



## **BREVE HISTORIA DE MAGALLANES**

© Mateo Martinic Beros  
Registro de Propiedad Intelectual N° 124.754  
ISBN 956-7189-14-5

Mapa de Portada:  
**Fretum Magellanicum**, Pieter Keer (1598)

Impreso en Chile  
"La Prensa Austral Ltda." Punta Arenas, Magallanes  
2002

Derechos reservados para todos los países de habla hispana. Ninguna parte de esta obra, incluidos los diseños de portadas, puede ser reproducida, almacenada o transmitida en manera alguna, ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o fotocopia, sin permiso previo escrito del autor.

**MATEO MARTINIC B.**

**BREVE HISTORIA  
DE MAGALLANES**

EDICIONES DE LA UNIVERSIDAD DE MAGALLANES  
2002



## *Fernando de Magallanes*

*Descubridor del estrecho de su nombre,  
de la Patagonia y Tierra del Fuego,  
y de Chile, por el sur*



## CONTENIDO

Prólogo / 7

Síntesis geográfica / 9

El poblamiento originario  
(Desde el décimo milenio A.C.  
hasta el siglo XVI) / 16

Hallazgo del territorio  
por los europeos, su exploración  
y progresivo conocimiento  
(Siglos XVI al XIX) / 23

Ocupación y colonización (1843-1905) / 42

Los años dorados (1906-1920) / 64

Una transición azarosa hacia  
el tiempo moderno (1921-1952) / 95

Recuperación anímica y reactivación económica.  
Tiempo de ensayos para el desarrollo  
(1953 hasta el presente) / 116

## PRÓLOGO

En 1992 concluimos y publicamos nuestra *HISTORIA DE LA REGIÓN MAGALLÁNICA*, que sin duda alguna es la obra de mayor envergadura y enjundia en el conjunto de nuestra doble preocupación, investigadora e historiográfica.

Sin embargo de que la misma vino a cubrir la necesidad de disponer en un todo sistematizado, coherente y orgánico la información acerca de la evolución de la vida humana en el territorio meridional de América, desde el arribo de los primeros cazadores-recolectores hace más de once milenios, hasta el presente, con todo el complejo de fenómenos, procesos y circunstancias concurrentes que explican sus avatares, a partir de entonces se requirió de una síntesis que contuviera los elementos salientes de tan largo trayecto histórico, para uso de los escolares, de los visitantes y turistas, y de cuantos no disponían de tiempo suficiente para leer, o de recursos para adquirir aquella obra.

Decidimos así, ante reiteradas sugerencias y peticiones, preparar esta *BREVE HISTORIA DE MAGALLANES*. En ella, estamos ciertos, se brinda a cabalidad la relación sucinta de los acontecimientos más trascendentes que señalan la evolución humana

en el meridión. Para facilitar su lectura y comprensión hemos prescindido de referencias eruditas y hemos limitado las notas de pie de página a lo estrictamente indispensable.

Confiados en su favorable acogida y mejor provecho para sus lectores usuarios, la libramos al conocimiento público, como una muestra más de la empresa historiográfica que nos hemos auto asignado.

EL AUTOR

Punta Arenas, mayo de 2002

## SÍNTESIS GEOGRÁFICA

La región de Magallanes ocupa el extremo meridional del territorio metropolitano chileno y del continente americano. Comprende la parte austral de la Patagonia y la sección occidental de la Tierra del Fuego, y los archipiélagos adyacentes hacia el oeste y el sur. De norte a sur, se extiende entre los paralelos 48°40' y 56°30' y abarca una superficie de 132.033,5 kilómetros cuadrados (alrededor del 17,5% del territorio americano de Chile), lo que la hace la más extensa de las regiones chilenas. En la parte central, coincidiendo aproximadamente con el paralelo 52°, el territorio magallánico corre entre los océanos Atlántico y Pacífico, señalando la parte más ancha del país (450/460 kilómetros)<sup>1</sup>.

Situada como está a horcajadas de la parte terminal de América, la cordillera de los Andes Patagónicos y Fueguinos cruza el territorio con una orientación general de norte a sur y sureste, que separa dos vertientes claramente diferenciadas: al occidente y sudoccidente, un vasto distrito archipelágico formado por terrenos abruptos y montañosos, quebrados hasta el infinito, y al oriente, una zona conformada por una sucesión

<sup>1</sup> Esta descripción excluye el Territorio chileno Antártico que depende administrativamente de la Región de Magallanes.



de tierras progresivamente más bajas que concluyen en amplias llanuras.

La circunstancia de transcurrir la gran cadena andina en la parte más ancha del territorio, casi por el centro del mismo, hace que en Magallanes ella no tenga la condición de límite y referencia geográficos con que se la considera en el resto de Chile. Por otra parte, la extensión de la Región en su eje este-oeste y la suave orografía oriental, brindan a los habitantes la sensación de tierra vasta y de anchos horizontes, de la misma manera como la tienen otros pueblos de la comunidad atlántica americana.

La cordillera, cuyas alturas alcanzan o superan los 3.000 metros en el norte y descienden paulatinamente hacia el sureste promediando los 1.500 metros sobre el nivel del mar, muestra como particularidad un ensanche notorio en la parte septentrional que origina un distrito altoandino singular como es el Campo de Hielo Patagónico Sur.

Procesos colosales desarrollados a lo largo de la historia geológica y tectónica, determinaron las expresiones orográficas y los hundimientos característicos del flanco occidental-sudoccidental de la Región, de manera tal que al fundirse y retirarse la gran cobertura gélida pleistocénica, se dio lugar a la trama compleja de fiordos y canales que tipifican su hidrografía. La cadena andina se muestra cortada en distintos sectores de la sección central del territorio, circunstancia que permitió la penetración marina sobre cuencas y depresiones existentes en la vertiente oriental, conformándose así el estrecho de Magallanes -eje del descubrimiento y poblamiento históricos- y amplios depósitos en forma de mares interiores, tales como el golfo Almirante Montt y los mares de Skyring y Otway, con sus correspondientes

aguas y vías tributarias. De ese modo el territorio magallánico muestra una singular interrelación entre las tierras emergentes y las aguas marinas circundantes, que al facilitar la intercomunicación resultó determinante para el establecimiento y la evolución de la vida humana en tiempos pretéritos e históricos.

El relieve, además de definir las formas del suelo condiciona expresiones climáticas diferentes. Así, los vientos oceánicos cargados de humedad procedentes del cuadrante suroeste, al chocar con el macizo cordillerano dan lugar al desarrollo de precipitaciones continuas y abundantes, que hacen del flanco occidental-sudoccidental (distrito archipelágico) un vasto sector dominado por la humedad, que admite dos tipos de clima: el templado frío de gran humedad, que reina en general hacia el norte del estrecho de Magallanes, y el de tundra isotérmico, propio del archipiélago sudoccidental fueguino. Un tercer tipo de clima, de hielo por efectos de altura, domina las franjas cordilleranas. La vertiente oriental posee dos expresiones climáticas que son notoriamente menos rigurosas que las de la vertiente opuesta, como son el trasandino con degeneración esteparia, vigente en la ancha franja precordillerana, y el de estepa fría que domina el extenso distrito homónimo. Estos climas del oriente territorial están definidos por una pluviosidad menor y decreciente según se aleja del cordón andino, por temperaturas templado-frías con variaciones estacionales y por la vigencia de un sistema eólico que se hace sentir de preferencia en primavera y verano. La climatología regional está definida no sólo por estos tipos diferenciadores, sino también por un régimen de tiempos sujeto a permanente inestabilidad, lo que hace de la variabilidad climática una de las características naturales



más notorias, en especial sobre la vertiente oriental del territorio magallánico.

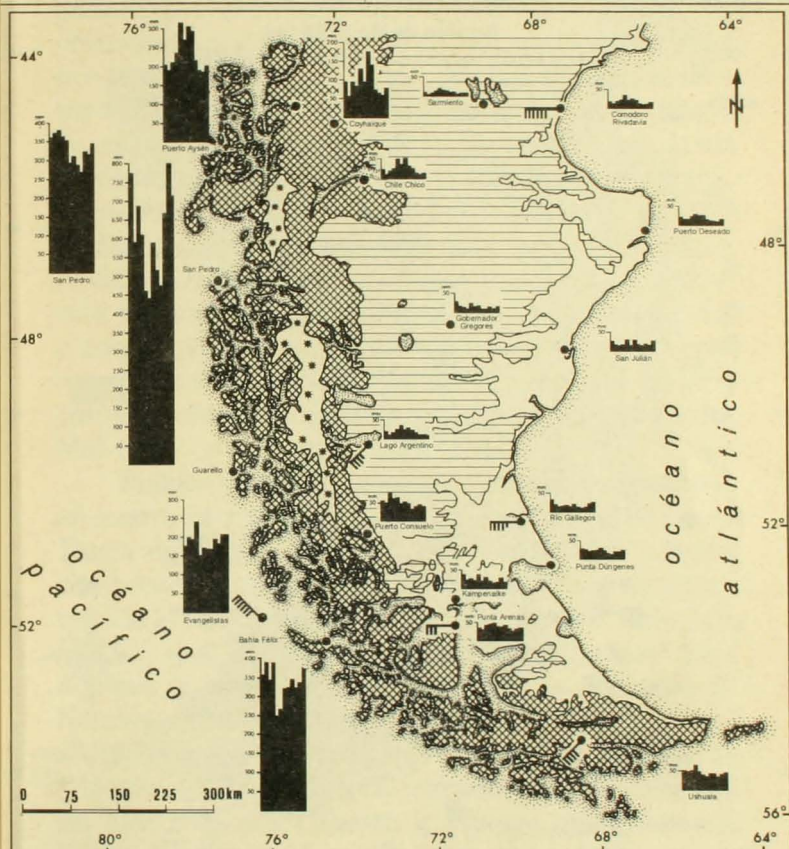
La vida natural, por consecuencia, se desarrolla en ecosistemas variados mostrando abundancia y riqueza en su biota. Así, en el occidente predomina el bosque de hoja perenne y las formaciones de tundra, en la faja cordillerana el desierto andino, mientras que en el oriente se da una sucesión principal formada por el bosque caducifolio, el matorral y la estepa herbácea. Cada una de estas grandes asociaciones admite variaciones locales y posee una fauna caracterizadora.

Si la fisiografía determina la vida natural, de igual modo ha condicionado la presencia del hombre civilizado. Desde los comienzos de la presencia colonizadora hasta el presente la vida humana radica abrumadoramente en la vertiente oriental del territorio, dada su mayor habitabilidad. Esto significa que el ecumene conforma solamente el 40% de la superficie regional, correspondiendo el resto a distritos despoblados o semi despoblados sobre los que se desarrollan actividades económicas de carácter ocasional o temporal.

De acuerdo con los datos del censo nacional de 2002, la Región de Magallanes tiene una población de 151.869 habitantes, lo que significa una densidad de 1,2 habitantes por kilómetro cuadrado en lo que se refiere al ecumene. Esta población se halla concentrada principalmente en tres centros urbanos (90%), de modo especial en Punta Arenas, la capital regional que reúne el 79% del total de habitantes de Magallanes. Cabe destacar que la posición relativa que muestra el ecumene en el conjunto territorial, la orientación atlántica del mismo y la concentración vital que allí se da, hacen la excepción notable con respecto a las demás

# Características orográficas y pluviométricas de la región austral de América

(Tomado de Endlicher y Santana, 1988)



- costa de la Patagonia oriental bajo 200 m
- mesetas de la Patagonia oriental sobre 200 m
- cordillera de los Andes limite oriental sobre 1.000 m

- hielos patagónicos
- precipitación mensual (mm) 1951 - 80
- dirección media y velocidad media del viento 1 barra = 2,0 m / sec.





regiones chilenas, afirmando la individualidad específica de su diferente raigambre y tradición históricas.

Por su ubicación meridional y por sus características geográficas la Región de Magallanes se encuentra virtualmente aislada del resto del territorio chileno por la vía terrestre, conexión que únicamente se da a través de Argentina, cuyo suelo conforma la vía natural de acceso por el lado oriental. En cambio, por la vía marítima, dada su posición terminal y trioceánica, es posible acceder con facilidad a la Región a través de los océanos Pacífico y Atlántico o cruzando el Antártico (Paso Drake). Por la vía aérea, Magallanes está comunicado con el resto del territorio chileno y con Argentina, y a través de ellos con el resto del mundo; asimismo lo está con el territorio polar y con el archipiélago atlántico de las islas Falkland o Malvinas.

Política y administrativamente la Región se divide en cuatro provincias: Última Esperanza, Magallanes, Tierra del Fuego y Antártica Chilena. La primera comprende el archipiélago y la tierra firme patagónica situada al occidente de los Andes y al norte del grado  $52^{\circ}30'$ , y el distrito trasandino histórico que diera nombre al territorio. Se divide en las comunas de Natales y Cerro Castillo. La provincia de Magallanes abarca el resto del territorio continental patagónico (Magallanes centro-oriental y península de Brunswick), las islas Riesco y Dawson y algunas otras menores hacia el suroeste. Este se divide entre las comunas de Río Verde, Laguna Blanca, San Gregorio y Punta Arenas. La provincia de Tierra del Fuego se extiende sobre toda la parte chilena de la isla grande homónima al norte de los Andes Fueguinos, con las comunas de Primavera, Porvenir y Timáukel. La provincia

Antártica comprende el archipiélago austral de la Tierra del Fuego, más el sector de la isla grande situado en la vertiente austral de los Andes Fueguinos. El territorio provincial se corresponde, en suelo americano con el de la comuna de Cabo de Hornos. La parte antártica comprende el territorio polar reclamado por Chile, que administrativamente conforma la Comuna Antártica Chilena.

## LA PRESENCIA DEL HOMBRE

### EL POBLAMIENTO ORIGINARIO (DESDE EL DÉCIMO MILENIO A.C. HASTA EL SIGLO XVI)

**A**lrededor de nueve mil años antes de Cristo, quizá sólo cuando habían transcurrido algunos siglos desde el término de la última glaciación registrada en la Patagonia, los primeros hombres hicieron su aparición en el actual territorio magallánico. Las condiciones ambientales se presentaban favorables al asentamiento humano, el clima era moderadamente frío y abundantes pastos cubrían el terreno, ocultando paulatinamente el rastro dejado por el paso de los hielos, y la vida animal se desenvolvía y prosperaba libremente.

Los recién llegados formaban parte de grupos de



cazadores que procedían de las regiones septentrional y central de la Patagonia oriental, de las que habían venido avanzando hacia el sur en lenta emigración, sustentándose con los variados recursos alimentarios del territorio estepario. Arribaron a la Magallania oriental posiblemente cruzando a través de la sierra Baguales, en Última Esperanza, y encontraron en ese distrito precordillerano un territorio atractivo para establecerse. En los valles fluviales y en las orillas del vasto paleolago que entonces ocupaba una buena porción del distrito subandino abundaban manadas de caballos americanos (*Hippidion*), milodones y otras especies herbívoras de la fauna pleistocénica tardía, que les proporcionaban alimentación y otros recursos, que tal vez debían disputar con grandes carnívoros como el tigre de los dientes de sable (*Smilodon*) y una gran pantera. Las huellas culturales de estos primeros humanos en el extremo sur del continente americano han sido encontradas en forma de restos de habitación (fogones), herramientas e instrumentos líticos y óseos, en yacimientos tales como Cueva 1 del Lago Sofía y Cueva del Medio, entre otros sitios ubicados en abrigos y formaciones rocosas, que los cazadores paleoindios ocupaban como habitaciones o refugios. Con posterioridad y tras un período indeterminado de permanencia, las primeras bandas de cazadores, acrecidas en número de integrantes, se habrían fraccionado dando origen a nuevos procesos migratorios hacia el oriente sudpatagónico y la actual zona central de la isla grande de Tierra del Fuego, comarcas donde se han ubicado importantes yacimientos arqueológicos y paleontológicos como Cueva Fell y Cueva de Pali Aike (valle del río Chico), y Cueva del Cerro de los Onas (Tres Arroyos, istmo central fueguino).



Cupo a estos genuinos pioneros el establecimiento permanente de la humanidad en el meridión de América. Habiendo penetrado a tientas en parajes antes jamás hollados por individuos de nuestra especie, los encontraron gratos no obstante su natural rigor y se adaptaron admirablemente a ellos, manifestándose desde una alta antigüedad una progresiva interrelación entre ellos y el ambiente, generándose una condición anímica que sería consubstancial al ser de cuantos en el tiempo proseguirían habitando la vastedad austral.

Alrededor de tres milenios después del arribo de los primeros humanos, ocurrieron en simultaneidad o sucesivamente algunos acontecimientos climáticos y telúricos que pudieron asumir características catastróficas, por sus consecuencias para el medio ambiente y en particular para la vida natural. Estos episodios causaron directamente, o contribuyeron a la desaparición de la antigua fauna pleistocénica tardía e impusieron, por consecuencia, un paréntesis en la vida humana. Cuando la misma retornó con posterioridad al octavo milenio antes del presente, lo hizo con diferentes expresiones culturales adaptativas.

De tal modo, a partir de entonces, sin interrupción, aunque con variados avatares, la vida humana se extendió por diversos lugares del territorio oriental magallánico, tanto en forma de cazadores terrestres, como en la de cazadores marinos o canoeros que poblaron los litorales archipelágicos del centro, oeste y sur de la gran región. Ello tanto pudo darse por evolución de los primeros cazadores paleoindios arribados, como por la incorporación de nuevos contingentes migratorios. Como hubiera sido, los cazadores primitivos consiguieron adaptarse a las severas condiciones ambientales y generaron diferentes

expresiones culturales que se manifestaron a lo largo de milenios hasta el advenimiento del tiempo histórico<sup>2</sup>.

Al tiempo de la llegada de los españoles el actual territorio regional estaba habitado por cuatro grandes etnias indígenas diferenciadas culturalmente. En la zona esteparia continental vivían los aónikenk, que después serían conocidos como patagones o tehuelches; en la isla grande de Tierra del Fuego, los sélknam u onas; en los canales occidentales desde el golfo de Penas hasta el canal Brecknock, los diversos grupos conocidos con el nombre común de kawéskar o alakalufes, y en el área del canal Beagle y cabo de Hornos, los yámanas<sup>3</sup>.

<sup>2</sup>Investigaciones y estudios arqueológicos sistemáticos que se han desarrollado desde la década de 1930, inicialmente por Junius Bird (Poblamiento Temprano, cazadores continentales); luego por Joseph Empereire y Annette Laming (Poblamiento Medio, cazadores terrestres y canoeros); y, a partir de 1970, por Omar Ortiz-Troncoso (Poblamiento Temprano, canoeros), Mauricio Massone (Poblamiento Temprano y Medio, cazadores terrestres, Tierra del Fuego), Hugo Nami, Luis A. Borrero y Alfredo Prieto (Poblamiento Temprano y Medio, cazadores continentales), y Dominique Legoupil (Poblamiento Temprano y Medio, cazadores marítimos), han permitido reconstituir en sus líneas generales el establecimiento humano originario en la Patagonia austral y la Tierra del Fuego. Los estudios recientes (a partir de 1970) han contado con el patrocinio y la participación del Centro de Estudios del Hombre Austral, del Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes.

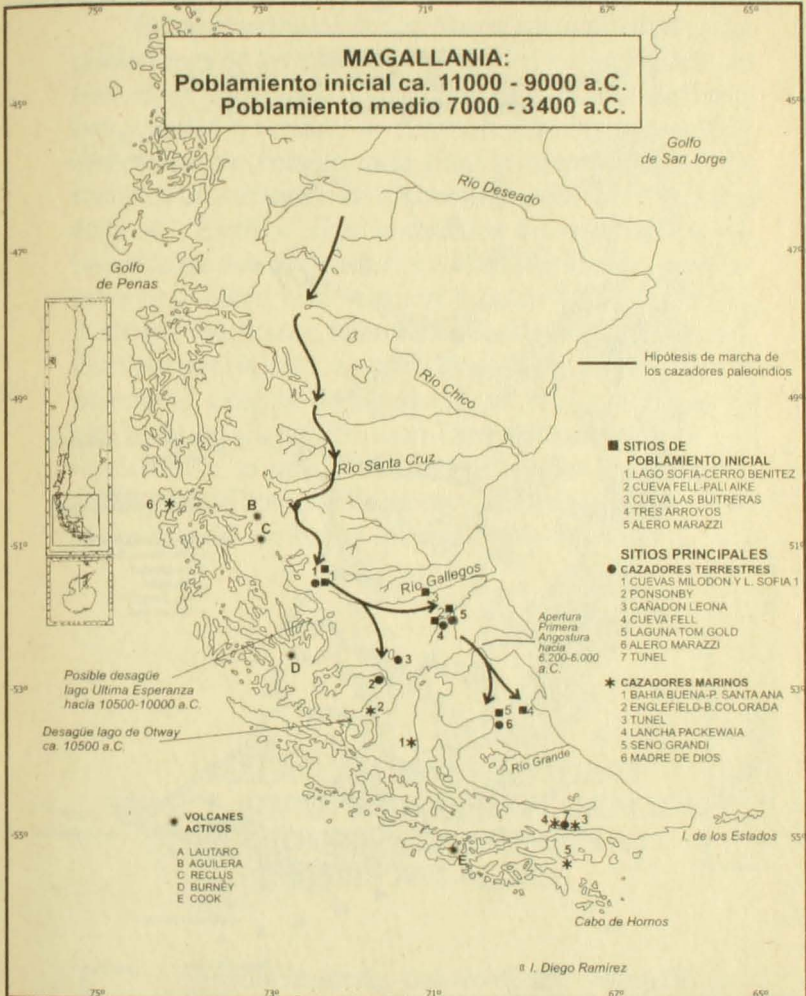
<sup>3</sup>Aónikenk: "gente del sur" (de aónken, sur, y kenk, gente); Sélknam: "hombre", en idioma vernáculo; onas era gentilicio con el que los distinguían los yámanas (Onaisín, tierra de los onas); Yámana: "hombre", término que se aplicaban a sí mismos estos indígenas; Alakaluf, es un término cuyo significado se desconoce y que fue aplicado por vez primera por Fitz Roy a los grupos que vivían entre el Brecknock y el cabo Pilar. Después este gentilicio se extendió a todos los indígenas canoeros occidentales. Otros nombres aplicados a los actuales alakalufes fueron "calén" y "tajataf" (a los nativos del canal Messier), "pecheray" (a los que habitaban la parte central del Estrecho), etc.



Los aónikenk y sélknam pertenecían a la misma raíz étnica y lingüística. Aunque diferenciados culturalmente ambos grupos mantenían entre sí similitudes esenciales: eran nómades cazadores y recolectores, que vivían en toldos de palos recubiertos con cueros cosidos, y vestían principalmente con pieles de guanaco; eran de estatura aventajada y de cuerpo robusto, fornidos y vigorosos. Poseían creencias religiosas acentuadas, tenían una rica mitología, respetaban a sus muertos y eran de índole belicosa. Los aónikenk constituían el grupo meridional de la nación tehuelche y junto con los sélknam formaban parte de la gran raza pámpida.

Kawéskar y yámana pertenecían al conjunto fuéguido; cultural y lingüísticamente diferenciados se asemejaban en usos y costumbres: ambos grupos eran nómades marinos, que utilizaban la canoa como elemento fundamental de su vida; eran recolectores, pescadores y cazadores. Sus viviendas estaban confeccionadas con palos recubiertos con ramas y cueros sueltos, y vivían prácticamente desnudos, con el cuerpo untado con grasa de animales marinos. Físicamente eran de talla baja y en todo caso notablemente menos vigorosos que sus congéneres terrestres.

Cada etnia tenía su propio territorio que cuidaba celosamente; con todo existía algún tipo de relaciones, aunque escasas, con un limitado intercambio, que se daban entre kawéskar y yámana en el área de hecho común de los canales vecinos al Brecknock, y entre algunos grupos de aquéllos -pecheray y huemul- y los aónikenk en las zonas del canal Fitz Roy y costas de la península de Brunswick, principalmente. También había trato entre kawéskar y sélknam en las costas de la bahía Inútil y en el seno del Almirantazgo, en la parte de contacto con el lago Fagnano. Onas y yámanas,







finalmente, entraban en relación en los sectores aledaños a la costa septentrional del canal Beagle.

Se desconoce cuáles pudieron ser, en cantidad, las poblaciones de las diferentes etnias. En cualquier caso, se trató de grupos poco numerosos, de vida relativamente breve (quizá no mayor de cuarenta años en promedio), directamente relacionada con la disponibilidad de recursos alimentarios en los correspondientes territorios étnicos. Estimaciones científicas de valor universal, basadas en esa circunstancia -la caza y la recolección-, informan sobre una relación teórica de un individuo por cada veinticinco kilómetros cuadrados de territorio. Esto permitiría calcular para Magallania una población promedio posible de alrededor de tres mil personas por cada grupo étnico -con carácter estable y rápida renovación- lo que daría una población de doce mil almas para el total del conjunto vital aborigen existente al tiempo del arribo de los españoles.

## HALLAZGO DEL TERRITORIO POR LOS EUROPEOS, SU EXPLORACIÓN Y PROGRESIVO CONOCIMIENTO (SIGLOS XVI AL XIX)

**E**l descubrimiento del territorio magallánico constituyó una consecuencia indirecta de la búsqueda del paso oceánico que debía poner en contacto a Europa con las naciones del Levante,

China, Japón, la India y especialmente con las Molucas, famosa tierra de la especiería.

Afanosa la España imperial por ganar a su rival, el reino de Portugal, la carrera hacia las Indias y con ella el monopolio del comercio de las especias, el rey Carlos, futuro emperador, capituló en 1519 con el marino portugués Fernao de Magalhaes, luego conocido como Fernando de Magallanes, el descubrimiento de un paso hacia el oriente a través del nuevo continente descubierto escasos años antes por Colón. Apertrechada y dispuesta la flota magallánica, compuesta de cinco naves, zarpó del puerto de San Lúcar de Barrameda el 2 de septiembre de 1519.

Tras un viaje lleno de azares e incidencias la nao capitana Trinidad embocaba al fin el día 21 de octubre de 1520 el estrecho que el Almirante denominó posteriormente “de Todos los Santos”, y que la posteridad justicieramente habría de rebautizar con el nombre de su insigne descubridor. Había sido descubierto Chile y con tan fausto suceso nacían a la Geografía y a la Historia de los pueblos la “Tierra de los Patagones” y la “Tierra de los Fuegos”, vale decir, los dos componentes de la Región Magallánica de hoy.

