo de 1843, la *Ancud* estaba lista para zarpar, pero la intensa lluvia y el viento norte impidieron que "se hiciera a la mar", siendo remolcada al otro día hasta la ensenada de "Balcacura-Punta Arenas" (Bahía de Ancud), donde esperó el cambio del viento.

Ya el 23 de mayo, a mediodía, logra zarpar rumbo al noreste, hacia al Canal de Chacao. La acompañan los vítores de la población ancuditana, que desde el muelle despidió a sus tripulantes.

La mañana del 24 la *Goleta* arribó a Dalcahue para proveerse de víveres frescos, construir una vela redonda y reparar la chalupa.

Al día siguiente, y con ausencia de viento, es remolcada a remo hasta Curaco de Vélez, donde da fondo.

A la mañana siguiente se embarca como práctico Don Carlos Miller, experimentado navegante de los canales australes.

El 27 zarpa hacia la Isla de Quehú, donde el párroco Fray Alejandro Branche, obsequia a los navegantes: corderos, pescados, papas y maderas para los paños.

El 1º de junio, a la cuadra de la Isla Queitao, en pleno Golfo de Corcovado, la *Ancud* sufre los primeros embates violentos del invierno austral, perdiendo con las marejadas la chalupa que remolcaba.

Después de cruzar con mucho esfuerzo el Corcovado, desde el 6 al 12 de junio, prosigue su navegación por los canales del Archipiélago de las Guaitecas, donde hace fondo en un surgidero de abrigo conocido como Puerto Americano.

Allí se suma el piloto Yates como práctico de Canales hasta Isla Cabras. La *Ancud* continúa su navegación avante de la Península de Tres Montes.

El 28 del mismo mes, enfrenta un embravecido Golfo de Penas, cuyas marejadas azotan violentamente su casco por la banda de estribor. Uno de esos golpes rompe la tablazón y el agua comienza a inundar las bodegas. Sin amainar la tempestad, la nave queda sin gobierno al partirse el macho del timón por la violencia de la marejada que la azota sin clemencia.

El Capitán Williams ordena girar con las velas y remos, volviendo a Puerto Americano.

Sin repuestos para reparar la nave, no les queda otra opción que enviar una chalupa a remos y vela hacia Ancud para pedir auxilios y provisiones para continuar su viaje.

Los osados navegantes demoran 20 días en ir y regresar remando. Pero cumplen su misión y reparan la nave.

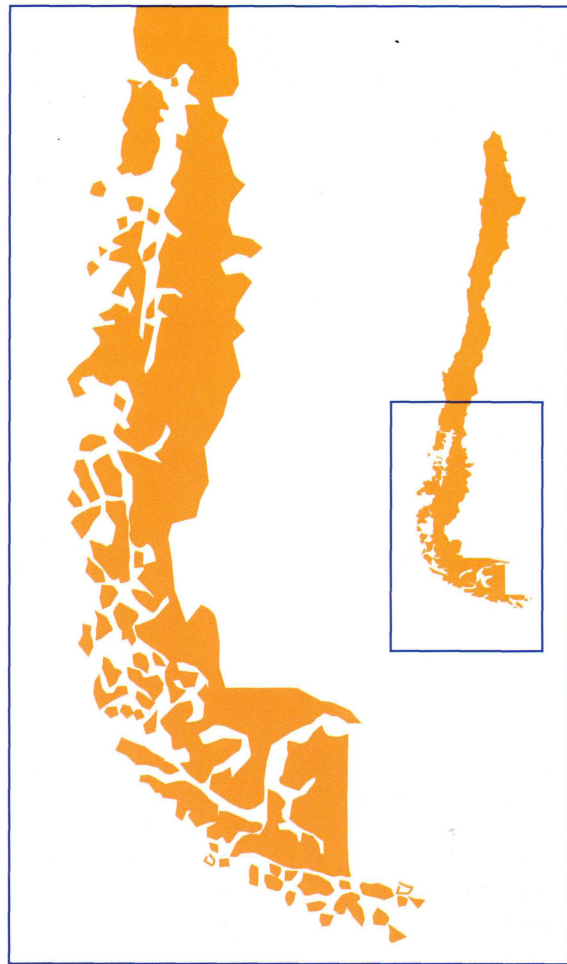
El 9 de septiembre cruza el Golfo, siempre con marejadas y vientos violentos.

El 18 entra a la Boca Oeste del Estrecho de Magallanes, celebrando con mucha alegría las Fiestas Patrias.

El 21 divisan Punta Santa Ana y Puerto del Hambre. A medio día desembarcan y con gran solemnidad toman posesión del Estrecho para la República de Chile.

Actividad 2

Dibuje en el siguiente mapa la ruta de navegación seguida por la Goleta Ancud, y anote los incidentes más importantes del viaje apoyados por la Bitácora adjunta (texto Zarpe y derrotero).