Magallanes reconoció someramente el paso descubierto, tocó tierra en la bahía Fortescue, sobre la costa sudoccidental de la península de Brunswick, en donde el capellán de la expedición rezó la primera misa en Chile, y, entonces, probablemente, tomó posesión del territorio a nombre del rey de España. A los pocos días completó el recorrido del Estrecho, penetrando en el océano que bautizó “Pacífico” y que cruzó en medio de grandes privaciones y penurias, arribando a las ansiadas islas de las especias en 1521, hallando la muerte en una de ellas. Uno de sus tenientes, el piloto



vasco Juan Sebastián Elcano, completaría el periplo y con él el primer viaje de circunnavegación del globo llegando a España en 1522, tres años después de la partida, cargado de especias y con sólo una nave y dieciocho hombres.

El segundo navegante en pasar por el Estrecho fue el comendador Frey García Jofré de Loayza al mando de una expedición cuyo destino eran las Molucas (1526). Tras Loayza, y descontado el misterioso paso del navegante portugués Joao Affonso hacia 1527-30, arribó en 1535 otro lusitano, el caballero Simón de Alcazaba, quien había obtenido del Emperador el privilegio de poblar las tierras del Estrecho. Esta fue la primera concesión real con la que se establecía jurisdicción sobre la Patagonia y el Estrecho. Impedido por las tormentas de penetrar profundamente en el paso interoceánico, lo abandonó dirigiéndose a las costas del Chubut en donde terminó muriendo asesinado por sus hombres amotinados.

Muerto Alcazaba y vacantes las tierras por él pretendidas, el Emperador Carlos V las adjudicó en 1536 a Francisco de Camargo. Su gobernación se denominó "Provincia del Estrecho" y comprendía desde el grado 36 hasta el estrecho de Magallanes entre mar y mar. De esta manera, por vez primera, la totalidad del territorio que posteriormente habría de conocerse con el nombre de Patagonia pasaba a integrar una concesión real. Tampoco Camargo tuvo fortuna con su concesión; salida la expedición recién en 1539, embocó el Estrecho en enero de 1540, estrellándose la nave capitana en las costas de la Primera Angostura. Esta trágica circunstancia señaló de hecho, con pena y sin gloria, el fin de la expedición y de la concesión. De ella, con todo, derivaría uno de los orígenes del

mito más sostenido de la historia patagónica, el de la existencia de la Ciudad de los Césares, pues se atribuyó su fundación a los náufragos sobrevivientes, quienes con posterioridad se habrían encaminado hacia la cordillera de los Andes, para establecerse junto a un gran lago. Tras el infortunio de Camargo debieron pasar cuarenta años antes que nuevas naves aparecieran en el paso magallánico procedentes del Atlántico.

Por la misma época en que fracasaba Camargo, un capitán animoso, audaz y visionario, Pedro de Valdivia, obtenía del Presidente Pacificador del Perú, Licenciado Pedro de la Gasca, la gobernación de la Nueva Extremadura y Provincias de Chile. Como el conquistador había conseguido también, por cesión de su asociado Pedro Sancho de Hoz, los títulos sobre las tierras situadas al sur del estrecho de Magallanes, se empeñó en obtener la ampliación de los términos de su jurisdicción desde el grado 41 donde terminaban, hasta el mencionado paso de mar. En tanto procuraba conseguir tal merced del Emperador, despachó al sur al marino Francisco de Ulloa con encargo de recorrer el Estrecho y las tierras que pretendía incorporar a su gobierno. Ulloa no logró dar cumplimiento al encargo, pues se extravió en el laberinto del archipiélago patagónico, pero sí pudo hacerlo uno de sus capitanes, Hernando Gallego. Fue ésta la primera expedición que penetró por el indicado paso desde el occidente (1553).

Muerto Valdivia antes de ver cumplido su deseo, tocó a su sucesor Jerónimo de Alderete recibir la gobernación de la Nueva Extremadura, ampliada hasta el Estrecho y allende este paso hasta el Polo Antártico (1555). Quedaba así por una parte definido clara



y precisamente el ámbito territorial del nuevo país que se formaba y, por otra, consolidado el dominio del gobernador de Chile sobre los territorios de la Patagonia y Tierra del Fuego hasta el Polo. De allí arrancan los títulos nacionales a las regiones australes del continente.

Fallecido Alderete, el rey confió la gobernación de Chile a García Hurtado de Mendoza, en la misma forma y términos que a aquél, de idéntica manera como habría de ocurrir después con sus demás sucesores. Uno de los primeros actos del nuevo gobernante, fue el de encomendar al capitán Juan Ladrillero el reconocimiento, la exploración y toma de posesión del Estrecho y de sus tierras aledañas.

Ladrillero al mando de una flotilla, que integraba además Francisco Cortés de Ojea, veterano de la expedición de Ulloa, realizó un cuidadoso trabajo de exploración y descubrimiento alcanzando en su viaje hasta la parte oriental del Estrecho, tomando solemne posesión del mismo y sus tierras a nombre del gobernador de Chile, el día 9 de agosto de 1558, posiblemente en la punta de tierra que después sería conocida con el nombre de Satélite. Con el acto de Ladrillero, la Patagonia y la Tierra del Fuego quedaron irrevocablemente unidas en el derecho y el hecho -por concesión y posesión- a la Nación Chilena entonces en plena gestación. Fue, además, en rigor histórico, el primer navegante que hizo un reconocimiento sistemático de las tierras y aguas australes.

Luego de la expedición del nombrado explorador, las aguas australes permanecieron por varios años libres de naves europeas hasta la llegada del corsario inglés Francis Drake, quien con su viaje señaló el término de la exclusividad hispánica en la navegación



del estrecho de Magallanes y la vulnerabilidad de las nuevas colonias americanas del Pacífico, llenando por ello de gran temor a los españoles (1578). Y tanto lo fue que el virrey del Perú dispuso la salida de un marino eximio, Pedro Sarmiento de Gamboa, hacia las aguas de Magallanes con especial encargo de explorar las rutas y estudiar la posibilidad de fortificar y poblar las costas del Estrecho, a fin de impedir el paso de naves enemigas de la Corona Católica.

De este modo se incorporó a la historia regional la figura de Sarmiento, cuyo sino de esfuerzo y tragedia habría de constituir uno de sus capítulos más tristes y dolorosos.

Su primera expedición iniciada en 1579, se señaló por un minucioso recorrido a lo largo de los canales patagónicos y del Estrecho. Una nutrida toponimia que ha superado el paso de los siglos, confirma el aporte de Sarmiento al conocimiento geográfico de Magallanes. Sembrando cruces y tomando posesiones por doquiera a lo largo de la ruta, el cristianísimo capitán completó su recorrido adoptando la firme decisión de fortificarlo y poblarlo.

Llegado a España, Sarmiento representó al rey y a su consejo las ventajas que reportaría a la Corona el poblamiento y defensa del Estrecho, solicitud que habiendo sido detenidamente considerada obtuvo amplia aprobación. Puesta en marcha la organización de la expedición, el monarca otorgó su jefatura al caballero de Santiago Diego Flores de Valdés, nombramiento que habría de constituir un grave error, fuente de futuras desavenencias y desdichas. En cuanto a Pedro de Sarmiento, éste fue investido por Felipe II con la calidad de gobernador y capitán general del Estrecho.

Al fin, estando todo dispuesto, una armada de

veintitrés navíos con tres mil personas a bordo, de las cuales trescientos cincuenta eran pobladores del Estrecho, zarpó el día 25 de septiembre de 1581, desde el mismo puerto de San Lúcar del que poco más de medio siglo antes partiera Fernando de Magallanes. La adversidad -que habría de constituirse en la divisa de la expedición- se señaló desde la partida: por causa de un fortísimo temporal se perdieron cinco naves, dándose de baja entre ahogados y huidos ochocientos hombres. Esta circunstancia, a la que se sumaron las de la necesidad de reparar daños y la de reponer hombres y cargas, y en general la de acondicionar la expedición para las contingencias de un largo viaje, hicieron obligatoria la recalada en el puerto de Cádiz, del que zarpó definitivamente la armada el día 9 de diciembre, pero reducida ahora a dieciséis navíos.

Lo que fue desde aquel momento hasta el arribo definitivo al estrecho de Magallanes, es un recuento inacabable de infortunios que constituyeron una prueba durísima para la fortaleza moral del animoso Sarmiento, y que puede resumirse así: del total de hombres y barcos salidos de España embocaron el Estrecho más de tres años después apenas cinco naves y unos quinientos hombres y mujeres, y a poco andar ambas cantidades se reducirían pues a escasos días de realizada en las afueras del Estrecho, al suroeste del cabo Vírgenes, la fundación de la primera población, Nombre de Jesús (11 de febrero de 1584), dieron vela las tres mejores naves dejando en tierra al infortunado Sarmiento, con algo más de trescientas personas y tan sólo dos embarcaciones, una varada e inútil, la *Trinidad*, y una sola en estado de navegar, la pequeña carabela *Santa María de Castro*, que había de quedar para el servicio del Estrecho.



Con las naves huidas se fueron también la mayor parte de la artillería, municiones y pertrechos para los pobladores, quedando así privados los colonos del Estrecho de los auxilios que les eran vitales.

Pero Sarmiento estaba hecho a prueba de traiciones y desastres, y con tenacidad y resolución inquebrantables y heroicas se aplicó a su misión: iniciar la colonización y defensa del estrecho de Magallanes, para honra y provecho de su rey y gloria de España.

Así, y luego de dividir el contingente de manera de asegurar un mejor sustento, dispuso sin tardanza que la *Santa María* explorase la costa septentrional del paso interoceánico, hasta ubicar el río de San Juan de la Posesión, y encontrar allí o en sus alrededores sitio a propósito para poblar. El mismo, entre tanto, con noventa y cinco hombres decidió marchar por tierra a lo largo de la costa. Esta marcha esforzada y en extremo penosa, puso a Sarmiento en íntimo contacto con los indígenas y le permitió conocer los recursos del país que iba a poblar. En Nombre de Jesús quedó aproximadamente la mitad de los españoles, con encargo de construir viviendas, sembrar la tierra, defenderse de los indios y sustentarse como mejor pudieran con los víveres que tenían y los recursos del entorno, hasta recibir ayuda y refuerzos.

Al fin, tras duras jornadas los caminantes dieron con la nao *Santa María*, que encontraron fondeada en la vecindad de la actual Punta Arenas, y embarcados en ella fueron hasta dar con un buen puerto, San Blas, hoy Bahía Buena, poco al norte de la punta de Santa Ana. Allí, en sus orillas, el día 25 de marzo de 1584, Pedro Sarmiento de Gamboa fundó en aquel mismo sitio una población metropolitana, por cuenta de Su Majestad y para él y sus descendientes, a la cual



nombró Ciudad del Rey Don Felipe.

Luego de fundada, se designaron las autoridades que habrían de regirla, y como era de rigor en las ciudades hispanas, se levantó el árbol de la justicia, se señalaron la plaza, los sitios para los edificios principales y para las casas de los vecinos, tras lo cual se iniciaron afanosos los trabajos de construcción pues el invierno se anunciaba temprano. Sarmiento por su parte, luego de mucha faena, disposiciones, instrucciones y consejos, movido por la preocupación de auxiliar a la primera población y realizar otros menesteres, zarpó a fines de mayo con destino a Nombre de Jesús. Tras sí dejaba la fundación principal y a su centenar y algo más de habitantes, a los cuales no habría de volver a ver.

Llegado a la punta Dungeness, un violento temporal le impidió desembarcar y lo alejó de la costa, llevándolo muy al norte, por lo que determinó dirigirse a Brasil y obtener allí los auxilios más indispensables para su gente. Tras gran esfuerzo, logró enviar una pequeña nave con auxilios urgentes y después zarpó él mismo con otro navío cargado de provisiones, pero ni una ni otro lograron llegar a destino, pues los fortísimos vientos que encontraron a la entrada del Estrecho les impidieron arribar y socorrer a los colonos. Desesperado Sarmiento, que entre tanto escribió al rey una decena de relaciones en que le daba cuenta de sus trabajos, penurias y necesidades, resolvió a mediados de 1585 dirigirse a España, en busca de la urgente y suficiente ayuda para sus desamparados pobladores de Magallanes. La adversidad, que parecía ser la compañera inseparable de su vida, continuó ensañándose con el desgraciado capitán: a poco navegar, su nave fue capturada por corsarios ingleses y Sarmiento conducido prisionero a Inglaterra, a donde llegó al promediar el año 1586.

Liberado al fin y en viaje por territorio francés, ya casi a la vista de su patria, fue vuelto a apresar, esta vez por un gentilhombre hugonote, quien, sabiendo que se trataba de una persona principal, pretendió obtener un buen rescate por él, pero sería en vano. Sarmiento, pues, debió permanecer allí, padeciendo, durante tres años, hasta ser rescatado a comienzos de 1590, envejecido, enfermo, pero alentando siempre la esperanza de socorrer a sus abandonados colonos; más los oídos reales que tan presto habían sido diez años antes para sus proyectos, permanecieron sordos para su clamor constante de auxilio. Y aunque se le hubiese escuchado ya era demasiado tarde: por la misma época era recogido el postrer sobreviviente de la colonización, los demás, menos otro rescatado, habían muerto de hambre, enfermedad, desesperación o por razón de la justicia.

Al fin, agotado por tantos padecimientos físicos y espirituales, enfermó de cuidado mientras aguardaba para cumplir una comisión real y falleció en tierra portuguesa (1592). Así se extinguió la existencia del desgraciado hidalgo don Pedro Sarmiento de Gamboa, protagonista principal del primer intento de colonización en la Patagonia austral, cuyo espíritu lleno de nobleza, coraje y valentía, corrió parejo con su sino de infortunio al que difícilmente podrá encontrársele paralelo.

En el estrecho de Magallanes, entre tanto, los pobladores de Nombre de Jesús desesperando de recibir auxilios, marchaban a fines de 1584 hacia la segunda población, juntándose así en Rey Don Felipe un número cercano a doscientas almas. Transcurrió el tiempo y con él aumentaron el hambre y las penurias pues los recursos eran escasísimos. El capitán Andrés de Viedma, a quien por su grado militar correspondía la



jefatura en ausencia de Sarmiento, determinó enviar un contingente de hombres a la primera fundación para que viesen manera de conseguir alguna ayuda de cualquier nave que viniese por el Estrecho, sustentándose con mariscos y caza por el camino, con lo que pudo así aliviar un tanto la situación de los que quedaron en Rey Don Felipe. Estos, tras dos infructuosos intentos de ir por mar hasta la costa central de Chile, debieron soportar un segundo invierno y entre penurias, miseria y esperanzas de auxilio llegaron al umbral de un tercero, el de 1586, diezmados por el hambre, las enfermedades y los indígenas. Para el verano de aquel año tan sólo quedaban quince hombres y tres mujeres, el resto había perecido. Estos sobrevivientes decidieron abandonar definitivamente el lugar y marchar por la costa en procura de salvación en dirección a Nombre de Jesús.

En enero de 1587 daba fondo frente a las casas abandonadas de Rey Don Felipe una escuadrilla corsaria formada por tres naves de bandera inglesa, comandada por el gentilhombre Thomas Candish o Cavendish. En la capitana viajaba Tomé Hernández, que había sido recogido por los corsarios y que habría de ser el único sobreviviente de la heroica aventura colonizadora de Sarmiento. El aspecto de la población, miserable, tético, hediendo a muerte, impresionó fuertemente al corsario inglés, que pronto se alejó de allí no sin antes rebautizar el lugar con un nombre que habría de adquirir triste notoriedad y ser todo un epitafio: "Port Famine" o "Puerto del Hambre"<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> De esta fundación con el correr del tiempo se perdió aun la noción exacta de su ubicación, y los cartógrafos concluyeron por ubicarla junto a la bahía de San Juan de la Posesión, algunos kilómetros al sur del sitio preciso elegido por Sarmiento (Bahía Buena o San



A comienzos de 1590, otro corsario inglés, Andrew Merrick, salvó al único español que restaba del último grupo de Rey Don Felipe y que había sobrevivido tres años procurándose el sustento con su arcabuz. Con su alejamiento se epilogaba el intento colonizador del estrecho de Magallanes, que hubo de ser el más sonado fracaso del Imperio Español en suelo americano. El recuerdo de su trágico fin habría de ser tan fuerte en las centurias venideras que bastaría para frenar cualquier proyecto poblador que pretendiera intentarse.

El siglo XVII concluyó con el paso de otros navegantes, ingleses unos, Cavendish nuevamente, Davis, Merrick, Hawkins; holandeses otros, Simón de Cordes y Oliverio van Noort.

Cordes se detuvo en una bahía de la costa sudoccidental de la península de Brunswick entre los meses de abril y agosto de 1599. La invernada en una zona tan inhóspita habría de resultarle en extremo dura y penosa, tanto que durante dicho lapso perdió más de un centenar de hombres, con lo que los holandeses debieron abandonar todo intento colonizador que hubiesen podido meditar. Esta dolorosa circunstancia contribuyó a su turno a reafirmar la triste fama de inhabitabilidad que el destino de los desventurados

Blas). El error vino a rectificarse recién después de varios siglos, a partir de 1955, año en que Jesús Veiga entonces Cónsul de España en Magallanes y gallego de origen, descubrió vestigios de los que posteriormente se creyó que era la iglesia de la Anunciación de Nuestra Señora, el templo del poblado, y que entre los veranos de 1970 y 1971 el arqueólogo Omar Ortiz-Troncoso, del Instituto de la Patagonia, excavó completamente permitiendo conocer su planta, hallar algunos restos humanos y otros vestigios, lo que ha permitido ratificar la ubicación del sitio del poblado hispánico, y al mismo tiempo, rectificar el antiguo error histórico-geográfico.

compañeros de Sarmiento había otorgado a las tierras del Estrecho.

Las dos centurias siguientes constituyen para la historia austral, el período durante el cual se avanzó en el conocimiento geográfico de las costas y las aguas interiores, y se obtuvieron nociones de carácter general sobre sus habitantes y los recursos del territorio.

Las primeras noticias geográficas, un tanto vagas e imprecisas, fueron dando origen a leyendas que adquirieron amplia difusión en una Europa proclive a la fantasía, a través de libros y mapas que describían a la Patagonia y Tierra del Fuego como extrañas tierras, pobladas por animales de fábula y por gigantes y hombres de simioide aspecto. El Magallanes de hoy fue sujeto principal de la cartografía de estos siglos, apareciendo con distintos nombres, *País de los Patagones*, *Terra Gigantum*, *Terra Magellánica*, en la parte continental, y la trasfretana con las denominaciones de *Terra incógnita*, *Terra Australis*, *País de los Fuegos*, etc.

La necesidad de mejorar el conocimiento de la geografía meridional por una parte y la de ratificar o rectificar cuanto se refería a sus habitantes, humanos y animales, por otra, serían la causa de una serie continuada de expediciones marítimas.

Iniciaron el ciclo los holandeses Willem Schouten y Jacobo Lemaire, descubridores de cabo de Hornos, hecho que produjo sensación en la época y que puso fin al mito de la existencia -hasta entonces tenida por cierta- de un gran continente que abarcaba desde el Estrecho hasta el Polo Sur, no obstante que la primera certidumbre de tal hecho geográfico hubo de tenerla Francis Drake al cabo de su derivación hacia el sur, arrastrado por temporales bravísimos (1578). Tras ellos



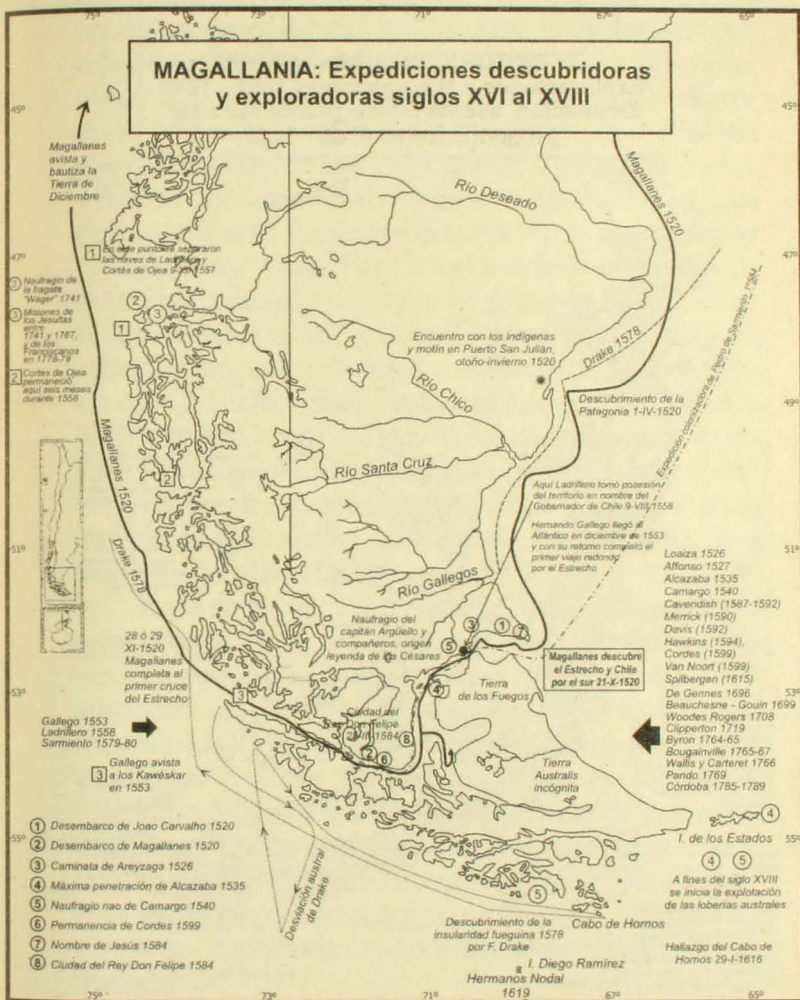
llegaron los españoles Bartolomé y Gonzalo Nodal, quienes ratificaron el descubrimiento y realizaron la primera circunnavegación de la Tierra del Fuego (1618-19). Siguieron luego algunos navegantes ingleses, entre ellos John Narborough, quien hizo un detallado reconocimiento del estrecho de Magallanes (1669-70), y, hacia las postrimerías del siglo, los franceses De Gennes y De Beauchesne, entre otros. Cada uno a su turno haría aportes a la cartografía y navegación, o entregaría noticias sobre recursos de la tierra y costumbres de los habitantes.

A comienzos de 1673 se registró el primer reconocimiento del interior patagónico en el sector correspondiente al actual territorio regional. Se trató del viaje del misionero jesuita padre Nicolás Mascardi, del Colegio de Castro, Chiloé, quien hacía escasos años había establecido junto al lago Nahuel Huapi una reducción para evangelizar a los indígenas del oriente de la Cordillera. En su recorrido Mascardi alcanzó al parecer hasta las costas del Estrecho vecinas al Atlántico, en un esfuerzo por dar con rastros de la misteriosa Ciudad de los Césares, sobre la cual los indios le habían proporcionado noticias acerca de su existencia y ubicación en la parte oriental del paso descubierto por Magallanes. Debe tenerse presente que otro de los orígenes de la tan difundida leyenda arrancaba precisamente de las poblaciones españolas fundadas por Sarmiento en el Estrecho.

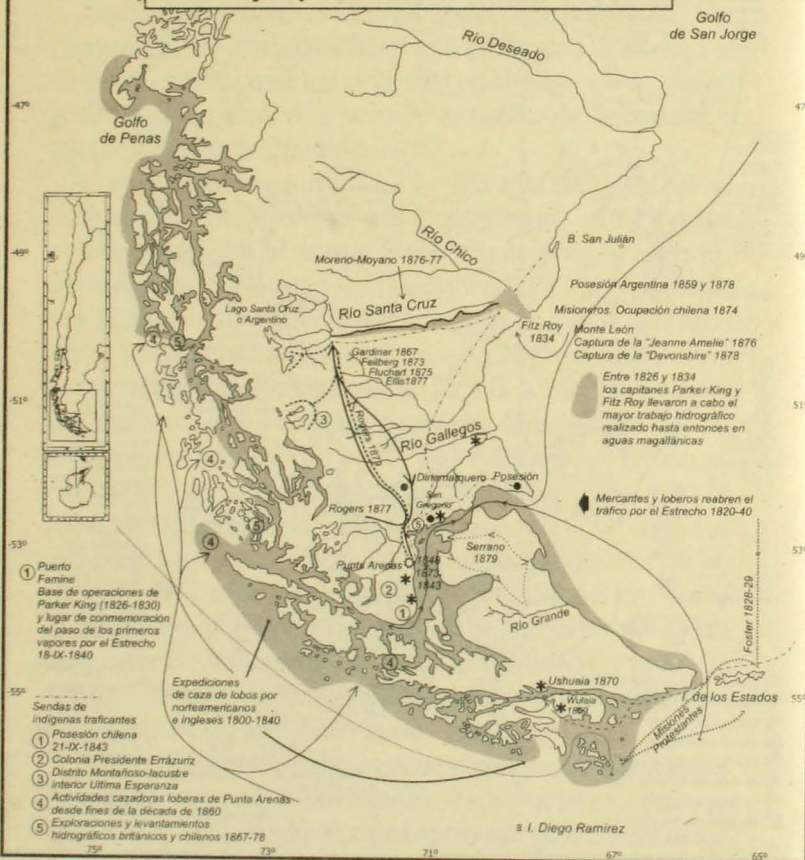
Sin encontrar seña alguna del fabuloso poblado, Mascardi retornó a su misión, reconociendo nuevas regiones y ejerciendo su ministerio apostólico entre los distintos grupos patagones. Con su viaje se inició la preocupación de la Compañía de Jesús por las tierras de Magallanes y sus habitantes, que se mantendría



## MAGALLANIA: Expediciones descubridoras y exploradoras siglos XVI al XVIII



# TERRITORIO DE MAGALLANES: Exploraciones y Navegaciones 1800 - 1840 Ocupación, asentamiento precolonizador y exploraciones 1843 - 1879



viva durante un siglo, persistiendo en el ánimo de los superiores el interés por fundar nuevas reducciones en el extremo sur del continente. En este afán los religiosos llegaron hasta el mismo rey de España, quien dio su expresa autorización para adelantar y materializar el proyecto, tanto más cuanto que él servía para poblar las tierras del Estrecho, que el monarca deseaba conservar dentro de sus dominios, ya que por entonces se temía que fueran ocupadas por otras potencias europeas. Pese a todo, el proyecto no pudo realizarse, pero el interés por las regiones meridionales continuó latente sin embargo entre las autoridades administrativas y religiosas del Reino de Chile. Fue en este contexto que durante el tercio final del siglo XVII y buena parte del siguiente, tuvieron ocurrencia varias expediciones exploratorias que se desarrollaron en los distritos archipelágicos del norte y sur del golfo de Penas, pero que no consiguieron alcanzar hasta el estrecho de Magallanes.

En la segunda mitad del siglo XVIII se registraron importantes viajes de exploración y estudio por las aguas magallánicas, destacándose los de los británicos comodoro John Byron y capitán James Cook, el del francés Luis Antonio de Bougainville y los de los españoles Antonio de Córdoba Laso de la Vega y Alejandro Malaspina, italiano al servicio de la corona castellana. Estas expediciones, que contaron con el concurso de científicos de nota, permitieron corregir errores, agregar antecedentes y, en fin, enriquecer en grado importante el conocimiento geográfico de Magallanes.

La preocupación religiosa de las autoridades correspondientes de Chile a que se hizo referencia anteriormente, llevó a los Jesuitas, misioneros y



civilizadores incansables a preparar hacia 1764 un nuevo proyecto completo de evangelización de la Patagonia hasta el estrecho de Magallanes y la Tierra del Fuego, proyecto que contó con la aprobación del gobernador de Chile, Antonio Guill y Gonzaga. En tal virtud, el padre José García exploró en 1767 los canales patagónicos alcanzando hasta las cercanías del paralelo 49º, en la zona norte de la actual jurisdicción regional. Años después, nuevas expediciones salidas desde Chiloé recorrieron la parte de los canales en la vecindad del actual límite magallánico con la Región de Aysén. Lamentablemente, el plan de evangelización patagónica hubo de quedar trunco al producirse la expulsión de la Compañía de Jesús de los territorios americanos del monarca español, pretiriéndose por años la incorporación efectiva de las regiones australes a la Capitanía General de Chile.

Al iniciarse el siglo XIX, la Patagonia y Tierra del Fuego aparecían en la cartografía con sus contornos bastante aproximados a los reales, superados ya los fantásticos trazados de otrora. El trabajo en detalle, de hidrografía especialmente, estaba reservado a dos ilustres marinos ingleses, Phillip Parker King y Robert Fitz Roy, contando con un excelente plantel de oficiales de la Real Armada Británica. El capitán King, entre 1826 y 1830, y posteriormente el capitán Fitz Roy, entre 1832 y 1834, realizaron un trabajo sistemático de reconocimiento hidrográfico, tarea monumental tan completa y seria, que en el siglo siguiente sólo pudo ser perfeccionada y rectificadas en detalles. Junto al segundo de ellos participó, el notable naturalista Charles Darwin, cuyo trabajo significó un aporte en extremo valioso para el conocimiento de la historia natural de la región.

Hacia 1840, en la víspera de la ocupación chilena, el territorio poco o nada había cambiado con respecto a su estado en la época del hallazgo por los europeos. La única novedad se había producido en sus aguas y costas, ahora más concurridas por navegantes, científicos y cazadores marinos, mientras que los aónikenk, de nómades pedestres habían devenido en nómades montados gracias al dominio del caballo, introducido por los españoles en Chile y en las riberas del río de la Plata.

Para entonces los aónikenk cruzaban en una y otra dirección las estepas patagónicas boleando avestruces y guanacos, especies que poblaban por millares los cañadones y llanuras, recorriendo sus paraderos tradicionales (aiken) y apareciendo periódicamente en la bahía de San Gregorio, el principal de ellos, para entablar contacto y mantener trato con los hombres blancos.

Las naves que de tarde en tarde se aparecían por las aguas del estrecho de Magallanes tenían sus puntos casi obligados de recalada, todos situados sobre la ribera norte. Las costas fueguinas eran contempladas sólo a la distancia y nave alguna daba fondo en sus cercanías, por falta de puerto apropiado. La mencionada bahía de San Gregorio era el primero de estos puntos de recalada tradicional, viniendo desde el Atlántico. Allí se alzaban toldos aónikenk y en ese lugar se establecía relación entre ellos y los europeos o norteamericanos y se trocaba carne fresca de guanaco y algunas pieles a cambio de prendas y abalorios.

Prosiguiendo la ruta, las singladuras de los navegantes conducían a Puerto Famine, denominación con la que en la época se conocía a la actual bahía de San Juan y que se abre algunas millas al sur de la ubicación

histórica del poblado fundado por Sarmiento. Famine era el fondeadero obligado y tradicional, sitio habitual para renovar la provisión de agua y leña, ventajas éstas que lo hicieron servir como base de operaciones para las expediciones de King. Otro tanto hizo después el explorador francés Dumont D'Urville, y allí hubo de arribar el día 14 de septiembre de 1840 la escuadrilla formada por los vapores a rueda *Chile* y *Perú*, de la Pacific Steam Navigation Company, dando comienzo a la navegación a vapor en las costas chilenas.

Este acontecimiento trascendente restituyó su importancia a la ruta del estrecho de Magallanes, abandonada por centurias, y aceleró indirectamente la ocupación, por parte de Chile, de los territorios de la Patagonia y Tierra del Fuego.

## OCUPACIÓN Y COLONIZACIÓN (1843-1905)

**Q**ué conocimiento se tenía en Chile, no ya de la Patagonia entera, sino solamente de su parte más austral, el territorio de Magallanes, en la época en que se consideraban las primeras medidas que habrían de conducir a la incorporación efectiva? Las noticias sobre tan lejana región, su clima, sus recursos y habitantes, eran tan escasas e imprecisas que bien puede aseverarse que en la parte civilizada de la República existía un desconocimiento casi absoluto



acerca de las tierras patagónicas y fueguinas. Lo poco conocido, era patrimonio bien del ambiente marineró propio de puertos tales como Valparaíso, Talcahuano y Ancud, bien de ciertos espíritus ilustrados que habían obtenido referencias a través de la lectura de relaciones de viajes y exploraciones en tan remoto país.

Para las potencias europeas a su turno, en especial para Inglaterra y Francia, las tierras australes del continente americano eran *res nullius*, esto es, de nadie; en consecuencia miraban con ojos imperialistas dichas regiones, lugar obligado de paso entre los dos más grandes océanos del globo, sitio de recalada en la larga ruta entre las respectivas metrópolis y las colonias de allende los mares. Francia, en particular, cobró especial interés por el Estrecho y sus tierras, y en sus planes de expansión colonial comenzó a verse como posible un establecimiento galo en la Patagonia austral. El gobierno del rey Luis Felipe se hallaba precisamente en las fases finales de los preparativos, cuando sobrevino la ocupación chilena.

La incorporación efectiva de los actuales territorios que conforman las regiones de Aysén y Magallanes se debió a la inspiración genial de Bernardo O'Higgins, fundador de la República y libertador de Chile.

La inquietud y preocupación de O'Higgins por las tierras patagónicas y fueguinas, y sus habitantes, debe situarse cronológicamente en la etapa final de su vida, vale decir, en aquella que se inició con su abdicación al mando supremo del país y se cerró con su muerte. Cabe suponer que no hubo lugar para tal inquietud mientras daba cima a la libertad de Chile. En cambio en el ostracismo, liberado él mismo de presiones y descargado su espíritu de pasiones y rencores, pudo entregarse de lleno al estudio y conocimiento del suelo

lejano. El contacto personal con marinos y navegantes, y la lectura de obras de geógrafos y viajeros, fueron dando forma a la visión o'higginiana de la Patagonia o Chile Nuevo como con preferencia solía nombrarla, utilizando para ello la denominación geográfica en boga durante el siglo XVIII.

La "faceta patagónica" de O'Higgins es algo que llena de asombro. Ella revela en el prócer una visión de estadista, tanto en la apreciación de la realidad inmediata, como en su proyección futura y, desde luego, una clarividencia geográfico-política que lo destaca singularmente entre todos sus contemporáneos. Persuadido, más por intuición que por conocimiento, quiso la incorporación de aquellas tierras secularmente chilenas, la Patagonia, la Tierra del Fuego y aun las tierras polares, al viejo tronco nacional, de forma que se estructurara la unión de la gran familia chilena como personal y acertadamente la calificara.

Si bien, al parecer su preocupación era ya anterior, fue el 24 de octubre de 1830, fecha de su primera carta al general Joaquín Prieto, el hito inicial de la abundante documentación conocida, en la que durante más de una década y hasta el fin de sus días fue vertiendo y comunicando su inquietud, y al propio tiempo entregando el gran mandato a sus compatriotas. Inéditas algunas, apenas conocidas las más, archidivulgadas otras, como aquella escrita al capitán Coghlan, en todas se manifiesta su idea matriz y motora: la incorporación de la Patagonia y Tierra del Fuego, y su concreción inmediata, la ocupación del estrecho de Magallanes, llave del sur y del Antártico.

La suma de sus ideas puede condensarse en la civilización, evangelización e incorporación de las naciones indígenas que poblaban las tierras patagónicas



y fueguinas, el desarrollo de los nuevos territorios mediante la agricultura, la industria y la inmigración fecunda; la ocupación del Estrecho, su navegación y la colonización de sus tierras; la definición precisa y cabal de los límites jurisdiccionales del Chile oriental indiano; la concepción del valor estratégico de los territorios australes en la conjunción oceánica y el señalamiento -precursor- de la región antártica como parte integrante del patrimonio territorial nacional.

En lo que al estrecho de Magallanes toca, O'Higgins ya en 1836 concibió, maduró y elaboró proyectos de navegación y colonización, que actualizó en 1841 cuando se inició el tráfico mercante a vapor por dicha ruta. Y en 1842 escribió nada menos que siete cartas al Presidente Manuel Bulnes y a su Ministro del Interior, remitiendo la documentación completa que contenía sus estudios y proyectos. De esta manera, el gobierno de Bulnes hizo suyo el plan o'higginiano y, sobre las mismas bases que el prócer elaborara, dispuso las medidas inmediatas que habrían de permitir la ocupación efectiva de las tierras patagónicas y fueguinas.

La responsabilidad de organizar la expedición destinada a tomar posesión e iniciar la colonización de la región del Estrecho fue confiada al intendente de Chiloé, Domingo Espiñeira, funcionario diligente y activo que cumplió con particular celo su cometido, de tal modo que el 21 de mayo de 1843 zarpaba del puerto homónimo la goleta nacional *Ancud* al mando del capitán de fragata Juan Williams, con un total de veintitrés personas a bordo, entre tripulantes, soldados y supernumerarios.

Tras un viaje que tomó cuatro meses y que no estuvo libre de algunas peripecias, la *Ancud* dio fondo el día 21 de septiembre frente a la punta de Santa Ana,



península de Brunswick, muy cerca del sitio en que casi tres siglos antes estuviera la Ciudad del Rey Don Felipe. En la tarde de aquel memorable día, Williams, con las solemnidades de rigor, tomó posesión efectiva del estrecho de Magallanes y sus territorios en nombre de la República de Chile. Se ratificaba así en el tiempo aquella lejana posesión de Ladrillero y se afirmaba de esta manera la soberanía nacional sobre la Patagonia y la Tierra del Fuego.

Un mes después y luego de una rápida e infructuosa exploración a lo largo de la costa norte del Estrecho, en busca de un sitio apropiado para la fundación de una colonia, se inauguraba oficialmente, el día 30 de octubre, un pequeño fuerte construido en lo alto de la punta de Santa Ana -verdadera atalaya-, que fue denominado "Bulnes" en homenaje al ilustre mandatario de la República, y que así pasaba a ser el primer establecimiento permanente en la vastedad patagónica, avanzada inicial de la colonización nacional y de la civilización en las regiones del sur.

Los primeros años de la nueva población fueron en extremo duros y difíciles, debido principalmente a la poco ventajosa ubicación geográfica y a la pobreza de recursos naturales aptos para llevar adelante la tarea colonizadora, por lo que se hizo en el hecho imposible su desarrollo, llegándose por el contrario a temerse seriamente por su supervivencia. Afortunadamente, la designación del sargento mayor y antiguo soldado de la guerra de independencia, José de los Santos Mardones, como gobernador de Magallanes, se produjo providencialmente a tiempo, lográndose conjurar con su presencia y acción un difícil momento para el establecimiento chileno. Este funcionario previsor y enérgico, comprendiendo la necesidad apremiante que

había de mover la colonia a un sitio más adecuado, y luego de explorar personalmente buena parte de la costa oriental de la península de Brunswick con tal objeto, dispuso su traslado medio centenar de kilómetros hacia el norte, a terrenos que le parecieron los más apropiados y que se situaban junto a las márgenes del río del Carbón, en el lugar conocido como Punta Arenosa. Una vez llevado el ganado, iniciadas las siembras, levantadas las construcciones fundamentales y trasladadas a ellas la mayoría de las familias, Mardones fijó allí su sede y residencia, naciendo el 18 de diciembre de 1848 el caserío de Punta Arenas, que con los años habría de llegar a ser capital de una rica región y ciudad principal de la Patagonia.

Con la fundación de Punta Arenas no sólo se salvaba la incipiente colonización nacional, sino que se afirmaba además definitivamente la soberanía de Chile sobre el territorio. El nuevo establecimiento habría de ser a su turno con el correr del tiempo la base principal de todo el poblamiento humano y del desarrollo de la vasta extremidad meridional de América.

A poco andar, sin embargo, y cuando la aldea florecía, en noviembre de 1851, una dolorosa tragedia -el motín promovido por el teniente Miguel José Cambiazo- significó la pérdida de muchas vidas, entre otras la del propio gobernador, capitán de fragata Benjamín Muñoz Gamero, ocasionó grandes daños y virtualmente puso a punto de ruina a la naciente población. Los hechos fueron consecuencia natural de la condición de lugar de relegación penal que el gobierno de Santiago había dado a su establecimiento austral, expresión clara de una política administrativa equivocada que demostró no entender el verdadero sentido y las proyecciones que tenían y debían darse



a la Colonia de Magallanes. Lamentablemente el error tardaría años en rectificarse y a costa de subido precio.

Restablecida Punta Arenas a partir de agosto de 1852, debido a la preocupación y diligencia del nuevo gobernador Bernardo E. Philippi, veterano de la expedición de la *Ancud*, al cabo de poco tiempo sus habitantes debieron lamentar la muerte de su ilustre mandatario a manos de los indígenas, como consecuencia postrera de los dolorosos sucesos que habían tenido como protagonista a Cambiazo. Comprendiendo el gobierno del Presidente Manuel Montt que Magallanes no podría prosperar si no se llevaba adelante una política que fomentara su desenvolvimiento, se decidió otorgarle la calidad de "Territorio de Colonización" (1853). Sensiblemente, esta disposición administrativa no pasó de buen deseo, pues no fue acompañada de otros actos que la hicieran practicable, de modo tal que la colonia no sólo no pudo adelantar, sino que en el hecho continuó sirviendo como establecimiento penal. Punta Arenas, así, hubo de languidecer durante casi dos décadas, en que no fue más que un mísero punto habitado por dos centenares de almas perdido en la inmensidad patagónica, debiendo su subsistencia únicamente al tráfico de pieles y plumas con los aónikenk, y al precario subsidio que le proporcionaba el Estado.

Pero fue con la segunda administración del Presidente José Joaquín Pérez que se señaló el advenimiento de nuevos tiempos para la Colonia de Magallanes, que ya enteraba el cuarto siglo de vida azarosa e infecunda.

Una serie de felices y bien inspiradas medidas administrativas de buen gobierno, asociadas a circuns-



tancias auspiciosas de diversa índole, bastaron para generar un proceso de cambio, incipiente en sus comienzos y vigoroso después, que en pocos años transformaron a la mísera aldea que era Punta Arenas en 1867, en un bullente emporio de vida y riqueza durante el último tercio del siglo.

El 28 de noviembre de 1867 era designado gobernador de la Colonia de Magallanes el capitán de corbeta Oscar Viel, oficial distinguido de la Armada Nacional, que se destacaría como un funcionario que daría cabal muestra de capacidad, competencia, visión, energía y laboriosidad en el manejo de los negocios y asuntos de su gobernación. Viel habría de ser el mandatario apropiado que el tiempo requería.

Esta designación fue seguida a los pocos días por el decreto del 2 de diciembre del mismo año que establecía una serie de beneficios y ventajas destinados a estimular la inmigración y radicación en el territorio, medida plausible que probó ser inmediatamente eficaz. A ello se agregaron los decretos de 13 de julio y de 21 de septiembre de 1868 que otorgaron a Punta Arenas las calidades de “puerto menor” y “puerto libre”, respectivamente, disposiciones éstas de evidente beneficio para el ulterior desarrollo de la colonia. Así, para la historia regional el gobierno del Presidente Pérez resultó ser providencial.

A estas medidas se sumaron circunstancias auspiciosas, como el establecimiento de la línea regular de vapores Liverpool-Valparaíso, de la Compañía Inglesa de Vapores (The Pacific Steam Navigation Company), con puerto de recalada en Punta Arenas (1868), que junto con vincular a la colonia con los puertos europeos sirvió para activar el comercio en general; y otras fortuitas, como el feliz hallazgo de arenas

auríferas en el río del Carbón. Luego, otras acciones promovidas o adoptadas por el propio gobernador, algunas de objetivo económico, como la explotación de los yacimientos de carbón de piedra (lignito), la instalación de un aserradero destinado a la producción de madera de construcción y la hijuelación rural y distribución de parcelas entre los colonos, con el fin de fomentar la agricultura. Además de otras de sentido social, como la creación de una escuela pública, el ordenamiento del servicio de correos, la habilitación de un dispensario para la atención de enfermos, la reconstrucción de edificios públicos y el ordenamiento urbano de Punta Arenas. Añádase aún las consecuencias beneficiosas directas de los decretos ya mencionados, como la inmigración, el incremento del comercio y del tráfico marítimo, con lo cual se configuró un cuadro de progreso nunca antes imaginado. En breve lapso los resultados estuvieron a la vista: hacia 1871, al concluir el primēr trienio de Viel, la población de la colonia había crecido hasta llegar a 800 almas; igual había acontecido con los distintos ramos de la actividad económica, y donde antes reinaba el desaliento y la miseria, ahora se apreciaba optimismo y trabajo creador, anticipos seguros de prosperidad.

Vigorizada Punta Arenas, no tardaron en expandirse los límites de la colonia. Tímidamente en un comienzo, afincando casi a la vista de la aldea, se establecieron los primeros colonos, luego se extendieron hacia el sur y hacia el norte a lo largo de la costa de la península de Brunswick, poblando con hacienda vacuna. Los traficantes de pieles y plumas, perdido ya el temor que antaño los constreñía en los lindes de Punta Arenas, se lanzaron hacia el desconocido interior y hacia las pampas del Atlántico, alcanzando hasta el río Santa



Cruz y aún más al norte. Audaces cazadores marinos por su parte, se internaron en el laberinto de canales fueguinos y patagónicos en procura de preciadas pieles. Se había iniciado así un proceso de expansión que tomaría varias décadas y que cubriría la totalidad del territorio patagónico austral, la Tierra del Fuego y alcanzaría hasta la inmensidad antártica.

Simultáneamente Viel, quien entre tanto había sido renovado en su cargo por un nuevo período, se había erigido en defensor celoso y vigilante de la integridad territorial y de los derechos de Chile al dominio de la Patagonia, entonces cuestionados por la República Argentina. En tal condición realizó distintos actos jurisdiccionales en resguardo de la soberanía nacional, entre los cuales se destaca el de haber desbaratado el intento del capitán Luis Piedra Buena para ocupar y fundar en San Gregorio. A su turno, y asumiendo la iniciativa, estableció dos capitanías en Río Gallegos (1873) y Los Misioneros (Santa Cruz, 1874), de efímera existencia por causa de la indecisa política que sobre la materia sostenía el gobierno de Santiago.

En 1874 Viel, ascendido en su grado naval, debió resignar el mando de la Colonia de Magallanes que había gobernado por espacio de siete años. Su administración constituye un hito de relevancia en el desarrollo histórico de Magallanes. Con él se inició un largo siglo de progreso y gracias a su atinada gestión se consolidó definitivamente la presencia nacional en la Patagonia austral.

Ya desde 1870 habían comenzado a llegar a las playas puntarenenses, aislados o en pequeños grupos los primeros inmigrantes europeos, instalándose en la colonia y dando comienzo a distintas actividades. El



gobernador Viel buscaba con entusiasmo su radicación pues estimaba, con sobrada razón, que su presencia contribuiría a fomentar la naciente prosperidad del territorio. Para ello instaba con periodicidad al ministro de Chile en Buenos Aires, rogándole procurase desviar hacia el Estrecho algunos de los millares de emigrantes que por la época llegaban en gran cantidad a las riberas del Plata. Para 1874 ya estaban establecidos varios franceses, algunos ingleses y alemanes, y poco después comenzaron a arribar los primeros contingentes de colonos suizos, hasta enterar los dos centenares en los próximos cinco años.

Durante el año 1874 llegaron también a Punta Arenas dos hombres cuyos destinos y los de sus familias habrían de asociarse íntimamente con el progreso patagónico: un joven y animoso asturiano, José Menéndez, llamado a ser un vigoroso impulsador del desarrollo de Magallanes y la Patagonia toda, y Elías Braun, nacido en Rusia, de ascendencia hebrea y cultura alemana, acompañado de sus hijos, uno de los cuales, Mauricio -hombre genial y creativo-, habría de convertirse en otro de los colosos pilares del crecimiento austral. Los nombrados junto con el portugués José Nogueira y otros hombres de trabajo y visión formarían la avanzada pionera que en pocos años transformaría la vida y la economía de la Patagonia meridional, impulsándola aceleradamente por el camino del progreso y la civilización.

Con la llegada de los colonos se iniciaron las primeras exploraciones del vasto territorio que se abría al norte de Punta Arenas. Las sucesivas noticias que fueron llegando, confirmaban la existencia de excelentes tierras de pastoreo en la zona esteparia. Se vio entonces la necesidad de hacerlas productivas

poblándolas con hacienda y se miró hacia las islas Malvinas en donde se practicaba con éxito la crianza lanar. Correspondió al sucesor de Viel, sargento mayor Diego Dublé Almeyda, tomar la decisión que lo consagraría entre los mandatarios más progresistas de Magallanes. En efecto, además de recomendar la conveniencia de establecer la explotación ovina como lo habían hecho algunos de sus antecesores, unió la acción a la palabra y se trasladó en la corbeta *Chacabuco* al archipiélago malvinero, en donde procedió a adquirir una partida de trescientos animales que vendió a su regreso al comerciante inglés Enrique Reynard, quien a su vez colocó el ganado en la isla Isabel expresamente cedida para tal objeto (1877). Otros colonos, Cruz Daniel Ramírez, en la isla Magdalena, y Marius Andrieu, en las pampas de San Gregorio, instalaron nuevas partidas que con variada suerte sirvieron para confirmar la favorable aclimatación del ovino en las vírgenes y pastosas estepas. Nacía así la ganadería lanar de la Patagonia que habría de constituirse en pocas décadas en la industria madre del progreso y motor de innumerables iniciativas favorables al desarrollo.

El movimiento mercantil de la colonia por otra parte acusaba un notorio incremento, clara expresión de la creciente actividad; las importaciones en 1876 sumaron \$ 175.860, en moneda de la época, cantidad que más que decuplicaba el monto de 1870 y que mostraba la favorable influencia del tráfico marítimo. Las exportaciones a su turno (\$ 76.605), acusaban un aumento igual al doble de lo exportado en aquel año, siendo los principales rubros de comercio las pieles y plumas de animales silvestres, el carbón de piedra, las maderas y los cueros vacunos.

Cuando así se apreciaban los primeros signos



de un evidente progreso, se produjo un desgraciado acontecimiento que estuvo a punto de desbaratar los esfuerzos creadores de toda una década y cernió la ruina sobre Punta Arenas. En la noche del 11 de noviembre de 1877 se produjo el levantamiento de la compañía de Artillería que servía la guarnición y estaba a cargo de la custodia de los relegados, iniciándose así una sucesión de hechos luctuosos que significaron la pérdida de vidas humanas, muchos heridos, entre ellos el propio gobernador, y la destrucción de bienes e importantes edificios públicos y privados que fueron incendiados luego de ser saqueados, y que llenaron de pavor a los habitantes de la hasta entonces apacible aldea. Afortunadamente la presencia de ánimo del gobernador Dublé, que obtuvo el rápido auxilio de la cañonera *Magallanes*, permitió dominar la sublevación y devolver la tranquilidad a los aterrorizados habitantes y colonos. Los cabecillas del amotinamiento que lograron ser aprehendidos, fueron juzgados por un consejo de guerra, hallados culpables y fusilados, poniéndose fin con este duro y ejemplar castigo al trágico episodio que provocara tanto dolor y daño. El motín de los artilleros y sus consecuencias constituyeron de esta manera la postrer y dura prueba que habría de sufrir Punta Arenas, tanto que por momentos se llegó a pensar en los círculos superiores del gobierno nacional en la conveniencia de abandonarla oficialmente. Pero así como la dura prueba fuera causa de tan grave peligro para la austral comunidad, sirvió también para galvanizar a los espíritus fuertes que la integraban. Sacando fuerzas de flaqueza y reaccionando con entereza y energía, los habitantes, a los que se unió la acción previsoramente del nuevo gobernador teniente coronel Carlos Wood, pudieron hacer frente a la emergencia y



conjurar el peligro, retornando la colonia al camino de progreso por el que se encaminaba antes del motín. Se pudo así llevar adelante y sin recursos extraordinarios la reconstrucción de edificios, se reabrió el comercio y se reinició la actividad económica general, de tal manera que muy pronto la preocupación laboriosa y creadora de la población permitió mitigar el recuerdo de los dolorosos sucesos. ¡He ahí la mejor prueba de la calidad de la comunidad que iba cobrando forma en el rincón entonces más oscuro y olvidado de Chile que era Magallanes!