Carpinteros del Bordemar Austral

La dalca (o canoa), embarcación de tres y cinco tablas cocidas con soguillas vegetales, utilizada milenios antes de la llegada de los españoles a los archipiélagos, hoy ha desaparecido como tal. Sin embargo, las técnicas de construcción continúan evolucionando en diversos tipos de embarcaciones, entre los cuales destaca el *lanchón* o *velero chilote*, vivo aún en su manufactura y técnicas de navegación en los archipiélagos de Talcán y la Caleta de Lliguiman. En este sentido, la Goleta Ancud representa una síntesis material del notable grado de evolución cultural alcanzada por la carpintería de ribera y la navegación a vela en Chiloé.

¡Magallanes es chileno!

A continuación puedes leer
la transcripción del

***“Acta Toma de Posesión
de los territorios Magallánicos”:***

“DIOS SALVE A LA PATRIA.-VIVA CHILE,
EN CUMPLIMIENTO DE LA ORDEN DEL GOBIERNO
SUPREMO, EL DÍA 21 DEL MES DE SETIEMBRE DE
1843, EL CIUDADANO
CAPITÁN GRADUADO DE FRAGATA DE LA MARINA
NACIONAL DON JUAN GUILLERMOS, I ASISTIDO
CON EL TENIENTE DE ARTILLERÍA DON MANUEL
GONZÁLEZ IDALGO, EL PILOTO SEGUNDO DE LA
ARMADA NACIONAL DON JORJE MABON, EL
NATURALISTA PRUSIANO VOLUNTARIO DON
BERNARDO PHILIPPI, I EL SARJENTO 2 DISTINGUIDO
DE ARTILLERÍA DON EUSEBIO PIZARRO, QUE ACTÚA
DE SECRETARIO CON TODAS LAS FORMALIDADES

DE COSTUMBRE, TOMAMOS POSESIÓN DE LOS
ESTRECHOS DE MAGALLANES I SU TERRITORIO EN
NOMBRE DE LA REPÚBLICA DE CHILE A QUIEN
PERTENECE CONFORME ESTÁ DECLARADO EN EL
ARTÍCULO 1 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA, I EN
EL ACTO SE AFIRMÓ LA BANDERA NACIONAL DE LA
REPÚBLICA CON SALVA JENERAL DE VEINTIUN
TIROS DE CAÑON.

I EN NOMBRE DE LA REPÚBLICA DE CHILE
PROTESTO EN EL MODO MAS SOLEMNE CUANTAS
VECES HAYA LUGAR CONTRA CUALQUIER PODER
QUE HOI O EN ADELANTE TRATE DE OCUPAR
ALGUNA PARTE DE ESTE TERRITORIO.

FIRMARON CONMIGO EL PRESENTE ACTO EL DIA
21 DE SETIEMBRE DE 1843 AÑOS I EL TERCERO
AÑO DE LA PRESIDENCIA DEL
EXCELENTÍSIMO SEÑOR JENERAL DON MANUEL
BULNES.”

Glosario náutico de la Goleta Ancud

Arbolar: Poner los palos a una embarcación.

Bauprés: Palo que sale fuera de la proa y sirve para hacer firmes los estays.

Botalón: Percha que se larga sobre el bauprés en su mismo sentido. O perchas pequeñas en que se largan las alas.

Botavara: Palo horizontal que se articula sobre un mástil y en la que va envergada la vela principal del palo correspondiente.

Ceñir: navegar contra el viento, en el menor ángulo posible.

Cofa: Meseta colocada horizontalmente en el cuello de un palo para fijar los obenques de gavia, facilitando las maniobras de las velas altas.

Cubierta: Cada uno de los pisos o suelos de la embarcación que se sujetan en los costados del casco.

Cuchilla (o): Vela triangular o trapezoidal, que trabaja sobre un Estay o Pico Cangrejo. Puede presentar al viento cualquiera de sus dos caras, y a diferencia de las velas redondas, es muy efectiva para navegar ciñendo, pero menos efectiva con viento en popa.

Estay: Cable, generalmente de acero que da sustento al mástil en el sentido proa a popa.

Gavias: Vela que se larga en el mastelero mayor, o mastelero de gavia.

Juanetes: Vela que se larga desde los mastelerillos.

Mastelero: Palo que se encuentra en el extremo del mástil, sobre la cofa, y sostiene las gavias y los juanetes.

Mástiles: Cada uno de los palos verticales que soportan el velamen.

Mayor: Nombre que se da al mas alto de los palos de un barco y a la vela que se iza en él.

Obra muerta: Es la parte del casco que sobresale de la superficie del agua.

Pailebote: Goleta de gran tamaño sin gavias en los mástiles, muy rasa y fina. Apareja cangrejas, foques y escandalosas.

Pañol: Espacio cerrado que sirve de almacén par guardar pertrechos.

Popa: Parte trasera de la embarcación.

Proa: Parte delantera de la embarcación.

Trinquete: Es el palo que se encuentra arbolado más cerca de la proa.

Glosarios náuticos:

<http://www.venezuelanautica.com/escuelas/e13.htm>

http://capitaine_rouge.en.eresmas.com/info/glosario_nautico.html

<http://www.diccionario-nautico.com.ar>

Bibliografía:

Archivo Nacional. Intendencia de Chiloé, Vol. 164.

Braun Menéndez, Armando. Fuerte Bulnes. Edit. Alonso de Aguirre. Stgo. 1943, P.67.





**GOBIERNO REGIONAL
DE LOS LAGOS**