Entre tanto, dos oficiales de la Armada Nacional, los tenientes Juan Tomás Rogers y Ramón Serrano, expedicionaban respectivamente hasta el interior de la Patagonia y la Tierra del Fuego, permitiendo ampliar el conocimiento general del territorio y de sus recursos naturales.

La introducción de ovejas prosiguió amparada y alentada por el gobernador Wood, quien con liberalidad otorgó autorizaciones de ocupación de terrenos pastoriles, entendiéndolo cabalmente que ésta era la única forma de promover su aprovechamiento y desarrollo. Así, entre 1878 y 1883 se pobló con hacienda lanar toda la parte norte de la península de Brunswick, la costa del mar de Skyring y todo el litoral del Estrecho entre Cabeza del Mar y Dungeness, y aun parte del interior, advirtiéndose por la misma época el primer interés en ocupar los campos fueguinos. La crianza, llevada adelante con esfuerzo y sacrificios, prosperaba generando trabajo y nuevas actividades. A Reynard, Ramírez y Andrieu, se sumaron después Nogueira, Menéndez, Braun, Elgueta, Roux, Fenton, Wood, Stubenrauch, Wehrhann y muchos otros que conformaron una falange de pioneros que sin parar mientes

en el trabajo, capitales y riesgos fueron estableciendo y afirmando sólidamente las bases de la ganadería ovina de la región.

Favorecía esta expansión la circunstancia de haberse puesto fin a la disputa chileno-argentina por el dominio de la Patagonia oriental, mediante la firma del tratado de 23 de julio de 1881 que estableció las bases del arreglo y señaló en general los términos jurisdiccionales de cada país en el área cuestionada. Por el tratado Chile cedió voluntariamente en aras de la concordia y la convivencia, la mayor parte de la Patagonia oriental así como la mitad de la Tierra del Fuego, conservando para sí la región del estrecho de Magallanes y la totalidad de este estratégico paso interoceánico, entonces objetivo geográfico clave para sus comunicaciones con Europa y otras naciones americanas del Atlántico. El acuerdo trajo también la tranquilidad que ansiaban los colonos, al liberarlos de la incertidumbre acerca del destino de las tierras que ocupaban. Pudo entonces la gobernación de Magallanes disponer con entera libertad de vastos sectores aún desocupados.

Mas no sólo la ganadería era fuente de atracción; también lo era y con sobrada razón el oro que comenzaba a manifestarse en distintas partes. Primero lo fue en Tierra del Fuego chilena, en donde en 1879 el teniente Serrano había descubierto algunos placeres. Allí llegaron en 1881 Pedro Ponce de León, Juan Manuel Frías y un tal Salcedo dando comienzo al laboreo; tras ellos arribaron Cosme Spiro, Enrique Saunders, Samuel Ossa Borne, Simón Paravic, Juan Pablo Durand y muchos otros, constituyéndose en los adelantados que iniciaron la conquista y colonización de la gran isla fueguina hasta entonces dominio absoluto de



los sélknam. Luego en 1884 se descubrió, casualmente, oro aluvial en la costa del cabo Vírgenes, y finalmente en 1885 el ingeniero rumano Julio Popper encontraba las arenas auríferas de Páramo en la bahía de San Sebastián, en suelo argentino.

Como Punta Arenas era el centro de vida de la región austral allí llegaron las noticias y la fiebre aurífera envolvió a su población. Así su nombre y el de Magallanes, asociados al oro, corrieron de boca en boca trasponiendo leguas. A poco, los barcos de la carrera no tardaron en dejar partidas de aventureros buscadores e inmigrantes, casi todos atraídos por el dorado señuelo. Con el auge aurífero crecieron el comercio y toda clase de negocios, entonándose la vida de la floreciente Punta Arenas, transformada en un pueblo cosmopolita en donde alternaban prósperos empresarios, recios hombres de trabajo y esforzados colonos -los más- y aventureros soñadores y truhanes -los menos-. El tranquilo villorrio de antaño, sin alterar aún su modesto aspecto de población de frontera, con sus casitas de madera tinglada, su deplorable higiene, sus acequias malolientes, con sus calles barrosas en invierno y polvorientas en verano, por las que transitaban jinetes y carretas "chanchas" tiradas por cansinos bueyes<sup>5</sup>, con sus despachos y tabernas, era entonces una colmena que bullía de febril actividad.

El grado de desarrollo que iba alcanzando el territorio motivaba, por circunstancias de tipo geográfico, la dispersión de los distintos centros de vida y trabajo, lo que exigía una vinculación adecuada y regular, tanto

<sup>5</sup> Tipo de carreta que se caracterizaba por usar ruedas de madera hechas de una sola pieza que se obtenían del corte transversal de un árbol.



que ya para 1887 el gobernador Francisco Sampaio al informar al Supremo Gobierno sobre ello, señalaba la necesidad imperiosa de contar con un vapor oficial que pusiera en comunicación a Punta Arenas con las costas del sur, en donde animosos colonos tenían en trabajo numerosos aserraderos, con el litoral del Estrecho donde crecía y prosperaba la explotación ovejera y con Tierra del Fuego en donde ya radicaban sobre doscientos pobladores y mineros. Por otra parte se explotaban con éxito los yacimientos carboníferos de mina Marta, en la costa del mar de Skyring, y proseguía con el ritmo de antaño la caza de lobos en los archipiélagos occidentales, actividad en la que destacaban José Nogueira y el piloto dalmata Pedro Zambelic. En la ganadería las trescientas ovejas de 1877 sumaban 40.000 en 1885 y 300.000 en 1889, mientras que la población del territorio, ahora urbana y rural, se empinaba sobre los dos millares de almas.

¡Al fin adquirirían visos de realidad los pensamientos de O'Higgins, Mardones, Viel y otros visionarios del pasado, que habían previsto el desenvolvimiento progresista de Magallanes!

Todo este crecimiento se debía en inmensa medida al genio y al trabajo, a la inquebrantable fe y a la constancia de los habitantes. La acción oficial, casi siempre mezquina, no asumió jamás el carácter de política orgánica de fomento -con la sola excepción de las medidas adoptadas por el gobierno del Presidente Pérez entre 1867 y 1868- y sólo estuvo limitada al interés demostrado por algunos gobernadores. Así, por lo demás habría de seguir desarrollándose Magallanes, obra exclusiva del espíritu creador de sus habitantes, procedentes de todos los orígenes y hermanados por el cariño al áspero suelo patagónico.

Al promediar 1887 arribaron a Punta Arenas el sacerdote italiano José Fagnano y otros compañeros de la misma nacionalidad, en carácter de avanzada misionera de la Sociedad de San Francisco de Sales, fundada en Turín por el sacerdote Juan Bosco. Este religioso extraordinario previó el porvenir grandioso de la Patagonia y quiso asociar su obra y la de sus hijos a la singular empresa que habría de llevarlo a feliz realidad. La acción de los Salesianos y de las Hijas de María Auxiliadora que llegaron al año siguiente, constituiría un admirable complemento, en los campos de la religión, la educación, la ciencia y la cultura, de la formidable tarea emprendida por los pioneros del desarrollo patagónico austral.

Junto al impetuoso Fagnano, hombre de múltiple y prodigiosa labor, se distinguieron como colaboradores infatigables Sor Angela Vallese y los padres Maggiorino Borgatello, Juan Bernabe y Juan Aliberti entre muchos sacerdotes, coadjutores y religiosas, todos los cuales contribuyeron con su acción apostólica al adelanto magallánico. A ellos les cupo entre otras la hermosa misión de cristianizar y civilizar a los indígenas del sur del continente, y la triste responsabilidad de salvar los últimos restos de las otrora magníficas etnias. Cumplieron a cabal conciencia su obra -y con unánime reconocimiento ciudadano- hasta el momento en que el tiempo inexorable señaló la extinción de los aborígenes.

De las aulas de sus escuelas, institutos y colegios saldrían con los años legiones de jóvenes con destino a las distintas actividades de la región, llamados a ser muchos de ellos verdadera levadura en la masa de la sociedad austral.

Los misioneros protestantes pertenecientes a la



South American Society con sede en las Malvinas, realizaron también una loable tarea evangelizadora entre los yámana, manteniendo sus centros de misión en Bayly, Tekenika y bahía Douglas, en la zona sur del canal Beagle, continuando el trabajo iniciado desde Ushuaia en 1869 por Waite Stirling y proseguido por Lucas Bridges. Tal labor, con todo, habría de resultar finalmente infructuosa debido a la rápida disminución de los indígenas.

Al iniciarse la última década del siglo el Territorio de Magallanes dio comienzo a su vez a la etapa histórica más significativa y valiosa: el período en el cual se vigorizaría, se consolidaría y se haría pujante el proceso de desarrollo económico; los años en los cuales se estructuraría y se afirmaría el ser magallánico como expresión genuina y propia de singulares características espirituales, sociales y humanas.

Un hecho auspicioso, la matrícula del vapor *Amadeo* de propiedad de José Menéndez, nave fundadora de la flota mercantil regional, señaló el comienzo de un período que abarcaría más de veinticinco años, durante los cuales, con fecundidad asombrosa, se sucederían acontecimientos auspiciosos cuya influencia en el desarrollo social y económico de Magallanes y la Patagonia austral toda han sido de tal magnitud e importancia, que bien puede considerarse a esta época como la edad dorada de su desenvolvimiento histórico.

Contemporáneo con este acontecimiento ocurrido el 18 de septiembre de 1892, fue el nombramiento del capitán de navío Manuel Señoret como gobernador del Territorio. Bajo su visionaria, enérgica y progresiva conducción se iniciaron estos años de tan particular trascendencia.



Otro suceso de relevancia ocurrió por la misma época: el descubrimiento de oro aluvial en las costas de Navarino, Picton, Lennox, Nueva y otras islas australes, hecho que originó a su vez la llegada de contingentes numerosos de inmigrantes croatas, que pasarán a constituir uno de los componentes étnicos más importantes de la futura población magallánica. El descubrimiento contribuyó a acelerar las peticiones de terrenos aptos para la explotación ganadera, que el gobernador Señoret otorgó y estimuló generosamente, de tal manera que durante los próximos años se hicieron sucesivas concesiones que cubrieron las áreas aprovechables de las islas situadas al sur del canal Beagle.

Por otra parte, el diligente mandatario, preocupado por hacer efectiva la soberanía nacional en los feraces valles de Última Esperanza, autorizó en 1893 la ocupación de terrenos al ex-capitán de la marina mercante alemana Hermann Eberhard, quien el año anterior había penetrado por la vía marítima hasta los fiordos interiores. Tras Eberhard peticionaron y obtuvieron tierras un grupo de esforzados colonos germanos, Rodolfo Stubenrauch, Hermann y Augusto Kark, Claudio Glimamn, y británicos, Juan Tweedie, Jorge Patton y Walter Ferrier, entre otros, quienes dieron comienzo a la colonización ganadera de esa rica región subandina que en muy pocos años demostraría con su producción la bondad de sus campos.

Del mismo modo los vastos terrenos ganaderos vacantes de Tierra del Fuego habían sido objeto de nuevas y enormes concesiones por parte del Supremo Gobierno a los ya prósperos empresarios José Nogueira y Mauricio Braun (1889-1890), sobre cuya base se formó después la Sociedad Explotadora de Tierra del

Fuego (1893), que con el andar del tiempo habría de convertirse en la más grande detentadora de tierras pastoriles de todo el país, pero también en la más eficiente empresa del ramo ganadero. Estas concesiones significaron asimismo el comienzo de los acaparamientos de tierras en manos de grandes compañías ganaderas, circunstancia que con los años daría origen a su vez a la cuestión agraria de Magallanes.

La colonización ganadera de Tierra del Fuego, tanto en la parte chilena como en el territorio argentino, fue causa principal de la extinción de los sélknam. Viéndose en estos indígenas a obstáculos naturales de la explotación se les persiguió, expulsándolos de los campos en los que cazaban y vivían como dueños y señores, hasta acorralar los restos de las tribus en las regiones boscosas del sur de la Isla. Para evitar su extinción total, los misioneros salesianos crearon sendas reducciones en la isla Dawson (San Rafael) y en Río Grande (Argentina), trasladando allí a los últimos grupos aborígenes. Lamentablemente, tan bien inspirada como laudable medida no pudo impedir al fin, la desaparición de la hermosa y noble etnia sélknam. La virtual extinción de este grupo aborigen, ocurrida prácticamente en una década, fue así la dura consecuencia del comienzo de la explotación ovejera en los campos fueguinos por las grandes sociedades. Hubo también otras causas que concurrieron a la disminución de los aborígenes: las luchas periódicas entre grupos indígenas, las enfermedades epidémicas aportadas por el hombre blanco, los mineros, pero fue la colonización ganadera la que provocó aceleradamente la extinción de la etnia sélknam. De esta manera y con tan doloroso costo humano, la enorme vastedad de la Isla Grande se incorporó al desarrollo económico de la región.



En los años finales del siglo las concesiones de tierras fueron cubriendo todos los lugares aptos, alcanzando al fiordo del Almirantazgo en Tierra del Fuego, al valle del río San Juan en la península Brunswick, a la Tierra del Rey Guillermo, actual isla Riesco, y a las tierras aún vacantes de la Patagonia oriental chilena, con lo que se determinó de hecho la frontera colonizadora y el territorio asumió una nueva dimensión geográfico-económica.

La colonización trajo como natural consecuencia la creación de los pueblos destinados a servir de centros de vida y servicio; así fueron naciendo Puerto Toro (1892), en Navarino, Porvenir (1894), en Tierra del Fuego, y Puerto Prat (1899), en Última Esperanza; más tarde aparecieron Río Seco (1906) y Puerto Natales (1911).

Esta expansión influyó a su vez en otras actividades económicas como el comercio y la navegación, requiriendo la inversión de fuertes capitales, que a su turno originaron las primeras empresas con intereses en diversos ramos, preferentemente en la ganadería y el comercio; entre ellas se destacaban Nogueira y Blanchard, luego Braun y Blanchard, Wehrhann y Cía., y la personal de José Menéndez, que se convirtieron en poderosos agentes y factores de desarrollo de múltiple acción. Con ellas fue adquiriendo proporciones impensadas la crianza ovina, tomó gran importancia el comercio de importación y exportación y se inició un interesante desenvolvimiento industrial.



## LOS AÑOS DORADOS (1906-1920)

Tanta actividad debía ser causa y efecto de un importante movimiento demográfico. La población de Magallanes crecía a ojos vistas, fundamentalmente por la migración de nacionales procedentes de provincias del centro y sur del país, especialmente de Chiloé, y por la inmigración europea. La llegada de inmigrantes nacionales era estimulada por los distintos gobiernos que buscaban balancear armónicamente la composición de la población del territorio. Varios millares de personas arribaron así en pocos años a Punta Arenas, atraídos unos por la perspectiva de obtener ocupaciones lucrativas o de hacer fortuna, otros con el ánimo de establecerse como agricultores, unos terceros con el propósito de instalarse con actividades productivas; entre éstos pueden señalarse Agustín Ross y Mariano Edwards que se distinguieron como empresarios industriales y mineros y como colonos, y otros en fin, como el doctor Lautaro Navarro y Rómulo Correa, que se señalaron en distintas tareas y empresas de progreso social.

Los chilotes, gentes buenas, sencillas y sufridas, como colonos primero y como trabajadores múltiples más tarde, aportarían con el esfuerzo valioso de sus brazos a la construcción del progreso en las regiones

del sur patagónico, en tanto que por su número y características pasarían a constituir uno de los grupos componentes más fuertes e importantes de la población de la región magallánica. Aquí, al amparo del medio habrían de experimentar un proceso lento pero positivo de asimilación de nuevas cualidades cuyos frutos benéficos se apreciarían en posteriores generaciones.

El número de habitantes había superado en 1885 las dos mil almas, mientras que en 1907 el censo oficial registraba la cifra de 17.330 personas, lo que significa que en apenas tres décadas, desde 1875, la población de Magallanes había aumentado casi quince veces. Este hecho prueba por sí solo el grado de desenvolvimiento y crecimiento que estaba experimentando el Territorio. Del total mencionado, dos tercios del mismo eran chilenos de origen y el tercio restante extranjeros. Entre éstos los grupos más importantes por su número eran los croatas (30%), británicos (ingleses y escoceses), españoles, asturianos principalmente, italianos, alemanes, franceses y gente de otras nacionalidades.

Algunos de estos grupos tuvieron hombres que se destacaron individualmente entre los grandes pioneros por su contribución al desarrollo y a la civilización en la región austral del continente. Colectivamente, cada grupo aportó, con su peculiaridad nacional, al Magallanes que trabajosamente se construía; los activos e industriosos alemanes, los recios y laboriosos españoles, los tenaces y diligentes británicos, los inquietos italianos y franceses, los apacibles suizos, en fin; fue una entrega difícil de ponderar, pero de un valor sin medida, que alcanzó a todas las facetas de la actividad humana en las tierras del sur. Otros, como los croatas, mayormente de Dalmacia, entregaron a la nueva patria su generoso aporte al desarrollo en forma

de variados trabajos modestos y anónimos que de uno u otro modo hicieron al progreso. El inmigrante eslavo fue así, inicialmente, obrero indispensable de muchas faenas rudas, minero, pescador y marinero, esquilador y peón múltiple, o bien, albañil, carpintero o empedrador, y más tarde con el producto de su trabajo pudo ser artesano, comerciante, industrial o ganadero, contribuyendo en todo caso con su acción fecunda a crear la prosperidad magallánica. Sus condiciones físicas y espirituales le permitieron adaptarse con facilidad al suelo que lo acogía, al que llegó a querer con un sentimiento profundo y ejemplar, e integrarse con chilenos y extranjeros dando comienzo a un saludable proceso de fusión de razas. Sus hijos -sin duda la mejor ofrenda que hizo al país- asumirían con el tiempo posiciones dirigentes y de responsabilidad en todos los campos de la vida regional.

La inmigración europea se destaca como uno de los hechos más positivos de entre aquellos que posibilitaron el desarrollo social y económico de la región, pues dio a Magallanes una de sus características más distintivas, la de la multiétnicidad variada y rica, en cuanto ella significó aportes físicos, espirituales, culturales, de técnica y artesanía, que valorizaron y dieron carácter propio a la comunidad en proceso de formación.

Al promediar la primera década del siglo XX la empresa portentosa del desarrollo y del progreso austral alcanzaba su culminación. El Magallanes de apenas cuatro décadas atrás, pobre, despoblado, desconocido y mal afamado, se había transformado en un territorio próspero y pujante que entregaba sus riquezas al país. El esfuerzo laborioso había poblado el yermo y había creado industrias y con ellas bienestar, progreso



y civilización. Todo había ocurrido con tal rapidez para la época, que sus propios actores se mostraban sorprendidos. La Providencia premiaba así la fe, la constancia, el sacrificio que fueron necesarios en los años duros, y el trabajo fecundo y el genio creador de sus animosos habitantes.

La ganadería lanar, factor fundamental del crecimiento progresista de Magallanes, había superado las primeras etapas de explotación inicial un tanto primitiva y rudimentaria, para constituirse en una actividad que se desarrollaba con técnicas modernas que hacían posible la obtención de cada vez mejores rendimientos y precios en los mercados laneros mundiales. Una masa ovina superior a 1.800.000 cabezas que pastoreaba ya a lo ancho y largo de la vertiente oriental de la región, permitía la actividad de numerosas estancias que se desparramaban desde la precordillera hasta el Atlántico, generando trabajo sostenido y creciente y entonando con su producción un importante comercio de exportación. Otras ramas de la ganadería como la crianza bovina y caballar señalaban también cantidades de interés aunque de menor significación para la economía regional.

La crianza ovina en su crecimiento exigió el establecimiento de actividades industriales derivadas destinadas al aprovechamiento de los subproductos o al beneficio de animales. Se instalaron así algunas graserías, luego curtiembres y barracas de cueros y más tarde los primeros modernos y grandes frigoríficos, Río Seco (1905) y Puerto Sara (1907), pertenecientes ambos a sendas sociedades anónimas formadas con capitales magallánicos, principalmente de Mauricio Braun y José Menéndez.

En 1904, con la iniciación de la colonización en

los valles del río Baker, se daba por completada de hecho la ocupación de todos los terrenos aptos para el pastoreo existentes en el Territorio. Por la misma época capitales de Magallanes participaban en la naciente colonización de Aysén, configurando así una nueva forma de expansión económica.

La ganadería al extenderse por las distintas zonas de la región había impulsado a su vez el crecimiento de la navegación de cabotaje. Las 258 toneladas de registro del *Amadeo* habían aumentado hasta superar las quince mil que totalizaban más de sesenta naves entre vapores, embarcaciones a vela y algunos grandes pontones-depósitos, que servían a numerosos puertos y caletas desde las islas australes hasta las aguas interiores de Última Esperanza. Además la flota regional atendía el cabotaje de los pueblos argentinos de la costa atlántica desde Río Grande y Ushuaia por el sur hasta Puerto Madryn por el norte, como también el servicio con las islas Malvinas. Este movimiento naviero daba a Punta Arenas la condición de centro mercantil de la Patagonia aumentando grandemente su importancia, estimulando aún más su auge y crecimiento y afirmando sólidamente su hegemonía.

La casa Braun y Blanchard, una de las empresas cuya acción fue fundamental en el desarrollo regional, establecía en 1907 el servicio de vapores entre Punta Arenas y Valparaíso, con recaladas en otros puertos como Castro, Puerto Montt, donde se creó una sucursal mercantil, y Corral, con lo que se daba satisfacción de este modo a la antigua y anhelada aspiración de los habitantes del Territorio de contar con una mejor vinculación con las regiones centrales de la República. Esta medida de progreso vino a vigorizar aún más el desarrollo magallánico.



La vinculación marítima de Magallanes con Europa era especialmente importante. Punta Arenas era desde hacía cuarenta años puerto regular de recalada para dos importantes compañías de navegación transatlántica, la Compañía Inglesa de Vapores y la Compañía Alemana de Vapores "Kosmos", que daban entre ambas un servicio semanal de carga y pasajeros al Territorio. Otras seis empresas navieras de bandera inglesa, alemana y francesa atendían el tráfico de ultramar tocando regularmente en el principal puerto del Estrecho<sup>6</sup>.

La captura de mamíferos marinos, decaída su actividad un tanto en los últimos lustros por causa de la disminución de las especies pelíferas, recuperaba su importancia con la caza de ballenas. Desde 1906 la flota de la Sociedad Ballenera de Magallanes desarrollaba su faena principalmente en aguas antárticas vecinas al archipiélago de las Shetlands, teniendo una de sus factorías en la isla Decepción. En la época invernal sus áreas de captura eran las aguas de los océanos Pacífico y Atlántico australes.

La necesidad de atender las reparaciones y la de prestar servicios a tanta nave, y aun la de construir embarcaciones hizo surgir la industria de astilleros que muy pronto ganó merecida fama por la calidad de sus trabajos.

Las actividades industriales y artesanales por otra parte, incipientes en el pasado, habían crecido vigorosamente desde 1895, tanto que para 1907 permitían

<sup>6</sup> En 1867, año en que comenzó la navegación interoceánica regular, fondearon en la rada de Punta Arenas 27 naves, en tanto que en 1906 lo hicieron 901 buques mercantes con más de 1.100.000 toneladas. En la misma época Valparaíso, primer puerto de la República, recibía poco más de 1.200 naves con alrededor de 1.900.000 toneladas.



el funcionamiento de numerosos establecimientos que atendían los ramos metalúrgicos, madereros, de alimentos y bebidas, y de manufacturas diversas, los que a su vez hacían posible el desenvolvimiento de otras ramas de la economía y, en conjunto, afirmaban el progreso regional.

La minería era también una actividad de importancia particular para la región. Si los placeres de las islas australes se habían agotado luego de entregar gran cantidad de oro, los lavaderos de Tierra del Fuego en cambio se explotaban intensamente incorporando sistemas mecanizados con el empleo de grandes dragas y otros equipos. Una verdadera fiebre aurífera animaba la estepa fueguina, en donde multitud de mineros y sociedades con fuertes capitales e inversiones, realizaban laboreos en busca de las doradas arenas, afirmando de paso el crecimiento de Porvenir que ya presentaba hechuras de pueblo importante, y en el que destacaban por su obra pioneros como José Covacevich, Francisco Brzovic y José Iglesias, entre otros. De igual modo, se desarrollaban cateos y laboreos en otras zonas del Territorio como la península de Brunswick, isla Riesco y Última Esperanza.

Los yacimientos carboníferos cuyos trabajos habían decaído a partir de 1875, se encontraban en una etapa notable de desarrollo y producción, destacándose entre varias la mina Loreto, inmediata a Punta Arenas, cuya explotación se debía a la pujanza y capital del industrial chileno Agustín Ross. También se explotaba el cobre en Cutter Cove, descubierto casualmente en 1904 por Gregorio Tomasevic; allí una compañía minera regional había realizado fuertes inversiones en instalaciones y maquinarias para extraer varios miles de toneladas de mineral. Finalmente y como queriendo probar

que nada escapaba al genio y al afán laborioso de los magallánicos, un visionario precursor, el francés Alejo Marcou, se empeñaba afanoso en la búsqueda de yacimientos petrolíferos, iniciándose así una faena exploratoria que sólo culminaría felizmente cuarenta años más tarde.

Tanta actividad económica debía naturalmente ser causa de una fuerte expansión comercial. Grandes casas que servían el negocio de importación y exportación, y pequeños almacenes y tiendas que atendían el mercadeo al detalle, animaban un movimiento mercantil que constituía una indispensable herramienta de vida y un factor de impulso económico. Las cifras generales correspondientes a las exportaciones e importaciones del Territorio acusaban fuerte crecimiento anual alcanzando al promediar la década una cantidad superior a \$26.000.000 de la época.

El movimiento mercantil e industrial general, los negocios y necesidades financieras hicieron obligatorio el establecimiento de los primeros bancos. Primero fue el Banco de Tarapacá y Londres y luego, como era de esperarlo de una comunidad creadora, surgieron las correspondientes entidades regionales. Con el siglo nació el Banco de Punta Arenas, luego el Banco "El Hogar Chileno", el Banco Comercial y la Bolsa Comercial de Magallanes, instituciones todas formadas con capitales regionales. Importa señalar que el Banco de Punta Arenas fue la primera institución de su tipo en Chile que estableció el sistema de depósitos de ahorro para imponentes modestos y la ciudad que le daba el nombre la primera de la República en dar este paso progresista.

Valga señalar aquí la importancia y mérito de las empresas regionales como elementos y factores



responsables del progreso austral. Admirables ejemplos del espíritu creador de los hombres del sur, las distintas sociedades y compañías nacieron como natural respuesta a la necesidad de dar satisfacción a las crecientes y variadas demandas motivadas o exigidas por el desarrollo pujante que se vivía. Cuando la magnitud de los negocios fue superior a las posibilidades individuales, ellas actuaron en su reemplazo como expresión de voluntad y esfuerzo colectivos. Pero el ímpetu creador no se detuvo solamente en los aspectos relacionados con la economía, también se demostró fecundo cada vez que las exigencias de la vida social y de la civilización lo hicieron necesario. Así la energía creadora abarcó desde la satisfacción de las necesidades materiales hasta las del espíritu, pasando por las de la salud, seguridad pública y del confort. En todas las empresas del progreso estuvo la impronta del genial Mauricio Braun, de Menéndez, de su hijo Alejandro, de Juan Blanchard, de Rodolfo Stubenrauch, de Francisco Campos y de tantos otros, como neta expresión de una labor constructiva y civilizadora. Braun, en particular, fue un formidable e incansable hombre de trabajo y por lo mismo su acción fue múltiple y abarcó los campos más diversos desde el comercio y la ganadería hasta la caza de ballenas y la exploración petrolífera, pasando por negocios industriales, mineros y otros. Su nombre estuvo en los directorios fundadores de cuantas sociedades o entidades se crearon para impulsar actividades de fomento y adelanto. Mauricio Braun ha sido junto con José Menéndez, de quien fue yerno, uno de los pilares fundamentales del progreso patagónico.

Con el desarrollo económico, había de sobrevenir como lógica consecuencia el desarrollo social y tan vigoroso -o más- que aquél. En efecto, donde antes



a duras penas podía mantenerse una escuelita fiscal la educación cobró forma y fuerza, en el seno de una comunidad que justipreciaba las excelencias de los bienes del espíritu. Así, para 1908 una veintena de establecimientos fiscales y particulares impartían a la juventud de la Patagonia austral el preciado tesoro de la instrucción primaria y del saber elemental. Jerarquizaban la educación dos liceos fiscales, de Hombres y Señoritas, y el Colegio Salesiano de San José, este último complementado con un pequeño museo de historia natural y observatorio meteorológico.

Tal era la importancia que la comunidad daba a la instrucción que en 1900 la Junta de Alcaldes hizo obligatoria la enseñanza elemental, con lo que una vez más Punta Arenas, se adelantaba -y mucho- a las demás ciudades de la República con este acto de verdadero progreso social. Esta medida era el fruto consecuente de un pueblo que tenía en muy alto grado el concepto del valor de la educación como medio de promoción social y de adelanto económico, tanto que ostentaba entonces un nivel de alfabetización que lo destacaba muy lejos por encima de otras comunidades chilenas. En efecto, el índice de alfabetos entre sus habitantes mayores de seis años era del 80 % aproximadamente mientras que en el resto del país apenas alcanzaba al 30 %. ¡Halagador índice que honra históricamente a Magallanes y que aún hoy, en los albores del siglo XXI no logran alcanzar algunos países de la Tierra!<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> En 1906 exactamente el 77,77% de la población sabía leer y escribir y el 1,89% sólo sabía leer. El analfabetismo alcanzaba solamente al 20,33%. El índice de escolaridad era del 77,86%, superior al que en la época tenían metrópolis como Nueva York y Buenos Aires. ¡Y esto en el extremo meridional del mundo civilizado!

Un medio así debía ser proclive a las inquietudes de la inteligencia y del espíritu. De esta manera nació el periodismo como vocero de expresión y aspiración ciudadanas; primero fue *El Magallanes*, fundado en 1894 por el gobernador Señoret, Lautaro Navarro Avaria y Juan Bautista Contardi. Con el tiempo fueron varios los órganos que circularon en él, entre ellos algunos en idiomas extranjeros dirigidos a las distintas colectividades nacionales radicadas en el Territorio. La preocupación por lo cultural y lo artístico dio origen a la creación de centros literarios, bibliotecas, conjuntos musicales y de arte dramático, etc. ¡Cuán lejanos habían quedado los tiempos en que los míseros habitantes de Punta Arenas debían elegir entre el hastío y la juerga, sin dar tiempo a inquietud superior alguna!

Con los tiempos también prosperaba la religión, lo que podía apreciarse por la multiplicación de las iglesias y centros de culto y por la creciente participación de los fieles en los diversos actos y manifestaciones religiosas.

La preocupación por lo social y lo humanitario también ocupaba un sitio relevante en la vida de la austral comunidad. Razones de solidaridad y un magnífico espíritu de servicio público fueron inspirando la creación del Cuerpo de Bomberos de Punta Arenas (1887), de la Sociedad de Dolores (1902), formada por damas que realizaban una generosa y caritativa labor de asistencia a los enfermos y de socorro a los menesterosos; y de la nobilísima y meritoria Cruz Roja, que con el nombre de "Cuerpo de Asistencia Pública" fue fundada en 1903 por un grupo de vecinos nacionales y extranjeros, dirigidos por un inmigrante italiano ejemplar con alma de samaritano, Victorio Cuccuini. La creación de esta institución -la primera



en Chile- otorgó a Magallanes una nueva primacía. También, y con el transcurso del tiempo se fueron formando en Punta Arenas y Porvenir numerosas sociedades mutualistas y de beneficencia, que prestaban diversos auxilios y asistencia múltiple a numerosos asociados.

El progreso general que se vivía en el Territorio se reflejaba naturalmente en su ciudad capital. Punta Arenas lucía garbosa su estampa de metrópoli del sud patagónico chileno-argentino, con clara conciencia para propios y extraños de su preponderancia social y económica. La prosperidad adquirida se reflejaba en sus importantes edificios públicos y privados. Las familias pioneras habían construido aquí hermosas mansiones y las grandes compañías habían levantado espléndidos edificios que constituían motivo de orgullo para los habitantes y de admiración para los visitantes. Más allá del centro gran residencial, administrativo y comercial donde predominaba la construcción de mampostería de ladrillo y cemento de evidente influencia arquitectónica europea, en los barrios podía apreciarse ya el abandono notorio del antiguo estilo pionero caracterizado por sus casitas de madera tinglada, techumbre de tejuelas de madera y ventanas de guillotina, que había constituido la norma común de construcción en la vieja colonia durante medio siglo. Las nuevas casas se construían siempre en madera, pero recubiertas de fierro cincado y techos del mismo material, amplias ventanas y agregados arquitectónicos de ornato, y se pintaban, conformando un tipo de vivienda que poseía un indefinible aire europeo -producto de variados aportes adaptados al medio geográfico- y que pasaría a constituirse en un propio y típico "estilo patagónico", ni feo ni hermoso, pero práctico y confortable, que se



conserva hasta el presente con ligeras modificaciones, y que Magallanes ya “exportaba” con sus artesanos y maestros de obra al resto de los pueblos y ciudades de la Patagonia meridional y Tierra del Fuego argentinas, desde Ushuaia y hasta Comodoro Rivadavia, que de esta manera y en cierta medida pasarían a ser réplicas en pequeño de los barrios puntarenenses.

La acción de la Junta de Alcaldes y la colaboración de la comunidad habían permitido mejorar el ordenamiento edilicio; la limpieza comenzaba a ser un símbolo de la austral ciudad. El mejoramiento de la higiene y salud públicas se evidenciaba en la instalación de los servicios de agua potable, de alcantarillado y de policía de aseo; en la construcción del hospital, del asilo de huérfanos y en la apertura de un nuevo y amplio cementerio.

El progreso se mostraba también en el alumbrado público eléctrico, inaugurado en 1898 y establecido por iniciativa de empresarios pioneros con el que Punta Arenas había pasado a ser una de las primeras ciudades chilenas en contar con este moderno adelanto. El servicio telefónico se encontraba en uso desde el mismo año y luego se había extendido a diversas zonas rurales, alcanzando en 1900 hasta Río Gallegos, en el vecino Territorio de Santa Cruz. En 1901 este elemento de comunicación se instalaba también en Porvenir y desde allí era extendido a diversos establecimientos rurales de la Isla Grande. Desde 1902, por otra parte, Punta Arenas y Magallanes habían quedado vinculados por servicio telegráfico con Buenos Aires y a través de esta capital, con el resto del globo. Una y otra iniciativas de evidente adelanto habían sido impulsadas y desarrolladas por el ingeniero británico Guillermo A. Jones, otro auténtico pionero en su ramo.

La construcción de un buen teatro, el “Colón”, donde concurrían a actuar compañías de ópera y zarzuela -algunas de renombre- que procedían de Europa o Buenos Aires, la creación de un hipódromo y de algunos clubes sociales de calidad, brindaban a sus habitantes diversión y entretenimiento y la posibilidad de desarrollar una intensa vida de relación.

En sus calles ya empedradas rodaban carruajes de carga, elegantes coches familiares y los primeros automóviles. El tráfico urbano, el movimiento portuario, la actividad fabril y mercantil y el trabajo intenso que se apreciaba por doquiera, impresionaban gratamente al viajero que hallaba en Punta Arenas un oasis de vida impensado en medio de la vastedad austral.

Desde el momento mismo de su fundación Punta Arenas desempeñó un papel fundamental. Mientras la Colonia de Magallanes no pasó a ser más que una ficción administrativa, ella fue “la colonia”. Cuando el Territorio inició, a partir de la década del '70, el camino de su desenvolvimiento, la aldea de Mardones y Viel pasó a desempeñar el mismo rol que cupo a las “ciudades-estados” de la antigua Grecia: ella fue “colonia-madre”, causa y motor principal del desarrollo. Magallanes como entidad económica y social es hijo de su capital; no puede concebirse el fenómeno prodigioso del progreso patagónico austral sin pensarse primero en Punta Arenas. Con propiedad histórica puede afirmarse entonces que en mucha medida Punta Arenas “ha sido” y “es” Magallanes.

Durante las primeras décadas del período febril del desarrollo de Magallanes la energía colonizadora tuvo ancho campo para su trabajo, mas con el fin del siglo XIX y los comienzos del presente encontrándose ocupadas todas las tierras pastoriles y habiéndose



cubierto todos los campos tradicionales de la economía, la actividad pionera buscó otros que no tardó en cubrir. Pero sobrando energías y acumulándose capitales llegó un momento en que el vasto territorio se hizo estrecho para tanta pujanza, y comenzó la expansión. Ella se desarrolló casi simultáneamente sobre regiones chilenas como sobre los antiguos dominios nacionales de la Patagonia oriental, ya bajo jurisdicción argentina. Se ha visto como así balleneros magallánicos establecían bases de operaciones en el territorio antártico, como capitales regionales concurrían a iniciar la colonización de Aysén y como empresas navieras de Punta Arenas extendían sus líneas hasta Valparaíso y creaban agencias en Puerto Montt y otros puntos; como, también, naves chilenas de Magallanes atendían el cabotaje de los pueblos y establecimientos argentinos del Atlántico, se ha visto, finalmente, como una compañía regional extendía sus servicios telefónicos hasta la capital del Territorio de Santa Cruz, vinculándola con Punta Arenas. Pero, con todo, la expansión cobraría especial vigor a través de la actividad mercantil y ganadera.

Favorecía la expansión la circunstancia de ser Punta Arenas el puerto único de entrada y salida de los abastecimientos y productos, el puerto de embarque y desembarque de pasajeros; la afirmaba su importancia como centro social, comercial e industrial sin rival al sur del paralelo 41º, y su condición de sede religiosa para toda la Patagonia meridional y Tierra del Fuego. Su poder de atracción, en consecuencia era muy fuerte; hacendados que colonizaban campos argentinos en Santa Cruz, Tierra del Fuego y hasta en el Chubut, enviaban a sus hijos a las escuelas de Punta Arenas; sus negocios bancarios debían, mientras no se crearon sucursales locales, atenderse en bancos magallánicos.



Así, en consecuencia se daban las condiciones para que Punta Arenas fuera adquiriendo una paulatina y pacífica hegemonía sobre la totalidad del territorio patagónico austral.

Al irse copando las disponibilidades de campos en Magallanes, algunos pioneros pusieron sus ojos en las enormes estepas aún vacantes en los vecinos territorios argentinos y con la aquiescencia de las autoridades comenzaron a poblarlos con hacienda lanar. Cuando en 1899 los presidentes Federico Errázuriz y Julio A. Roca se reunieron en Punta Arenas, para ratificar su decisión de buscar en la paz la solución de la seria crisis originada en los problemas derivados de la demarcación de la frontera entre Chile y Argentina, el ilustre mandatario de esta última nación invitó a los ganaderos y hombres de empresa de Magallanes a establecerse en la Patagonia argentina. El sagaz estadista quería así aprovechar también para la región meridional de su país, el genio creador y la laboriosidad de aquellos hombres que habían contribuido a desarrollar el emporio de vida y riqueza que entonces tenía a su vista. El ofrecimiento fue aceptado ampliamente, y a los pocos años ya prosperaban numerosos grandes y medianos establecimientos fundados por el capital magallánico, que contribuyeron a impulsar la colonización y el desarrollo de los territorios australes argentinos.

Las necesidades propias de los colonizadores, los abastecimientos y la salida de las producciones, requirieron de un transporte expedito y oportuno; así llegaron las naves de Punta Arenas y con ellas las sucursales de las grandes firmas magallánicas. Abrió el camino la casa Braun y Blanchard que se instaló primero en Río Gallegos, luego en Puerto Santa Cruz y San Julián, en el Territorio de Santa Cruz, y en

Trelew y Puerto Madryn, en el Territorio del Chubut, y en el lejano poblado precordillerano de Ñorquinco, en el Territorio de Río Negro. Simultáneamente había comenzado a operar la gran empresa mercantil y ganadera de José Menéndez que fue abriendo sucursales en Río Gallegos, Puerto Santa Cruz y Comodoro Rivadavia, entonces modesto poblado de la costa patagónica en el que tiempo después se descubriría el petróleo, fuente de su posterior crecimiento. Sin embargo ambas poderosas firmas, cuyos principales estaban ligados familiarmente, se transformaron por razón de sus intereses en verdaderas rivales que pugnaban por extender sus áreas de influencia. Al final se impuso la cordura, estimándose que más valía trabajar mancomunadamente. Así el 10 de junio de 1908 se firmaba en Punta Arenas entre José Menéndez y Braun y Blanchard un contrato de fusión de las casas comerciales que ambas firmas poseían en territorio argentino, pasando a constituirse una nueva y gran empresa, la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, cuyo domicilio sería la capital magallánica.

Con la creación de esta poderosa compañía se incrementaron los negocios y su acción se hizo decisiva en el desenvolvimiento económico de la región patagónica oriental, particularmente en la colonización ganadera, sector para el cual llegó a ser de inmediato un factor determinante de apoyo y estímulo. Más adelante "La Anónima", como se la conocería popularmente, fue promoviendo diversas iniciativas que incidirán de uno u otro modo en el adelanto general. De esta manera cuando Chile entero celebraba jubilosamente el centenario de su independencia nacional, su más austral ciudad, Punta Arenas, ejercía gran influencia y reinaba sobre la suerte



de imperio mercantil que había creado en el ámbito patagónico, mientras Magallanes se encaminaba hacia la plenitud de su progreso material y social.

La expansión nacional tuvo así un carácter esencialmente civilizador, pues ella contribuyó poderosamente a crear comunidades productivas y a desarrollar los territorios argentinos del sur. Punta Arenas fue el motor y el núcleo vital y sus hijos los adelantados del progreso.

Al encontrarse el Territorio de Magallanes en su máxima fase expansiva y cuando su prosperidad colmaba las ansias de sus habitantes, se anunciaban sin embargo los primeros síntomas de algunas importantes cuestiones que habrían de agitar vivamente en los años venideros el ánimo público y que crearían controversias en el seno de la comunidad regional.

La primera cuestión que hubo de suscitarse fue la de las tierras. Era lógico que así ocurriese, desde que en la ocupación y explotación de los campos se veía la posibilidad cierta de prosperidad. El asunto tenía larga data, pues arrancaba su origen en las grandes concesiones de terrenos entregados a algunas sociedades en Tierra del Fuego y se había reavivado después de la enajenación de tierras fiscales de la Patagonia oriental chilena y Última Esperanza, efectuada por medio de remates desde los años 1903 al 1906. Mientras la primera medida había impedido de hecho la colonización individual de los mejores campos fueguinos, la segunda había privado del acceso a la tierra que explotaban y que habían hecho producir a muchos antiguos colonos, debido a los altos precios que alcanzaron los lotes de terrenos, que así quedaron en manos de sociedades ganaderas o de grandes capitalistas, directa o indirectamente ligados con aquéllas. Con ello se



reforzaba el latifundio, se lesionaba el interés social y se retardaba el ritmo de progreso de Magallanes. Por otra parte esta circunstancia hizo que zonas enteras de gran valor pastoril como Última Esperanza pasaran prácticamente a manos de una sola empresa como la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, que poseía a su vez por arrendamiento vastísimos campos en la gran isla fueguina.

El hombre común pensaba, con razón, que las explotaciones en manos de las grandes sociedades atentaban contra el progreso acelerado que requería el Territorio, mientras que la colonización por pequeños hombres de empresa contribuía más eficazmente al aumento de la población y estimulaba en mejor forma el desarrollo. La mejor prueba de ello estaba precisamente en el crecimiento económico de Magallanes fundado en el trabajo sumado de muchos pioneros.

La materia tuvo durante años el carácter de inquietud más o menos soterrada, pero al acercarse el año 1913, en que vencía la llamada concesión Nogueira, tomó estado público. Entonces los ánimos se agitaron y se formaron comités cívicos que integraban hombres ilustres como el doctor Lautaro Navarro y Juan Bautista Contardi entre otros y que apoyaban decididamente diarios como *El Magallanes*, que reclamaban la no renovación del arrendamiento y la subdivisión de las tierras fiscales. Pese a las intensas campañas en contrario la compañía beneficiaria, Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, pudo obtener, merced a las influencias de que disponía, la dictación de una ley que prorrogaba el arrendamiento por otros quince años de 1.176.160 hectáreas, exceptuándose 200.000 que integraban la antigua concesión y que serían entregadas a la subdivisión. Magro resultado para quienes habían

luchado intensamente por razón de progreso social. La renovación así concedida por el gobierno del Presidente Ramón Barros Luco constituía un duro golpe para las aspiraciones regionales. El problema continuaría latente, hecho carne en la comunidad regional que durante cuarenta años proseguiría luchando hasta obtener la liquidación total del latifundio fiscal en manos de las sociedades ganaderas.

La segunda cuestión que preocupó a la región fue la instalación de aduanas en el Territorio. Se recordará que desde 1868 en que una decisión de buen gobierno, buscando incentivar el desenvolvimiento de la colonia había declarado a Punta Arenas puerto franco, Magallanes gozaba de liberación aduanera amplia, que en buena medida había ayudado a su importante desarrollo. Sin embargo, sucesivos intentos inspirados por autoridades administrativas, parlamentarios o entidades privadas como la Sociedad de Fomento Fabril, buscaban establecer la igualdad aduanera del Territorio con el resto del país. Cada vez que ello había ocurrido se habían organizado sendas campañas cívicas, mantenidas hasta obtener la conjuración del peligro. En la defensa del legítimo derecho que asistía a Magallanes, estuvieron prominentes hombres públicos y particularmente los presidentes Federico Errázuriz y Pedro Montt, quienes con ocasión de sus visitas acogieron favorablemente las representaciones regionales por considerar que la indicada medida administrativa era aún prematura para el Territorio. Quienes así luchaban lo hacían inspirados en el mejor interés de la región; defendían a los habitantes de un gravamen irritante y odioso y amparaban la hegemonía comercial de Punta Arenas en la Patagonia.

Pero al fin más pudieron los mezquinos intereses



centralistas, logrando la dictación de la ley pertinente, en 1912, que establecía el servicio de aduanas en Punta Arenas. Como se había vaticinado la medida significó, y en pocos años, la disminución del comercio de tránsito para la Patagonia y Tierra del Fuego argentinas, con lo que declinó el movimiento portuario de Punta Arenas y consecuentemente la importancia de esta ciudad como centro comercial del sur. Por otra parte, la implantación de aduanas trajo consigo el encarecimiento de la vida, con lo que se generó un apreciable malestar en los sectores de menores recursos de la población. Con la medida el Estado obtenía menguados ingresos, pero se había ganado la animosidad de una comunidad laboriosa y progresista, que poco reclamaba de los gobiernos y que silenciosamente construía y afirmaba la nacionalidad en el extremo austral del continente.

Al promediar la década de los años de 1910 Magallanes, disminuido ya el ritmo febril de su crecimiento, brindaba una visión de gran solidez económica, consecuencia del afianzamiento que se registraba en las actividades productivas fundamentales y en los negocios.

Un apretado recuento permite formarse una idea aproximada sobre lo que era el movimiento mercantil e industrial del Territorio en el último lustro de la época de oro, vale decir entre 1913 y 1918: cuatro bancos comerciales, sobre doscientos establecimientos industriales y artesanales, más de cuatrocientas casas de comercio y otras tantas dedicadas a la hotelería; trescientas estancias y fundos ganaderos e innumerables propiedades agrícolas menores, y decenas de compañías con negocios pecuarios, navieros, pesqueros, mineros y petroleros, teléfonos, energía eléctrica y seguros, representaban cuantiosos capitales en giro e inversiones y



animaban múltiples trabajos cuyos beneficios alcanzaban a toda la comunidad.

Si bien Punta Arenas era el centro principal donde radicaba la mayor parte de la fuerza económica regional, la actividad también alcanzaba progresivamente a los sectores rurales. Así, en Última Esperanza crecía y prosperaba Puerto Natales, pueblo que había sido fundado en 1911 y que había venido a desplazar a Puerto Prat como centro humano, administrativo y comercial de ese rico distrito subandino. Allí se habían instalado sucursales de importantes empresas de Punta Arenas, así como un nuevo y moderno frigorífico; su puerto, muy activo, embarcaba los productos pecuarios de las estancias de la zona y de los establecimientos argentinos de la precordillera y desde él se abastecía a un vasto *hinterland*. Puerto Natales al revés de Punta Arenas y Porvenir no era un centro cosmopolita; desde un comienzo su población, excepción hecha de algunos inmigrantes alemanes, españoles y británicos, fue de origen nacional pues se pobló mayoritariamente con trabajadores y familias procedentes de Chiloé. Río Verde, en la costa del canal Fitz Roy, era por entonces otra activa caleta a donde llegaban las tropas de carros y carretas que “bajaban” la lana de toda la zona central interior de la Patagonia oriental chilena y de las estancias argentinas fronterizas, y desde allí se transportaba a Punta Arenas en los buques regionales. En Tierra del Fuego aunque la minería había llegado a su término, se iniciaba auspiciosa la subdivisión de terrenos fiscales con destino a la explotación agrícola-ganadera en torno a Porvenir, circunstancia que venía a afirmar sólidamente la vida de este pequeño centro, cuyo aspecto apacible, costumbres y origen racial de la mayoría de sus habitantes le daban un ligero aire de pueblo dálmata.

El trabajo abundaba dentro y fuera del Territorio, pues la región proporcionaba también la mano de obra indispensable que requerían muchas labores que se desarrollaban en las vecinas zonas argentinas, en modo particular la esquila de ovejas y las faenas frigoríficas. De esta manera cada temporada ingresaban al país por concepto de contratos y salarios, cantidades apreciables de dinero que venían a entonar aún más la economía y la vida regionales. Así, por lo demás, seguiría ocurriendo durante varias décadas pasando a ser casi proverbial la dependencia laboral de la Patagonia y Tierra del Fuego argentinas respecto de Magallanes, primero, y de Chiloé más tarde.

Solamente la disminución del movimiento comercial de importación por razón de la implantación de aduanas y de la restricción del tráfico marítimo de ultramar como consecuencia de la Gran Guerra Europea, y una creciente inquietud laboral insinuaban el término de la era más brillante de la historia regional.

Amparada en la estabilidad económica la vida común se desarrollaba con tranquilidad y confianza y al propio tiempo se enriquecía con manifestaciones culturales y de otro tipo que le otorgaba conveniente variedad.

Las buenas gentes de modesto origen que constituían la mayoría entre los habitantes del Territorio, alternaban su diario y sencillo vivir y su honesto pasar, entre el trabajo y el descanso reparador, la diversión simple o el buen trato entre vecinos, abierto y cordial, sin diferencia de nacionalidades. Ocasiones frecuentes había en que grupos familiares realizaban meriendas campestres en común que daban ocasión para estrechar vínculos de amistad. La moral y las costumbres eran buenas y sólidas, y los hechos delictuales de nota eran,



afortunadamente, casi desconocidos. En el seno del pueblo se apreciaba hondamente a quienes servían con abnegación a la comunidad y trabajaban por su bienestar; había hombres como el médico eslovaco Mateo Bencur y el farmacéutico francés José Robert que gozaban de particular afecto popular por su bonhomía, desprendimiento y espíritu humanitario.

La vida societaria y la mutualista se desarrollaban activas como ya era tradicional, en tanto que el deporte y la gimnástica ganaban creciente popularidad entre la juventud, que hallaba en ellos motivo de sana expansión física, y eran causa de alegres torneos y desafíos entre competidores de distintas asociaciones y nacionalidades.

Las escuelas y colegios, fiscales, municipales y privados, se habían multiplicado en número y crecido en importancia y calidad, mientras que los niveles generales de educación de la población señalaban halagador progreso. Por estos años dirigía el Liceo de Niñas la ya prestigiosa poetisa Lucila Godoy Alcayaga (Gabriela Mistral), que encontraba en la áspera tierra patagónica la fuente de inspiración para algunos de sus más valiosos trabajos. Ella misma había creado y animaba un círculo poético, que cumplió durante buen tiempo una interesante tarea de difusión literaria en una sociedad que se mostraba proclive a las excelencias de la cultura.

El periodismo se mostraba activo, de lo que daban fe cinco diarios importantes y gran número de órganos menores de periódica circulación. La lectura se cultivaba asiduamente en la Biblioteca Municipal y en los clubes y sedes sociales, mientras que para el desenvolvimiento de las artes musicales existían varias “estudiantinas” y orfeones, algunos antiguos y otros más recientes, creados



casi todos al amparo de colectividades extranjeras. En la pintura lucían el italiano Carlos Foresti y el gran maestro catalán Enrique Artigas, a cuya vera se formaban algunos aprovechados alumnos.

La inquietud múltiple que se vivía en el seno de una comunidad que evolucionaba rápidamente, daba cabida incluso a tareas creativas precursoras en campos como la cinematografía, nunca antes imaginados. Así Antonio Radonic Scarpa, de Porvenir, iniciaba al filo de 1918 una labor realmente pionera al dar los pasos iniciales -en el país- de la industria filmica, actividad que llevaría adelante con éxito por algunos años, creando una verdadera escuela que mantendría vivo por largo tiempo el interés y el entusiasmo por este novedoso e importante ramo técnico y artístico.

El grado de evolución alcanzado hacia esta época por el Territorio se señalaba además en el uso y popularización de medios mecánicos modernos hacía poco inventados o perfeccionados por el ingenio humano. El 23 de agosto de 1914, los habitantes de Punta Arenas se maravillaban a la vista de las evoluciones que Luis Omar Page realizaba con su avión, quien de este modo era el primero en surcar los cielos de la Patagonia; dos años más tarde otro corajudo piloto, David Fuentes, cruzaba por vez primera el estrecho de Magallanes, uniendo Punta Arenas con Porvenir, tripulando un monoplano Bleriot. Algo más tarde, en 1921, Mario Pozzati, piloteando el biplano "Magallanes" uniría la capital regional con Río Gallegos, cumpliendo así exitosamente el primer correo aéreo realizado en la zona austral. Por otra parte, habían comenzado a circular desde algunos años (1913) en las malas huellas troperas de aquellos tiempos los primeros camiones a vapor, que venían a reemplazar a las

carretas de bueyes y grandes “chatas” de caballos en el transporte de lanas; poco después fueron introducidos los primeros automotores a gasolina y en escasos años su empleo se hizo general, acabando por desplazar incluso a los barcos regionales como medio principal de movimiento de cargas.

La región magallánica seguía ejerciendo sobre la ciencia universal esa atracción poderosa varias veces secular que en el pasado había motivado la realización de importantes exploraciones. Continuando esa tradición, desde fines del siglo XIX y durante las dos primeras décadas del XX, diversas misiones de institutos y museos chilenos y argentinos, norteamericanos y europeos se habían venido sucediendo ocupándose en la investigación científica de la naturaleza y etnografía australes. En tal cometido relevante recorrieron el Territorio hombres de ciencia de la categoría del geólogo noruego Otto Nordenskjold, del insigne botánico sueco Carl Skottsberg y del eminente etnólogo austríaco padre Martín Gusinde, que lo haría en el primer lustro de los años veinte contribuyendo con sus valiosos aportes al mejor conocimiento de Magallanes. En estos años inició su actividad exploradora en la Tierra del Fuego, el sacerdote salesiano Alberto M. de Agostini, que después extendería a la Patagonia austral andina, desarrollando a lo largo de medio siglo una tarea colosal de investigación geográfica y de divulgación de la naturaleza fuego-patagónica, que hizo de él uno de los mayores exploradores de la región.

El 24 de abril de 1918 moría en Buenos Aires don José Menéndez, el hombre que durante medio siglo fuera factor determinante del desarrollo magallánico. Cualesquiera que hubiesen sido los juicios con que sus contemporáneos juzgaron su acción, hubo de



convenirse al fin en que su genio, su visión, su tenacidad inquebrantable, su espíritu de trabajo, lo hicieron inspirador del progreso regional y uno de sus pilares más sólidos. A su muerte, la comunidad entera le rindió el justiciero tributo de reconocimiento y admiración que merecía por su magnífica e impresionante obra, cuyo paralelo ha de buscarse solamente en los trabajos de los colosos forjadores de imperios.

Enamorado de la vieja aldea que conociera joven en 1874 y a la que como ninguno ayudó a crecer, pidió que sus restos fueran trasladados a Punta Arenas, escenario principal de su vasta y fecunda trayectoria civilizadora y progresista, dando así un testimonio postrero del afecto entrañable que profesaba por la tierra patagónica. Con su muerte se señala el término, como sociedad chilena, de la más poderosa de las empresas que contribuyera a formar. Poco tiempo después del fallecimiento del gran pionero, la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia trasladaba su sede principal a Buenos Aires, haciéndose definitivamente argentina. Con esta circunstancia se señalaba aún más la declinación de la preponderancia económica de Punta Arenas en la Patagonia austral.

El prodigioso crecimiento de la riqueza regional exigía que los trabajadores compartiesen en justicia parte de la misma, desde que eran factores fundamentales en su generación. Hijos de un sistema económico que sólo consideraba en su esquema la participación de los obreros a través de los salarios, debieron buscar por esta vía paulatinos mejoramientos que les permitiesen también a ellos disfrutar de los beneficios que acarrea el progreso.

Las fortunas magallánicas se habían amasado en general, con el honesto sudor y el laborioso esfuerzo de



los pioneros. Corriendo el tiempo y con el crecer del capital muchos negocios individuales se transformaron o dieron origen a grandes empresas y sociedades. Los términos de relación entre patrones y trabajadores fueron asimismo variando: si antes aquéllos por su común modesta extracción trataban a sus hombres con la debida comprensión, por lo que no llegaron a existir conflictos entre ellos, y las demandas laborales fueron atendidas en general con equidad y justicia, más tarde, los obreros debieron entenderse con personeros o administradores, que no siempre actuaron con el tino apropiado, dando así lugar a los primeros enfrentamientos entre capital y trabajo.

Entendiendo que la unidad les daba la fuerza para plantear sus demandas e inspirados en los principios del obrerismo entonces en plena expansión en los países desarrollados del mundo y en Chile, los trabajadores formaron en un comienzo algunas uniones y posteriormente, en 1911, dieron vida a la Federación Obrera de Magallanes. Los fundamentos de esta organización establecían el mejoramiento de los obreros en lo económico, en las condiciones de trabajo, y en lo moral. Tuvo diario propio, escuelas y atención médica, y llegó a contar con varios millares de asociados repartidos entre las distintas actividades del Territorio -particularmente en la ganadería- e incluso mantuvo filiales en el Territorio de Santa Cruz (Argentina). Con su intervención se lograron durante los primeros años convenios laborales que significaron apreciables mejoras para los asalariados.

Hacia el final de la década sin embargo y coincidiendo con las agitaciones obreras que se presentaban en distintos países europeos, principalmente, las exigencias laborales regionales se hicieron más insistentes. Los

trabajadores reclamaban no sólo ventajas de orden salarial, sino también un trato más digno y humano y mejores condiciones de trabajo y de vida, lo que no se daba con frecuencia en el Territorio. En muchas estancias las comodidades -si tal se las podía llamar- dejaban mucho que desear, y en la mayoría de las mismas residían hombres solos, pues no había lugar en ellas para las familias, con lo que se forzaba a una injustificada y a veces demasiado prolongada y dañina separación. Reclamaban de la carestía de la vida y exigían rebajas en los precios; se exigía, incluso, el pago de los jornales en moneda nacional lo que sólo pudo lograrse en 1918 con la intervención del gobernador coronel Luis Contreras. Los reclamos no fueron siempre oportuna ni suficientemente atendidos y cuando esto ocurrió, más se hizo por temor que por convicción.

Las peticiones, no siempre adecuadamente satisfechas, provocaron tensiones entre los sectores. La dureza, resistencia e insensibilidad patronales por una parte, y por la otra, las actitudes intransigentes y extremas de los trabajadores, a menudo inspirados y azuzados por elementos anárquicos incorporados en el movimiento obrero, hicieron difícil primero e imposible después todo trato. Sobrevino así la gran huelga de 1919 que paralizó prácticamente las actividades del Territorio y con ella apareció la violencia. Una y otra acarrearón la represión y con ésta se produjeron las primeras víctimas. La situación tensa hizo crisis y la región entera vivió momentos de gran zozobra y angustia social. Ocurrieron así los lamentables y desgraciados sucesos del 23 de enero de 1919 en Puerto Bories y en Puerto Natales, donde hubo algunos muertos, que caldearon más fuertemente los ánimos.



Temerosos ante la acción obrera quienes la tenían por revolucionaria, demandaron una reacción que hiciese escarmiento. Ella se produjo en la forma del incendio del local de la Federación Obrera la noche del 27 de julio de 1920, cuando se realizaba en su interior una reunión de algunos trabajadores. Se llevó así a cabo un acto criminal e inútil que manchó a ejecutores e inspiradores y que llenó de vergüenza a Magallanes. A consecuencia de este luctuoso suceso renunció al cargo el gobernador del Territorio, Alfonso Bulnes, y se produjo en los ánimos de los habitantes una fuerte y amarga impresión que tardaría tiempo en quitarse.

Esta etapa de inquietud social se epilogó violenta y dolorosamente en el vecino Territorio de Santa Cruz entre 1921 y 1922, período en el que por diversas razones se produjeron movimientos obreros que degeneraron en abusos y terror y que fueron duramente reprimidos por la fuerza armada.

Tras estos acontecimientos que dejaron una trágica experiencia, hubo consenso general en cuanto a la responsabilidad compartida sobre los hechos por parte de los sectores en conflicto, que con sus actitudes habían contribuido a extremar las situaciones, y se hizo firme el propósito por parte de la autoridad de no dar lugar a su repetición. Así, pronto pudo volver la calma a los espíritus y en la región entera retornó la paz social.

En cuanto al movimiento obrero organizado, dirigido por hombres más serenos, ecuanímenes y responsables, prosiguió infatigablemente sus esfuerzos en favor del mejoramiento paulatino de las condiciones de vida y trabajo de los asalariados, creando con el transcurrir del tiempo la tradición sindicalista,



con su expresión política de raíz socialista, que ha constituido una de las características más salientes de los trabajadores de Magallanes.

Con estos sucesos se cerraba una época singular y brillante, durante la cual Magallanes había alcanzado aceleradamente un nivel que lo colocaba entre las regiones más civilizadas y prósperas de Chile. Su evolución social, su desenvolvimiento económico, el progreso general que mostraba eran el fruto feliz de un prodigioso proceso de autogeneración. Magallanes se había “construido” a sí mismo y para ello sólo había requerido del genio, del trabajo, la fe y la tenacidad de sus hijos. No se había esperado del Estado más amparo que el general de las leyes, ni recibido del mismo apoyo particular alguno, como tampoco nunca se había recurrido a los poderes centrales en afán mendicante; sólo hubo reclamos cuando se estimó que la acción oficial lesionaba legítimos derechos o cuando ella no consideraba el interés general.

El proceso de generación del Territorio como entidad humana y económica se había realizado con dignidad y con cabal noción del valor y del sentido del propio esfuerzo. Esta circunstancia había venido dando forma a una conciencia común de sano, legítimo y constructivo regionalismo, que pasaría a ser con el transcurrir del tiempo una de las características más acusadas del ser magallánico.

## UNA TRANSICIÓN AZAROSA HACIA EL TIEMPO MODERNO (1921-1952)

**A**l finalizar la segunda década del siglo XX era ya evidente que en Magallanes se había cerrado un ciclo histórico y que se abría incierto un nuevo período, en un contexto que guardaba semejanza con lo acontecido en el resto de Chile y en el mundo, particularmente en Europa, con cuya economía el Territorio se hallaba tan vinculado dada su calidad de zona periférica productora de materias primas.

La Primera Guerra Mundial había significado una gran demanda del principal producto de Magallanes -la lana- que a causa de ello alcanzó óptimos precios hacia el final del conflicto. Sin embargo, con la paz se produjo una paulatina caída en los valores que alcanzó su nivel más bajo en 1921, con las consiguientes serias consecuencias para la ganadería patagónica, y por ende, con influencias negativas para la economía general de la región.

La postguerra, con su crisis de mercados y las demandas laborales que no estuvieron en situación de ser satisfechas fueron la causa a su vez del cierre de algunas industrias derivadas, circunstancia que vino a afectar aún más la vida y actividad regionales, con su natural secuela de inquietud e inestabilidad.

Por la misma época, también, se hicieron sentir con mayor fuerza los efectos de la apertura del canal de Panamá, hecho que constituyó un golpe durísimo para la navegación interoceánica a través del estrecho de Magallanes y que a su vez afectó fuertemente el movimiento portuario de Punta Arenas, ya en disminución desde la implantación de la aduana. Se configuraba así un cuadro nada atrayente y promisor con el que se iniciaba la década del '20, y que contribuiría a hacer más sombrío el panorama general social y económico de la región magallánica.

Cabe señalar, además, que desde fines de la década de 1910 se registraba el éxodo definitivo de las principales familias del Territorio que fijaron su residencia algunas en Santiago y Valparaíso y otras en Buenos Aires, capital del país en que radicaban sus mayores intereses y negocios. Si bien continuaron retornando temporalmente, su alejamiento se hizo sentir pues con ellas también se fueron muchos hombres de la capa empresarial dirigente, lo que dejó un vacío que no pudo llenarse fácilmente y que en su medida fue causa de la pasividad que en los próximos años registraría la vida territorial. Las generaciones llamadas a reemplazar a los que emigraban sólo se harían notar muchos años después.

Como consecuencia de esta emigración de grupos familiares pudientes se observaría en el futuro una mayor igualdad en la estructura socio-económica de la población de Magallanes, que se desarrollaría acusando escasa diferenciación entre los niveles de mayores y menores ingresos.

Con todo, poco a poco se insinuó una recuperación lenta que vino a mejorar la situación, devolviendo en general la tranquilidad a todos los sectores regionales.



Hacia 1925 los precios de la lana en el mercado mundial subieron paulatinamente, aunque con altibajos, dando más estabilidad a las faenas ganaderas; la inauguración de un nuevo servicio marítimo entre Punta Arenas y Valparaíso por parte de la Sociedad Ganadera y Comercial Menéndez Behety, vino a entonar un tanto la actividad portuaria y el comercio de cabotaje, y reforzó la vinculación con el resto del país; la industria maderera por su parte incrementó apreciablemente su producción a raíz de la demanda que originaba la expansión petrolera en Comodoro Rivadavia, mientras que la actividad carbonífera se mantenía sostenida y en leve crecimiento permitiendo también la exportación hacia la República Argentina, lográndose a través del comercio de estos últimos productos la reactivación del movimiento naviero regional. Finalmente la edificación pública y privada iba registrando una faena permanente contribuyendo a mejorar las perspectivas generales de recuperación.

Así el Territorio, sin alcanzar los importantes niveles de actividad que registrara en el pasado, veía nuevamente consolidarse y afirmarse su economía, en tanto que la vida se desenvolvía en armonía y completa paz. Con la bonanza económica y la tranquilidad social revivió dentro de la mejor tradición, la vida cultural. Así entonces, igual que antaño, la misma inquietud positiva por los valores del arte hizo posible la creación de la Orquesta Sinfónica de Magallanes (1929), que durante dos lustros realizaría una tarea significativa y valiosa en favor de la cultura musical. Famosos por otra parte, fueron en estos años los carnavales y juegos florales en los que el pueblo y la juventud encontraban legítima expansión y podían fraternizar sin excesos.

Los negocios edilicios se habían venido manejando y se manejaban con inspiración cívica superior y con beneplácito general. En la responsabilidad de los cargos municipales, que no eran de prebenda sino de desinteresado sacrificio y servicio público, se habían sucedido vecinos beneméritos como Rodolfo Stubenrauch, Mariano Edwards, Ernesto Manns, Ernesto Hobbs, Juan Hoeneisen y Vicente Kusanovic, a los cuales en mucho se debe la mayor parte del adelanto que aún hoy se admira en Punta Arenas. Hacia el fin de la década la preocupación del Presidente Carlos Ibáñez del Campo por las regiones australes del país, significó un nuevo impulso mediante el cual se quiso vigorizar la actividad general y acrecentar el desarrollo de Magallanes. De este modo, se dio comienzo a las primeras grandes obras públicas, construcción de obras portuarias, caminos, puentes, pavimentación urbana y otros que hicieron posible mejorar la situación ocupacional, afectada en forma crónica por el desempleo estacional; se estimularon los estudios y sondajes petrolíferos, reservándose para el Estado la propiedad de los yacimientos a descubrirse, buscándose con ello el surgimiento de una nueva actividad económica; se fomentó por ley de la República la navegación por el Estrecho lo que trajo como inmediata y favorable consecuencia la creación de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, a cuya formación concurrieron dos empresas navieras regionales, Braun y Blanchard y Menéndez Behety. También constituyeron obra de esa progresista administración los primeros intentos por vincular a Magallanes con el resto de Chile a través de la aviación, con lo que se ratifica la preocupación visionaria de los gobernantes de la época.

En materia de tierras -inquietud permanente de



la comunidad regional- durante estos años se registró la devolución de poco más de 200.000 hectáreas de terrenos fiscales en Tierra del Fuego, con lo que se programó la formación de nuevas colonias agrícolas, buscando incrementar la población y la producción de los campos.

Todo este cuadro, que en conjunto muestra la forma en que se venía produciendo la recuperación general buscando un mayor progreso para el Territorio, se vio bruscamente frenado por algunas circunstancias que afectaron duramente la economía magallánica y llevaron la situación interna a un punto coyuntural a partir de los años 1929 y 1930, en que se inició la gran crisis económica mundial, y que afectó principalmente a Magallanes en sus dos rubros fundamentales de exportación, la lana y la carne frigorizada, haciendo caer sustancialmente las colocaciones y los precios, habida cuenta, se reitera, de su carácter de productor primario en la división internacional de la economía mundial establecida en el curso del siglo XIX. Todo ello, además, en un contexto de severo deterioro de la economía chilena, afectada igualmente por la crisis causada por la Gran Depresión y por otras causas concurrentes. Por otra parte, las medidas proteccionistas decididas por el Reino Unido a favor de las carnes de sus colonias y dominios y en desmedro de otros países productores, que culminaron en la Conferencia Económica Imperial de Ottawa en 1932, vinieron a afectar seriamente a la industria frigorífica de Magallanes. Tal era la importancia de la ganadería lanar y actividades derivadas en la economía del Territorio, que a su influjo ésta se expandía o sufría restricciones siguiendo los vaivenes de aquéllas.

Se produjo así gran desaliento entre los productores,



lo que a su turno influyó en las remuneraciones de los trabajadores, con lo que éstos y sus familiares sufrieron también en carne propia las consecuencias de la crisis. Esta situación se mantuvo inestable por varios años y sólo vino a afirmarse hacia 1934, obligando en el intertanto a la búsqueda de nuevos mercados interiores que liberaran a la producción pecuaria del Territorio de la casi exclusiva dependencia británica.

Simultáneamente, otra actividad que lucía floreciente, la maderera, con buen mercado de exportación en territorio argentino, se vio frenada en su expansión. La República Argentina en represalia a gravámenes impuestos por Chile a algunos de sus productos, estableció a su vez subidos aranceles a las maderas regionales, con lo que disminuyó sustancialmente la exportación y se afectó con ello el movimiento de la flota regional y se llevó a la cesantía a gran número de trabajadores. Al poco tiempo otra medida, esta vez de origen nacional y referida al control de las operaciones de cambio, significó la paralización del comercio de exportación de maderas, la caída de la producción y la virtual paralización de los aserraderos.

En verdad, semejante panorama cuyas inmediatas causas fueron la desocupación, la carestía de la vida y una sensación general de desaliento y abatimiento, debía dar origen, como lo dio, a una reacción de descontento y malestar que adquirió expresión política y que algunas desacertadas medidas gubernativas se encargaron de activar.

La inquietud política preexistía a la crisis económica; se había ido incubando desde largos años y sólo llegó a aflorar cuando la situación que soportaba Magallanes alcanzó un punto que no admitía tolerancia. A los ojos de los magallánicos, el principal causante era el

centralismo político-administrativo-económico agobiante que abrumaba a la región. A él se achacaban y a los intereses en él representados -y con justificada razón-, la pérdida de la condición de zona libre aduanera que había tenido Magallanes y que había sido factor importante de su desarrollo inicial. A los poderes centrales se achacaba también la desgraciada política seguida en materia de tierras fiscales que al permitir el surgimiento del latifundio había retardado y retardaba el progreso de la región. Había quejas actuales y antiguas, por muchas otras medidas que no habían hecho más que agravar la condición desmedrada en que había venido quedando Magallanes.

En verdad el Poder Ejecutivo era acreedor a tanto descontento, pues su acción no había guardado relación con la atención que requería el Territorio, ni había merecido el cuidado y la comprensión patriótica que éste necesitaba. Por otra parte desde hacía muchos años, con honrosas excepciones durante la administración de Ibáñez, Magallanes había carecido de gobernantes ilustrados y capaces que demostraran real y sincero interés e intención de promover el progreso. La región recibió muchas veces más trato de "colonia" que de parte integrante de la Nación. Aquello de "Territorio de Colonización", justificado en un momento, había perdido su razón de ser y más daba la sensación de ser símbolo o expresión de una marginalidad político-geográfica. El gobierno del Presidente Ibáñez consciente de la madurez social y económica dispuso su transformación en "Provincia" (1928), con lo cual se dio un paso trascendente de carácter institucional. Pero el cambio no trajo consigo de inmediato el libre ejercicio de los derechos políticos en su más genuina expresión, el voto ciudadano, razón por la cual el malestar se hizo



más acentuado. Los habitantes de la nueva provincia desconfiaban de los extraños y anhelaban también secretamente gobernarse a sí mismos, con la seguridad que les venía del reciente pasado histórico.

Fue natural entonces que la insatisfacción y el descontento asumieran un carácter político de índole localista. Natural fue asimismo que el movimiento tuviese su origen en la juventud, abierta siempre a los ideales y a las grandes causas; la inquietud ciudadana que la llevó a organizarse, al no tener apropiada cabida en los movimientos políticos tradicionales, exigió la formación de una entidad distinta y nueva. Nació así un día de marzo de 1932 la Legión Cívica de Magallanes como expresión de reclamos de justicia y de un ánimo común de lucha por la obtención de plenos derechos políticos para la Provincia, por el logro de la descentralización administrativa y la autonomía, para obtener, a través de estos medios, la prosperidad y el adelanto general de la región. Fue entonces la Legión un movimiento de sana y justa inspiración y altos ideales puestos al servicio de la tierra propia. A esa tarea el grupo fundador se entregó con gran fervor y muy pronto gran cantidad de hombres jóvenes y maduros integraron el nuevo movimiento, mientras las ideas que motivaban su acción ganaban la simpatía de la inmensa mayoría de los habitantes de la región. De este movimiento nació a su vez el Partido Regionalista, como fuerza política contingente destinada a buscar la concreción de las aspiraciones magallánicas. La comunidad le dio su apoyo más amplio, como quedó en evidencia al realizarse los primeros comicios públicos para elegir al primer diputado que tendría la representación de Magallanes ante el Parlamento, -aspiración cívica en alguna medida apresurada por la



acción regionalista-, cuando la ciudadanía eligió a Manuel Chaparro Ruminot, uno de los hombres conspicuos del nuevo movimiento (1933). Otro tanto ocurrió cuando se realizaron las primeras elecciones municipales (1935), donde los candidatos regionalistas obtuvieron la mayor parte de los cargos comunales.

Otras organizaciones políticas también se hicieron intérpretes de los reclamos magallánicos y su acción -menos vehemente por carecer de un carácter definitivamente regionalista- vino a dar expresión de unanimidad a las aspiraciones de la Provincia.

El movimiento autonomista fue visto con manifiesta desconfianza en el centro del país y por momentos llegó a alarmar a algunos que creyeron ver en él una actitud separatista. No había tal, pues los inspiradores del regionalismo tenían en mente las ideas de un sistema federal de gobierno y administración para Magallanes, que permitieran establecer las condiciones políticas, administrativas y económicas adecuadas para el desarrollo de la región.

Como fuera, estos postulados no llegaron a convertirse en realidad, pero lograron crear en las autoridades de Santiago la inquietud suficiente como para que en ellas se despertara una verdadera preocupación por la situación que vivían los habitantes de la provincia más austral del país, y se originara un interés real por estudiar y encontrar la apropiada solución para todos sus problemas y demandas. Así, la voz y la acción auténticamente magallánicas se hicieron comprender como correspondía a lo largo de varios años y paulatinamente se fueron obteniendo los resultados que la comunidad anhelaba y la preocupación de las distintas administraciones comenzó a hacerse sentir favorablemente sobre la Provincia.

Con todo, la acción política trajo como contrapartida la ruptura de la general armonía con que hasta entonces había vivido la comunidad magallánica. Esta misma acción relegó también al olvido aquellos admirables ejemplos de desinteresado servicio cívico que habían sido comunes en el pasado y que habían tenido su mejor expresión en las antiguas Juntas de Alcaldes, a cuya acción se debía en inmensa medida el progreso urbano que mostraba Punta Arenas.

El movimiento regionalista centró también sus esfuerzos en la consecución de una nueva legislación de tierras, que permitiera la recuperación de todos los campos pastoriles arrendados por el Estado a las grandes compañías y que impulsara la colonización intensiva de los mismos. Se creaba así un nuevo y vigoroso frente de lucha contra los poderosos intereses de las sociedades ganaderas arrendatarias, que hábilmente habían venido logrando sendas renovaciones en los respectivos contratos, con anticipación a las fechas de los vencimientos, mientras sus enormes utilidades salían de la región en beneficio de accionistas, muchos de los cuales residían permanentemente en el extranjero, y en desmedro evidente del adelanto de Magallanes. El vigoroso movimiento de opinión obtuvo de este modo un primer éxito con la dictación en 1937 de la llamada Ley de Tierras de Magallanes que, si bien no produjo los excelentes resultados que se esperaron de ella, permitió al menos llevar adelante la ansiada subdivisión de las tierras recuperadas.

Las sucesivas devoluciones de terrenos pastoriles y su correspondiente división en lotes ganaderos, fueron por momentos generando -y generarían en el futuro- fuertes presiones para obtenerlos, bien en discutibles "guardadurías", bien en asignaciones directas, en las que



jugaron importante papel las influencias y favoritismos políticos, que las más de las veces marginaron a genuinos hombres de campo, en beneficio de otros cuya actividad no guardaba relación alguna con la ganadería. Ello dio origen en determinadas oportunidades a sonados escándalos, que merecieron el repudio de los ciudadanos honrados que veían en la tierra fiscal un factor de desarrollo regional y no un medio de lucro personal.

Las subdivisiones, pese a todo, si no rindieron el mejor fruto que de ellas se esperó, al menos multiplicaron de momento la población rural, el trabajo y las inversiones en los campos y, como quiera que se las considere, llegaron a constituir un sistema de explotación que parecía superior al del antiguo latifundio al que iban sustituyendo -aunque heredaron de él muchos de sus vicios-, y de cualquier modo generaron un mayor desarrollo económico y contribuyeron a la tranquilidad social, como estuvo en el pensamiento mayoritario de los habitantes, de los legisladores y gobernantes.

Durante estos años grises, caracterizados por sucesivas o simultáneas vicisitudes sociales, económicas y políticas, se había venido realizando el proceso de maduración de la sociedad regional. De larga gestación, fruto de los aportes multiétnicos fusionados en el crisol austral, la comunidad magallánica se había formado en el cobijo de la tranquila, sana, sencilla y austera vida familiar, en el trabajo dignificador y en la lucha constante contra los elementos de una geografía difícil de domeñar. Se había originado así un grupo humano distinto en el país, que vivía una real democracia social que brindaba iguales oportunidades a todos y en la que habían venido surgiendo muchos hombres, no por la fácil oportunidad de la sangre, sino por la honesta



posibilidad de la inteligencia creadora y del trabajo fecundo. Las nuevas generaciones, nacidas de padres modestos y esforzados, se habían venido preparando y se preparaban en el estudio y la educación para reemplazar a los que se habían marchado o a los que, adormilados, parecían haber perdido las energías, para asumir a su turno los roles dirigentes en los distintos campos de la actividad provincial. La enseñanza y la educación, de hermosa y noble tradición en la vida regional, cumplían así adecuadamente su papel de factor constructivo, de positivo beneficio social y moral.

Por los mismos años se había venido sosteniendo desaprensivamente por extraños la necesidad de "chilenizar" a Magallanes, pues, en su endeble juicio, éste era un territorio en donde el aislamiento y la lejanía geográfica, y el crecido número de habitantes de origen extranjero debilitaban la nacionalidad chilena. La comunidad regional rechazó reiteradamente y con altivo gesto esas ofensivas afirmaciones carentes de base y sentido, y cuando una imputación semejante alcanzó a la educación salesiana, la juventud magallánica salió a las calles en demostración de espontánea defensa y viril protesta.

"¿Chilenizar" qué? -se preguntaron los magallánicos- ¿el suelo por donde geográfica e históricamente había nacido Chile? ¿Qué mayor ejemplo permanente de patriotismo porfiadamente reiterado que el que habían dado los hombres y mujeres de todas las razas que habían elegido voluntariamente el suelo austral de Chile, se habían cobijado al amparo generoso de su bandera, de sus leyes, autoridades e instituciones, y que con sus nobles y callados sacrificios, esfuerzos y trabajos habían hecho fructificar la tierra en donde habían nacido sus hijos, y permitido así el milagro que

fue el surgimiento de una Provincia de la que la nación entera podía sentirse orgullosa?

Magallanes todo, sus habitantes venidos de lejanas tierras y los nacidos en su suelo, se sentían -como se sienten hoy- profunda y obstinadamente chilenos, con el hermoso sentido de nacionalidad que sólo se vive en los extremos de la Patria.

Así, entre tanto afán e inquietud, Magallanes dejaba atrás la agitada y crítica década de los años 30 para proseguir en la siguiente su evolución, más tranquila y estable su vida y más sólida su economía.

Aunque el crecimiento demográfico era más pausado que los primeros lustros del siglo, la población había alcanzado cifras importantes. En 1940 la Provincia se acercaba a los cincuenta mil habitantes, mientras que Punta Arenas enteraba ya las treinta mil almas y continuaba manteniendo su posición de primacía en el ámbito patagónico. La ciudad acusaba gran progreso edilicio y mostraba una intensa vida social. En los medios intelectuales hombres con inquietudes superiores como el profesor Werner Gromsch y el coronel Ramón Cañas Montalva, a los que se agregaría posteriormente el administrador apostólico de Magallanes monseñor Pedro Giacomini, venían desarrollando una actividad trascendente de formación de conciencia acerca de la importancia de la región y su progreso, y motivando positivamente a la juventud.

Puerto Natales, centro de una privilegiada y rica zona subandina, crecía conservando su aspecto tradicional de pueblo obrero, con reminiscencias chilotas, en tanto que Porvenir se mantenía plácidamente en su fueguina tranquilidad, añorando los pasados períodos de esplendor áureo. En las vastas zonas rurales, la vida y trabajos transcurrían en bucólica quietud, regidos



por normas de tipo patriarcal.

Así Magallanes vivía en completa paz, en tanto que media humanidad se hallaba enzarzada en sangrienta contienda, y solo diversos movimientos de opinión entre sus habitantes expresaban apoyo o simpatía hacia los beligerantes, sin que por ello se alterase en modo alguno la armonía social.

Las actividades económicas de la región, principalmente las producciones fundamentales, lanas y carnes, se expandían favorablemente debido a la influencia de la guerra, conflicto que permitía levantar los precios de los productos y mejoraba la demanda de los mismos, influyendo además favorablemente en los salarios; la misma conflagración por otra parte afectaba seriamente los mercados proveedores y la navegación de ultramar y con ello dificultaba el abastecimiento normal de la Provincia.

La explotación carbonífera alcanzaba por estos años su máxima expansión histórica (1943), registrándose las producciones más importantes en los yacimientos Elena y Josefina de isla Riesco, en donde se habían formado campamentos mineros habitados por centenares de trabajadores y sus familias. Tanto la minería del carbón como la industria maderera, que había recuperado sus antiguos niveles de producción, mantenían en gran actividad a los barcos mercantes que movilizaban las producciones y transportaban parte de las mismas hacia los mercados argentinos de la Patagonia y Buenos Aires. Sólo el decaimiento del comercio de importación, la carestía de la vida, consecuencia de la escasez, y una creciente necesidad habitacional ensombrecían el halagador panorama, que el trabajo abundante y bien remunerado morigeraba en sus efectos.

Como augurio feliz de una nueva época, el



29 de diciembre de 1945, un grupo de ingenieros y trabajadores de la Corporación de Fomento de la Producción, capitaneados por Eduardo Simián descubrieron en Springhill, zona norte de Tierra del Fuego, el primer yacimiento de petróleo de Chile, con lo que venían a culminar exitosamente cuarenta años de exploraciones y trabajos, desarrollados en un comienzo por compañías particulares y desde 1927 por el antiguo Departamento de Minas y Petróleo. El descubrimiento produjo gran entusiasmo entre los habitantes, quienes vieron en el preciado mineral una fuente importante de crecimiento económico y de expansión progresista para la región, tal como había ocurrido desde 1907 en Comodoro Rivadavia.

Sin embargo, una vez más con los años 1945 y 1946 se comenzó a apreciar la repetición del fenómeno de depresión que ya Magallanes había soportado a partir de 1919 y de 1929, pero esta vez con características más acusadas y de mayor gravedad, que llevaría a la economía regional a un virtual estado de colapso al descender a su punto más bajo en muchos decenios. Las causas principales del fenómeno fueron variadas y concurrieron en conjunto a la gestación y desarrollo de la depresión. Una vez más fue la gran baja de precios y restricción de mercados de la postguerra, con lo que la Provincia volvió a sufrir las consecuencias de su casi exclusiva dependencia de mercados exteriores, particularmente en lo que se refería a la exportación de productos agropecuarios. Las amargas experiencias de la primera postguerra y de la gran crisis mundial parecían no haber dejado lección a los productores, quienes no habían logrado crear o sostener adecuadamente nuevos mercados, ni habían realizado esfuerzos por incorporar procesos industriales destinados a obtener

una racional y conveniente diversificación económica, que permitiese poner término o al menos hiciese menos acusada y vulnerable la dependencia. Añádase a ello las paulatinas dificultades impuestas por los gobiernos de la República Argentina a la salida de ganado lanar destinado a los frigoríficos de la región y, por último, la disminución en las adquisiciones de carbón y maderas por parte de los compradores tradicionales de aquella nación, con lo que se puede comprender cuál fue su impacto en el proceso recesivo de la economía provincial.

De esta manera en poco más de cinco años el cuadro económico de Magallanes se vio alterado brusca y profundamente. Y para comprenderlo basta comprobar lo acontecido con las actividades fundamentales. La producción lanar que alcanzó su culminación en 1945, comenzó a disminuir hasta estabilizarse en años posteriores a un nivel inferior en un treinta por ciento a la cifra récord, mientras simultáneamente caían las exportaciones de carnes a niveles antes desconocidos. La actividad frigorífica, cuya última faena superior al millón de cabezas de ganado se realizaría en 1946, comenzó así a decrecer acentuadamente a partir de aquel año, debido principalmente a las restricciones impuestas por las autoridades argentinas a la salida del ganado que desde antiguo se beneficiaba en establecimientos magallánicos. Como consecuencia directa de ello, en 1947 cerró sus puertas el frigorífico de Puerto Natales y pocos años después harían lo propio los de Puerto Sara y Río Seco, mientras que el año 1950 señalaba la desaparición de la última de numerosas graserías, que en su época cumbre habían llegado a faenar la cuarta parte del total de lanares beneficiados en Magallanes.



También la producción maderera decaía por los mismos años, como consecuencia de las bajas registradas en las demandas internas y de la disminución de las exportaciones. Ello llevaría a la paralización a centros de trabajo tan importantes como Puerto Yartou, Puerto Arturo y La Paciencia. Otro tanto sucedía con la explotación carbonífera, que si había registrado un gran crecimiento entre 1939 y 1943, a partir de este último año comenzaba a declinar paulatinamente debido en buena medida a la pérdida del mercado argentino que encontraba en su territorio, con la puesta en trabajo de las minas de Río Turbio, su propia fuente de abastecimiento. La caída de la minería del carbón ocasionó el cierre, en 1952, de los principales establecimientos, minas Josefina y Elena, que se hallaban en franca decadencia desde 1950, y que habían sido precedidas por la mina Loreto, el más antiguo de los yacimientos en explotación, con lo que se llevó a la cesantía a muchos trabajadores, mientras la inseguridad y la preocupación alcanzaba a numerosos hogares.

La virtual paralización de las exportaciones y la situación difícil que se presentaba a los establecimientos madereros y carboníferos que requerían del transporte marítimo para su actividad, sumada al creciente desarrollo del transporte automotor, asestó un golpe mortal a la flota regional de cabotaje, de tal modo que hacia 1950 fueron desapareciendo los viejos vaporcitos que durante más de medio siglo habían paseado las banderas de Chile y de los armadores puntarenenses por los mares australes, y que habían constituido elementos vitales de comunicación y progreso entre los distintos puertos y caletas de la Patagonia y la Tierra del Fuego. Con el declinar de la navegación



desaparecieron los astilleros y fueron cerrando sus puertas algunos establecimientos metalúrgicos que atendían el servicio de reparación de naves. Finalmente y para completar este desalentador panorama podía apreciarse un fuerte decaimiento en el movimiento portuario, con seria repercusión en el comercio de importación y exportación, y en otras actividades mercantiles<sup>8</sup>.

Al desempleo, notorio y creciente, y al encarecimiento de la vida que agobiaba particularmente a los hogares de los trabajadores, se vino a sumar al fin un desaliento general que desmentía la antigua pujanza.

Con este crítico panorama social y económico se cerraba un ciclo depresivo que llegó a su nivel inferior entre 1950 y 1952 y que llevó a un grado tal de postración a las actividades tradicionales de la economía regional, que algunos estimaron como irrecuperable. Muchos entonces, aun los jóvenes, buscaron en la emigración hacia los vecinos territorios argentinos, a la sazón en proceso de desarrollo, las oportunidades de trabajo y seguridad que no encontraban en la tierra natal. Otros, perdida la fe, emigraron con sus recursos hacia otras provincias del centro del país en procura de nuevas expectativas económicas. Así parecía desdibujarse rápidamente la antigua imagen de prosperidad que para propios y extraños había brindado el otrora activo y rico Magallanes. Sólo la explotación petrolera en creciente desenvolvimiento y la actividad que se advertía en los establecimientos

<sup>8</sup> En 1951 solamente entraron al puerto de Punta Arenas diez naves extranjeras con un registro de 36.095 toneladas. Compárense estas cifras con las señaladas en 1906 para apreciar la tremenda diferencia entre las dos épocas.

ganaderos que se habían originado en las sucesivas subdivisiones de tierras fiscales, hacían excepción a la general depresión y brindaban esperanzas de recuperación a la economía y vida de la Provincia.

Cabe señalar que por estos mismos años tocaba de hecho a su fin la influencia magallánica, si algo quedaba, sobre los vecinos territorios argentinos que se había hecho sentir desde fines del siglo pasado. A los cierres de los mercados para algunos productos zonales, se sumaron algunas medidas de inspiración nacionalista que significaron entre otras la restricción y finalmente la virtual prohibición de salida de ganado ovino con destino a los frigoríficos regionales, y la interrupción de las comunicaciones telefónicas entre Punta Arenas y Río Gallegos, servidas por una compañía magallánica. Fueron así desmejorándose y debilitándose los términos de relación que por décadas habían existido entre las regiones chilena y argentina de la Patagonia, que habían surgido, vivido y prosperado como una sola gran comunidad, realizando una especie de integración social y económica de mutuo beneficio.

La pérdida de la influencia chilena en los territorios patagónicos argentinos y la progresiva desvinculación de éstos con Magallanes y Punta Arenas, fue coetánea con un renovado y vigoroso esfuerzo por parte de los gobernantes de la República Argentina para fomentar el desarrollo social y económico de sus tierras australes.

Pero si la economía de la región sufría, como queda visto, tan duras contingencias, no ocurría lo mismo en otros campos del quehacer y la vida regionales.

Durante estos años y desde mucho antes, Magallanes había experimentado adelantos notables en el campo de la educación, con la creación de



nuevos establecimientos orientados hacia la enseñanza técnica y comercial, en tanto se completaban los ciclos humanísticos de los colegios y liceos, todo lo cual había redundado y redundaba en provecho de la juventud y le brindaba favorables expectativas en la vida de los negocios, en las profesiones técnicas y en la administración, y les abría las puertas de la educación superior. Así numerosos estudiantes magallánicos habían ido ingresando a las universidades, graduándose en ellas y dando lustre en muchos casos a la tierra natal con su obra creadora y su desempeño sobresaliente. Entre varios, hombres como Armando Braun Menéndez y Roque Esteban Scarpa habían merecido el honor del nombramiento en academias nacionales de la Historia y de la Lengua; como ellos, otros destacaban en la cátedra, el foro, la medicina, las artes y otras disciplinas y daban justificado prestigio a Magallanes y llenaban de orgullo a sus habitantes.

También en el campo de la salud la región expresaba progreso y las estadísticas correspondientes señalaban cifras y porcentajes halagadores que la destacaban por sobre otras zonas del país, en tanto que los índices de ahorro de su población le otorgaban a Magallanes un rango de privilegio nacional. En materia de transporte la Provincia había dado un paso de trascendencia a partir de 1945, año en que se inició la aeronavegación comercial entre Punta Arenas y Porvenir y luego entre la capital provincial y Santiago, significando en este caso la ruptura del aislamiento virtual en que se encontraba Magallanes desde el tiempo de la ocupación e inicio colonizador. De igual modo, cabe mencionar que durante el largo período que se considera se fue formando y construyendo la red caminera de Magallanes, sobre la cual poco a poco



fueron circulando en cantidad creciente los automotores de carga y luego de pasajeros; para entonces la capital provincial se vinculaba ya con Puerto Natales y Río Gallegos por medio de servicios regulares.

En estos años tuvieron lugar acontecimientos de gran relevancia que vinieron a alterar la quietud provinciana y a romper la sensación de orfandad en que se vivía. Así las sucesivas visitas de los presidentes Pedro Aguirre Cerda (1939), Juan Antonio Ríos (1944), que concurrió a solemnizar con su presencia los actos de celebración del centenario de la ocupación del Estrecho, y Gabriel González Videla (1948), quien alcanzó hasta el territorio antártico chileno en reafirmación de soberanía, y que fueron todas ellas expresivas de un renovado interés por la región austral y su gente; y la realización del IX Congreso Eucarístico Nacional de Magallanes en 1946, magno evento religioso que conmovió a la comunidad y que congregó a miles de fieles y centenares de peregrinos de otras regiones de Chile y Argentina, provocaron favorables reacciones y sentimientos de renovación anímica en los habitantes magallánicos.

Con las postrimerías de 1952 tocaban a su término poco más de tres décadas durante las cuales el Territorio primero y la Provincia después habían vivido pasando alternativamente por sucesivas vicisitudes en lo económico y por períodos de intranquilidad en lo social. Durante estos inquietos años se habían formado definitivamente el ser magallánico, como expresión anímica de un hombre nuevo y distinto, forjado en los duros afanes del trabajo y la adversidad. Los habitantes de Magallanes añoraban los períodos de esplendor y no se resignaban a permanecer en un estado de letargo y desánimo que inhibía las fuerzas y la inteligencia

creadora. Se fue así gestando en muchos un sentimiento de sana y constructiva reacción que haría posible en pocos lustros la recuperación de la Provincia.

**RECUPERACIÓN ANÍMICA  
Y REACTIVACIÓN ECONÓMICA.  
TIEMPO DE ENSAYOS PARA  
EL DESARROLLO  
(1953 HASTA EL PRESENTE)**

**P**asada la mitad del siglo XX adviene una etapa histórica en la que se aprecia la intención de reencontrar pasados caminos de grandeza, que adecuados a las circunstancias del tiempo, y la modernidad conduzcan a Magallanes hacia nuevos horizontes y metas de progreso.

Los primeros años de este período registraron la formación de un creciente movimiento de opinión ciudadana, que reclamaba mayor atención de los poderes públicos hacia las necesidades de desarrollo que requería imperativamente la región y que permitiera sacarla del estado de marasmo en que había venido cayendo en los últimos años.

Dolía a los magallánicos que Chile -el gobierno central- no acabase de comprender cabalmente el valor y la importancia de su austral territorio. Les dolía que a la Provincia se la considerase y midiese en función de factores y prioridades que no le eran



aplicables, lo que determinaba que ella tuviese que soportar un inacabable esperar, que no hacía más que postergar los anhelos justificados de adelanto y bienestar de sus habitantes.

En este movimiento, que se centró en la aspiración por obtener la restitución de la antigua condición de puerto libre que había tenido Magallanes y por lograr las condiciones y franquicias indispensables para su desenvolvimiento industrial, como elementos primordiales de recuperación económica, se enrolaron hombres de todas las tendencias políticas y el clamor cívico obtuvo oídos favorables en las esferas superiores del gobierno del Presidente Carlos Ibáñez del Campo y del Congreso Nacional. Así pudo lograrse, en 1955, tras laboriosos y sostenidos esfuerzos -y no pocas dificultades- la dictación de la ley correspondiente que devolvía, aunque con restricciones, la condición de zona libre aduanera a la Provincia de Magallanes.

Esta saludable medida produjo en pocos años favorables efectos en la actividad comercial y en la vida general de la región, contribuyendo a devolver la perdida confianza a todos sus habitantes. El ilustre mandatario mencionado, cuya preocupación por Magallanes era proverbial, dispuso también la realización de nuevas y grandes obras públicas y de vivienda que junto con entregar fuentes de ocupación laboral trajeron un progreso evidente a la Provincia entera. Fue así que cobró forma una política de fomento regional, que a contar de entonces y para lo futuro devino un saludable hábito gubernativo, y que se manifestó en la intervención del Estado como agente efectivo y eficaz de adelanto, a través de la inversión pública en obras de infraestructura (puertos, aeropuertos, caminos, urbanizaciones, viviendas, comunicaciones) realizadas



por diferentes organismos, que además de servir como fundamentos de apoyo al desarrollo generalizado de la región, estimularon la inversión privada y situaron a Magallanes en el rumbo de una progresiva modernización.

En la misma época de que se trata se dio comienzo a un proceso de moderado desarrollo industrial orientado hacia la elaboración de diversos productos, entre ellos los derivados del tratamiento y elaboración de materias primas regionales, que alcanzaría mayor significación en años posteriores. Con ello se contribuyó a la creación de nuevas oportunidades de trabajo estable y se inició la diversificación de las actividades económicas provinciales.

En 1957 culminó históricamente el proceso de recuperación del gran latifundio fiscal de manos de las sociedades ganaderas, que durante años había constituido una rémora para el progreso de Magallanes. La devolución de los últimos saldos arrendados y en concesión no fue tarea fácil y en la batalla para obtenerla se empeñaron muchas fuerzas, destacando la acción de un grupo de jóvenes universitarios magallánicos quienes se autodefinieron como portavoces del legítimo interés regional. La patriótica decisión del Presidente Ibáñez puso punto final a la larga cuestión, y con ella dio satisfacción a la antigua y sostenida aspiración de la comunidad austral que por décadas había luchado buscando poner fin al irritante usufructo, por parte de grandes compañías, de tierras pastoriles cuyo destino estaba en la explotación por pequeños y progresistas colonos ganaderos.

La industria petrolera, a través de la acción eficiente del ente estatal Empresa Nacional del Petróleo, adquirió en estos años un ritmo vertiginoso y un auge

impresionante, pasando a constituir un factor importantísimo de desarrollo, fuente de trabajo permanente y bien remunerado y elemento valioso de progreso. Por su labor nacieron pueblos en la estepa desierta, se construyeron caminos e instalaciones técnicas y mecánicas, y se levantaron plantas industriales, instrumentos todos de multiplicador adelanto. Su presencia y actividad la hicieron una herramienta vital para la recuperación económica de la región, pues su influjo llegó a todas las ramas de la producción y los negocios. Con su prodigioso crecimiento la explotación petrolera comenzó a dinamizar la vida de Magallanes que demostraba al término de los años cincuenta haber dejado atrás una etapa difícil, mientras se encaminaba hacia un nuevo período de prosperidad y estabilidad.

Pero el proceso de recuperación económica del que se da cuenta, no fue sin sobresaltos, lo que, por momentos, trajo inseguridad a los empresarios y a la población entera por lo que se temía fuera un nuevo embate de la adversidad cuando el porvenir se veía más favorable. Ocurrió que los intereses extraregionales que en su hora habían procurado entabrar el retorno a la libertad aduanera y las facilidades adicionales para la promoción industrial, no se dieron reposo y cobraron fuerza con el advenimiento del gobierno de Jorge Alessandri (1958-1964).

Así, el eco que no tuvieron durante la progresista administración anterior lo encontraron en la siguiente. De esa manera, el régimen de liberación aduanera atenuado que se había conseguido en 1955, fue paulatinamente restringido por las vías legales y reglamentarias, y aun por la administrativa y burocrática, de modo tal que -y pese a la cerrada oposición de la



opinión pública regional- el régimen de franquicias que había favorecido y favorecería la recuperación económica de la Provincia, entró en un camino de franca decadencia (1962).

Pese a su breve vigencia había resultado un indudable instrumento de fomento, puesto que más allá de contribuir a la modernización productiva, había servido para estimular de manera variada la inversión privada, de la que un buen ejemplo fue el auge constatado en la edificación inmobiliaria, que en 1959 había crecido sobre un 1.200% respecto de la registrada tres años antes. Otro buen argumento sobre la bondad del sistema, que se utilizó en la época por cuantos propugnaban la mantención del régimen del Puerto Libre, fue que el rendimiento tributario había crecido veintiséis veces entre 1954, época de la recesión, y 1960, señal indudable de una clarísima recuperación económica.

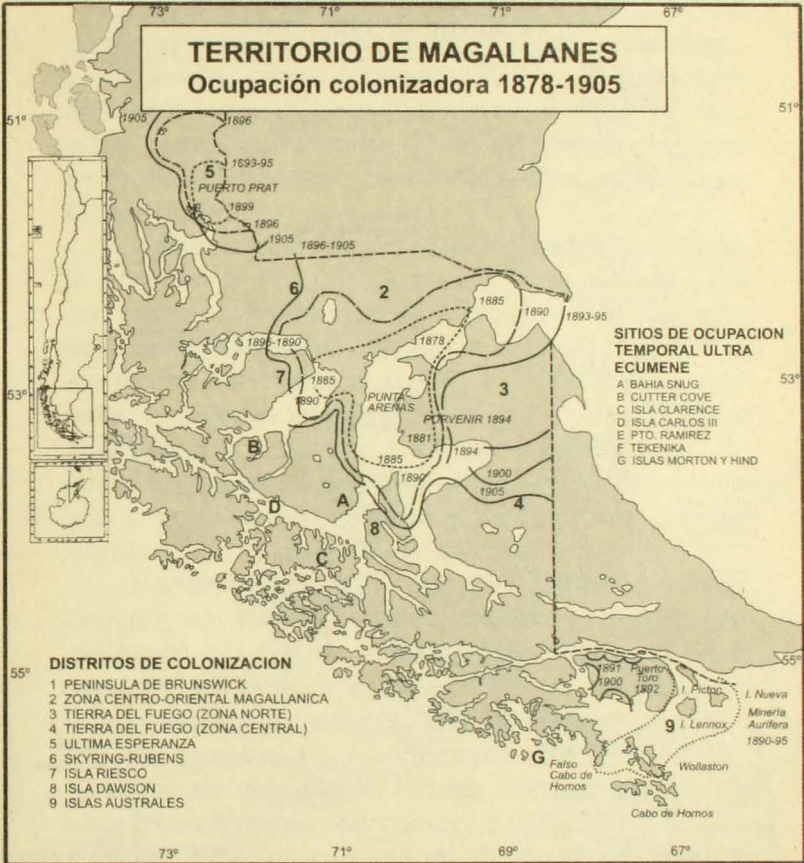
En otro orden de asuntos, por ese mismo tiempo se habían dado y daban novedades en la periferia territorial, esto es, allende el ecumene, hacia el sur, el occidente y el norte.

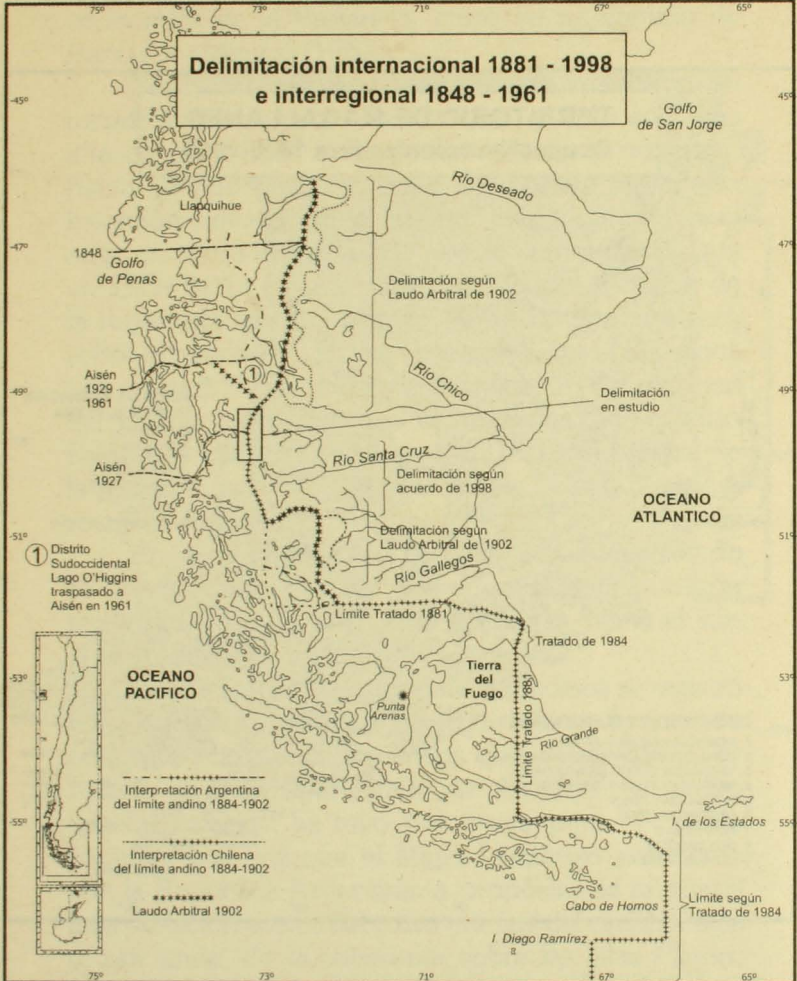
En efecto, el más notorio de los sucesos se registró en el extremo meridional, en el distrito antiguamente conocido como Islas Australes que, hasta 1952, se hallaba en un virtual estado de abandono, al punto que la situación se tuvo por lesiva para el interés nacional una vez que el litigio fronterizo pendiente con la República Argentina, a propósito de la disímil interpretación acerca del curso oriental del canal Beagle y, por ende, de la soberanía sobre las islas Picton, Lennox y Nueva, comenzó a tensionar visiblemente la relación entre los dos países. De allí que, una vez asumido el cargo, el Presidente Ibáñez dispuso



# TERRITORIO DE MAGALLANES

## Ocupación colonizadora 1878-1905





**Delimitación internacional 1881 - 1998  
e interregional 1848 - 1961**

**OCEANO PACIFICO**

**OCEANO ATLANTICO**

**Tierra del Fuego**

Interpretación Argentina del límite andino 1884-1902

Interpretación Chilena del límite andino 1884-1902

Laudo Arbitral 1902

① Distrito Sudoccidental Lago O'Higgins traspasado a Aisén en 1961

una serie de acciones y medidas, cuya ejecución se encomendó a la Armada de Chile, de manera que se hiciera realmente efectiva la presencia nacional y la incorporación del distrito territorial austral de Magallanes a la vida de la Provincia y del país. La culminación feliz de la primera fase de esta trascendente preocupación se manifestó en 1953 con la fundación de Puerto Luisa, después renombrado Puerto Williams, en la costa central norte de la isla Navarino, como centro administrativo, de servicios y de apoyo para toda la zona.

Hacia el occidente, en el archipiélago patagónico, la novedad se dio con la puesta en explotación del yacimiento de carbonato de calcio en la isla Guarello (archipiélago Madre de Dios), por parte de la Compañía de Acero del Pacífico (1950). Por décadas este establecimiento productivo sería el único enclave económico permanente en tan vasto distrito que, de cualquier manera continuaría siendo la última frontera por conquistar en suelo magallánico, más allá del ecumene.

Por fin, en el septentrión, el gobierno central dispuso, en 1961, la segregación del territorio magallánico del distrito correspondiente a la antigua sección chilena del lago San Martín, renombrado O'Higgins desde entonces. Allí radicaba un grupo de colonos verdaderamente pioneros que vivía en una situación de aislamiento virtual, bajo todo punto de vista inconveniente, sin comunicación alguna con su cabecera administrativa natural que era Puerto Natales. La asistencia que había podido prestarles la autoridad departamental y aún la provincial, siempre había sido escasa y precaria, cuando la había habido. Librados los esforzados pobladores del distrito a sus propios



medios, procuraron la ayuda de la autoridades de la provincia de Aysén, relativamente más cercanas, pese a la formidable barrera que por entonces conformaba el territorio en buena parte virgen y bravío que mediaba entre la cuenca del lago mencionado y la zona poblada más próxima que era la del lago General Carrera. Así, legal y administrativamente, se consumó una situación de hecho y Magallanes se vio definitivamente privado de un territorio que, como se hubiera visto, había sido colonizado y ocupado inicialmente gracias a la iniciativa de sus empresarios<sup>9</sup>.

En lo social, entretanto, se había venido afirmando la condición igualitaria que distinguía y daba a la comunidad magallánica uno de sus atributos más positivos. En el vivir y pasar de sus gentes la norma común era una democrática y sencilla medianía que todos podían alcanzar. Algunas de las viejas estructuras de poder eran hacia 1960 o un simple recuerdo o bien sobrevivían notoriamente disminuidas y caminaban hacia su fin. Nuevos hombres, muchos de ellos con formación universitaria, venían irrumpiendo en la sociedad, en la administración, en la economía y en la vida profesional, desplazando capas dirigentes gastadas o superadas por el tiempo y aportando inquietudes de renovación y desarrollo.

A partir de 1964 hombres jóvenes asumieron la responsabilidad de dirigir la Provincia, generando un movimiento al que espontáneamente y por simpatía -más

<sup>9</sup> En 1928, con la reforma político-administrativa realizada durante el primer gobierno del Presidente Ibáñez, al crearse la nueva provincia de Aysén, se había segregado de Magallanes el territorio comprendido entre el paralelo 47°, antiguo límite que lo separaba de la Provincia de Llanquihue, y la parte norte de la sección chilena de la cuenca del lago San Martín, esto es, aproximadamente 35.000 kilómetros cuadrados.

allá de circunstanciales diferencias- se asociaron otros hombres pertenecientes a las empresas, a la industria, al comercio, a la ganadería y a otras actividades. Inspirados en el recuerdo y ejemplo de los viejos pioneros y con una pujanza que los aunaba, y con fe en el porvenir y en el destino de Magallanes comenzaron a construir los cimientos de un futuro que, vislumbraban, sería de progreso manifiesto.

Fue ese el tiempo de un renovado espíritu regionalista.

Magallanes vivió entonces, durante el sexenio que siguió hasta 1970, un período de verdadero frenesí creativo y renovador. Por vez primera en su historia el gobierno regional parecía disponer de una visión superior orgánica, completa e integradora acerca de lo que debía hacerse para fomentar y modernizar el desenvolvimiento general de la Provincia. Teniéndose una clara conciencia acerca de la enorme y trascendente responsabilidad, la tarea consecuente fue asumida con entusiasmo, constancia y laboriosidad, comprometiéndose el esfuerzo activo y la comprensión y respaldo de diversos sectores del cuerpo social, concitándose, además y desde un principio, el apoyo eficaz del gobierno central de la nación, a cargo entonces del Presidente Eduardo Frei Montalva (1964-1970).

Se idearon y generaron diferentes propuestas para otros tantos cursos de acción, que en su conjunto conformaron una real "política de Estado regional". La misma comprendió aspectos tales como una más expedita y eficiente gestión administrativa a distintos niveles; la incorporación de talentos, de suyo ajenos a la función pública, y de diferentes segmentos sociales en distintos niveles, en la concepción de que se trataba de un esfuerzo colectivo; la programación de obras



de infraestructura urbanas y rurales; el fomento y la diversificación productivos; el desarrollo social, la salud y la vivienda; la educación y la cultura; el desarrollo rural y la integración intraterritorial, con la creación de poblados, servicios y apoyo infraestructural; la aplicación de la reforma agraria como propuesta de renovación en los campos; la protección del medio ambiente y del patrimonio natural, y otros aspectos que brindaban un contexto de integralidad a la mencionada política.

De tantas medidas entonces concebidas, conseguidas o realizadas, quizá la paradigmática fue la ley que reformó a la pre-existente Corporación de Magallanes, transformándola en un verdadero agente de desarrollo, dotado de recursos y atribuciones suficientes. Con esta herramienta legal, en concreto, se abordó un conjunto de obras que en su momento impresionó a la gente y que, por cierto, eran trascendentes y beneficiosas, económica y socialmente consideradas.

Fue un lapso histórico realmente importante que, como quiera que se le considere, y descontando algunas falencias y equivocaciones atribuibles al entusiasmo con que se abordó la gran tarea gubernativa, marcó el rumbo por el que debía proseguir la evolución de la Región, hasta el presente.

Este cuadro floreciente y estimulante hubo de variar a contar de 1971, en el contexto político-social y económico puesto en vigencia por las fuerzas que habían llevado al triunfo electoral de Salvador Allende y a su ulterior gobierno (1970-1973).

En el plano regional, el exceso propio de una irreflexiva pasión política inspiradora condujo al descalabro y colapso de muchas acciones y obras del reciente pasado. La economía, en general



-exceptuada la actividad petrolera-, se resintió, y se cayó en un período recesivo del que sólo vendría a salir la Provincia durante los años del gobierno militar que asumió el mando y la administración del país tras el golpe de Estado de 1973.

Entrados los años de 1980, se fue logrando la paulatina recuperación económica y la reanimación social. La reanudación, o mejor, el reforzamiento de la inversión pública en obras de infraestructura, en la tradición iniciada en los años de 1950; la generación de medidas legales de fomento, entre ellas la creación de la Zona Franca de Punta Arenas; la reanimación de la actividad privada (comercial, industrial y de servicios); la ampliación de la producción económica a nuevos ramos como la pesquería, el turismo y las telecomunicaciones, o de otros antiguos como la minería carbonífera y los transportes; y el desarrollo alcanzado por la actividad de la Empresa Nacional del Petróleo en los campos de la extracción y explotación de hidrocarburos -que llegó en 1982 a su máximo histórico- y de su procesamiento industrial, fueron en conjunto, los factores determinantes de una reactivación generalizada, con su correlato de recuperación anímica entre los habitantes.

Con todo, estaba claro para entonces y lo estaría más todavía durante lo que restaba del siglo XX, que la economía regional, que entre 1880 y 1950 había descansado sobre la monoproducción ovina, y que a partir del último año lo había hecho sobre dos carriles: la misma producción, un tanto recuperada y modernizada tecnológicamente -aunque progresivamente menos significativa-, y, básicamente, sobre la derivada de la explotación de hidrocarburos, también llegaba a un cercano término, debido principalmente a la característica de no renovables que tienen estos recursos.

Así, ante una experiencia que se sabía reiterada, se fue haciendo conciencia común, entre gobernantes y gobernados, entre trabajadores y empresarios, en la sociedad toda, al fin, que lo que se imponía para el porvenir era el replanteamiento de la economía regional sobre una nueva base, por la vía de la poliproducción: minería, industria, ganadería mixta (ovina y bovina), silvicultura, pesquería, agricultura, turismo y servicios. Con ello se habría de conseguir una menor dependencia de un solo rubro y, por cierto, disminuir así el riesgo de la vulnerabilidad en caso de alguna coyuntura crítica. Pero también y muy importante, conseguir más trabajo estable y debidamente remunerado, mayor incorporación de valor agregado, nuevas inversiones y mayor rédito social al fin, expresado en una mejor calidad de vida para todos los habitantes.

Ese es, y no sin avatares, el curso que ha seguido la economía de la Región de Magallanes durante los lustros finales del siglo XX<sup>10</sup>, y por tal rumbo se endilga, con firmeza y mayor claridad, hacia el porvenir.

En cuanto a la sociedad, la misma registró una interesante evolución durante la segunda mitad de la centuria vigésima. De tal modo, de poseer un mercado sesgo europeizante, con una fuerte expresión regionalista, propio del predominio numérico y consiguiente vigor

<sup>10</sup> El saludable cambio histórico en este respecto puede advertirse de la composición del Producto Geográfico Bruto de Magallanes. Así, de haber estado formado el mismo antes de 1950 abrumadoramente por un solo producto, la lana ovina; y después determinado fuertemente por la producción de hidrocarburos (48,3% en 1985), se llegó en 1996 a una composición más balanceada en la que la industria manufacturera representaba el 25,3%, la minería (incluidos los hidrocarburos) el 20% y el comercio 14,1%, como rubros principales, estando el resto, 40,1% integrado por los sectores productivos agropecuarios-silvícola, pesca, transportes y comunicaciones, servicios financieros y otros.



espiritual del contingente inmigratorio arribado hasta fines de los años de 1920, pasó a asumir paulatinamente un cariz más chileno, si cabe, y una suerte de desperfilación espiritual, por aquello del progresivo incremento de la inmigración nacional -abrumadoramente de origen chilote-; asimismo, por la progresiva mayor vinculación e interrelación con la parte metropolitana del país, y por el consiguiente influjo, y, finalmente, por el propio curso de la apertura y el acceso a la modernidad. Este cambio en la composición étnica de la sociedad trajo consigo una depauperización cultural, consecuencia a su vez de la disminución de parte del componente de origen netamente europeo, por fallecimiento o migración, y su reemplazo por el componente inmigratorio nacional, por lo común de bajo nivel educacional.

En lo social fue notable el crecimiento demográfico registrado desde la mitad del siglo XX. Así, si para 1952 la población total había sido de 55.091 habitantes, para el año 2000 se estimaba el triple de esa cantidad (143.481 habitantes en 1992). Una parte sustancial de ese incremento se ha debido a la tradicional inmigración de gente de Chiloé y Llanquihue, con picos más acusados entre 1960 y 1980. El transcurrir del tiempo, por otra parte, ha reforzado una temprana característica social magallánica como es la de su condición predominantemente urbana, por sobre el 91% del total, de acuerdo con el último recuento censal del siglo (1992).

Otra característica muy notable de la sociedad regional durante la segunda mitad del siglo XX, es el desarrollo que en su seno ha tenido la cultura de raíz vernácula, consecuencia natural del arraigado sentimiento regionalista que ha revivido en su transcurso.



La misma ha tenido y tiene calificadas expresiones en la historiografía y la literatura en general, en la música de raíz folklórica y en la plástica. Razón justificada de orgullo regional ha sido la relevancia a nivel nacional adquirida por intelectuales, científicos y humanistas nacidos en Magallanes, quienes invariablemente, han destacado tal circunstancia como un hecho valorable.

El cuarto final de la centuria se ha señalado, asimismo, por otros dos aspectos que merecen mencionarse.

Uno es el del proceso de revisión político-administrativa puesto localmente en vigencia a partir de 1974 y 1975, en virtud del cual el país se dividió en regiones y estas, en provincias y comunas, en una política de Estado que apunta al desenvolvimiento armónico integral de la República. Magallanes y Antártica Chilena, como pasó a ser desde entonces su denominación oficial, al integrar el territorio histórico en suelo americano con la dependencia antártica nacional, sobre la que Chile demanda reconocimiento de jurisdicción. La Región quedó así dividida en cuatro provincias conformadas por los antiguos departamentos de Última Esperanza, Magallanes y Tierra del Fuego, y la nueva de la Antártica Chilena. Cada una de estas unidades, a su vez, fue dividida en comunas, de las que hay diez en total.

Los cuerpos legales correspondientes han dado mayores atribuciones operativas y administrativas al ejecutivo regional, ahora debidamente perfilado y, desde 1993, además, se han creado los Consejos Regionales que en conjunto con aquél (Intendencia Regional), conforman el gobierno regional. La tendencia proclamada es, asimismo, hacia el logro de una progresiva desconcentración del poder radicado en los

organismos con sede en la capital de la República, y la descentralización administrativa, todo ello en procura de un razonable equilibrio que permita en el futuro un desenvolvimiento más autónomo de las regiones que integran el conjunto del país. Es, sin duda alguna, un desafío formidable el que de tal manera se ha querido y quiere enfrentar, particularmente en un país en el que la centralización tiene una profunda raíz histórica, desde los tiempos del dominio hispano. Sin embargo de la lentitud con que ha avanzado el proceso, se camina en la dirección correcta y los anhelos de las diferentes comunidades regionales, en especial de la de Magallanes, son los de conseguir más temprano que tarde la esperada autonomía de gestión.

El otro hecho significativo del tiempo histórico final en consideración, ha sido la conclusión virtual de los litigios limítrofes con Argentina en lo referido al territorio magallánico.

Se recordará que la controversia por el dominio de la Patagonia concluyó con el Tratado de Límites de 23 de julio de 1881. Este acuerdo trascendente, si bien dio solución a la gran cuestión territorial involucrada, mediante una transacción que dejó a Chile la totalidad del estrecho de Magallanes, con el territorio patagónico adyacente, la mitad de la isla grande de Tierra del Fuego y el archipiélago austral de la misma, en tanto que Argentina recibió la mayor parte de la Patagonia oriental y el resto de la Tierra del Fuego, no pudo evitar el surgimiento de ulteriores interpretaciones respecto de determinados aspectos sobre el curso del trazado del límite internacional en el terreno.

De tal modo, algunos años después, una vez que el interior del territorio austral fue cada vez mejor conocido, se advirtió la relatividad del principio geográfico elegido



para determinar el curso de la frontera en la cordillera de los Andes, esto es, el de las más altas cumbres que dividieran las aguas. Al comprobarse, por consecuencia, que a lo largo de la cadena andina patagónica, en particular al sur del monte Tronador (latitud 41° S), se origina naturalmente la separación de las circunstancias geográficas supuestamente concurrentes, como acontece en general más al norte: la línea orográfica (altas cumbres) y la hidrográfica (divisoria continental de aguas), surgió la discrepancia desde el momento en que Argentina tuvo como correcta a la primera y Chile a la última, mediando entre una y otra importantes territorios andinos y subandinos a los que se consideró especialmente valiosos por su potencial riqueza económica. En lo tocante a Magallanes, la situación comprometía la parte meridional de la cuenca del lago Buenos Aires y las correspondientes a los lagos Cochrane y San Martín, y, particularmente el fértil y atractivo distrito subandino oriental de Última Esperanza.

La controversia tuvo finalmente solución en 1902, con el fallo arbitral de S. M. el rey Eduardo VII de Gran Bretaña, que dividió, más o menos equitativamente entre Chile y Argentina los territorios en disputa. En el caso magallánico, ello significó la pérdida de las partes orientales de las cuencas de los lagos andinos mencionados y la conservación de la mayor parte del distrito de Última Esperanza, que como se sabe, había sido ocupado y colonizado a partir de 1893-94 por iniciativa de inmigrantes alemanes y británicos, estimulados por el gobernador de Magallanes Manuel Señoret.

Por otro lado, en la sección austral de la frontera común, la parte oriental del canal Beagle, a contar de 1905 se conoció una interpretación argentina que



entendía que su curso natural, que servía de frontera, no era de occidente a oriente, sino que a partir del meridiano del cabo San Pío (litoral de la Tierra del Fuego), se desviaba hacia el sur pasando entre la costa oriental de la isla Navarino y las islas Picton y Lennox que, como la vecina isla Nueva situada aun más hacia el este de aquélla, pasaron a ser reclamadas como propias por la República Argentina.

La controversia se trabó una vez que Chile, que se hallaba en legítima y tranquila posesión de las islas, desestimó la interpretación mencionada, originándose un proceso diplomático que se fue agriando según corrió el tiempo, sin que se llegara a una solución. Al fin, en 1971 los gobiernos de ambos países convinieron en entregar el arreglo del litigio al gobierno de S. M. Británica, en su calidad de árbitro previamente establecido para situaciones como era la del caso. Al cabo de un laborioso proceso probatorio, matizado con ocasionales incidentes en la zona del litigio, en 1977 la soberana británica, Isabel II, laudó a favor de Chile, esto es, ratificándole la soberanía territorial.

El laudo arbitral fue desconocido por Argentina y se generó una situación de creciente tensión que, inclusive, llevó a los dos países al borde de la guerra en diciembre de 1978. La intervención oportuna, casi providencial, de S.S. el Papa Juan Pablo II y la sensatez demostrada por los mandatarios Augusto Pinochet, de Chile, y Jorge Rafael Videla, de Argentina, permitió bajar la gravísima tensión, conjurar de ese modo el riesgo de un conflicto bélico de incalculables consecuencias para ambas naciones, y acoger la mediación propuesta por el Sumo Pontífice. De ese modo, al cabo de cinco años de pacientes y laboriosas discusiones y no pocas dilaciones, se concluyó con la celebración del

Tratado de Paz y Amistad de 1984, en cuya virtud se reconoció el dominio chileno de las islas, se convino la delimitación del espacio marítimo sudoriental y, de paso, el correspondiente a la boca oriental del estrecho de Magallanes que, en el curso de la controversia había aparecido como otro foco de preocupación.

El último litigio que comprometía a parte del territorio magallánico se suscitó hacia mediados del siglo XX y se refirió al trazado de límite internacional en el distrito del Campo de Hielo Patagónico Sur, entre los montes Fitz Roy y Stokes. Este sector había quedado excluido del compromiso arbitral de 1898 por tenerse un entendimiento común respecto del curso de la frontera, pero que, otra vez, suscitó divergencias con el adelanto de las exploraciones en la zona alto andina correspondiente a partir de 1914, lo que hizo posible un mejor conocimiento de la geografía local y, a su tiempo, condujo al surgimiento de una doble interpretación del trazado divisorio de las jurisdicciones nacionales.

Con la experiencia de lo acontecido a lo largo del siglo, los gobiernos chileno y argentino se empeñaron en la búsqueda de un arreglo satisfactorio para las partes. Así, luego de fracasar una propuesta conjunta elaborada por las cancillerías durante los mandatos de los presidentes Patricio Aylwin y Carlos Menem (1991), conocida como "Traza Poligonal", se consiguió finalmente un acuerdo, ahora entre los gobiernos de Eduardo Frei Ruiz-Tagle y Menem, por el que estableció el curso del límite entre los cerros Murallón y Stokes (1998), que fue aprobado por los correspondientes Congresos Nacionales durante 1999. Únicamente quedó pendiente el tramo comprendido entre un punto situado al sur del monte Fitz Roy y el cerro Murallón, o



sea, aproximadamente un tercio del total comprendido originalmente en el litigio (alrededor de 60 kilómetros) y cuya solución técnica se entregó a las Comisiones de Límites de ambas Repúblicas<sup>11</sup>.

El acuerdo produjo, finalmente, un evidente alivio en ambas naciones que así, virtualmente, ponían término a una disputa prolongada por siglo y medio, las que entonces pudieron retornar definitivamente a la senda de la concordia y el mejor entendimiento, para recíproco beneficio.

De este modo alcanza contemporaneidad el suceder histórico de Magallanes.

Su crecimiento y transformación de misérrima colonia que fue, en un emporio de vida y riqueza, constituyen un fenómeno singular que mucho tuvo de milagroso en su fase fundamental. Porque milagro fue ver surgir en el extremo del mundo, allí donde la tierra se acaba, lejos de toda civilización, una comunidad que en pocos decenios alcanzó niveles de desarrollo social, espiritual y económico sorprendentes, tal vez sin paralelo en la historia de Chile, habidas consideraciones de tiempo, medio geográfico y circunstancias en que se realizó. Ello fue obra exclusiva del empuje de dos o tres generaciones de hombres pertenecientes a muchas etnias, sin más recursos que su genio creador, fe en el esfuerzo propio y en las posibilidades de la tierra, y una tenacidad y trabajo llevados a extremos tales que maravillan.

Y conste que ello sucedió en una región de

<sup>11</sup> Debe tenerse en cuenta que la frontera chileno-argentina, en la parte del territorio magallánico, transcurre por sobre mil kilómetros sólo en la parte terrestre, esto es, sin contar el límite que corre en el mar (boca oriental del estrecho de Magallanes, canal Beagle y sector sudatlántico hasta el meridiano del cabo de Hornos).



geografía hostil y dura; en una tierra cuyos habitantes originarios fueron incapaces de legar culturas superiores; en un lugar donde fracasó el empeño colonizador del imperio español en momentos culminantes de su poderío; en un sitio, en fin, condenado y relegado a la condición de infierno del orbe creado.

Portento o milagro, califíquese lo como se quiera, el surgimiento de Magallanes fue un triunfo magnífico del hombre, y la epopeya pacífica de su esfuerzo el acervo histórico máspreciado para sus habitantes, que contemplan con satisfacción tan asombroso pasado, encontrando en él su más fuerte estímulo para marchar con alegre y confiada esperanza hacia el porvenir que entrevén de prosperidad y ventura.

Este libro se terminó de imprimir  
en los talleres de "La Prensa Austral",  
Punta Arenas, Magallanes, Chile,  
en el mes de junio de 2002.  
Tirada 3.000 ejemplares



Mateo Martinic Beros es investigador de la Universidad de Magallanes, donde dirige el Centro de Estudios del Hombre Austral del Instituto de la Patagonia. Es asimismo miembro correspondiente de la Academia Chilena de la Historia

del Instituto de Chile y de otras entidades del género del país y del extranjero. Obtuvo el Premio Nacional de Historia el año 2000. Entre sus obras más importantes se encuentran *Historia del Estrecho de Magallanes* (1977), *Punta Arenas en su primer medio siglo 1848-1898* (1988), *Historia de la Región Magallánica* (1992), *Los Aónikenk, Historia y Cultura* (1995), *Cartografía Magallánica 1523-1945* (1999) y *Menéndez y Braun Prohombres Patagónicos* (2001).