



*PATAGONIA
DE AYER
Y DE HOY*

BIBLIOTECA NACIONAL



0067541

nić B.

PATAGONIA DE AYER Y DE HOY

Mateo Martinic B.

Derechos Reservados

Inscripción N° 49.960

Impresores

Talleres Gráficos Juan Buvinic K.

Avda. Presidente Bulnes 0470

Punta Arenas, Magallanes

Se terminó de imprimir esta edición de

1.500 ejemplares el día 28 de Noviembre de 1980

Mateo Martinić B.

*PATAGONIA
DE AYER,
Y DE HOY*

EDICIONES

SOC. DIFUSORA PATAGONIA LTDA.

PUNTA ARENAS

A manera de prólogo

A comienzos de 1974 la dirección de Radio "Presidente Ibáñez" me encomendó la realización de un programa de divulgación cultural para la información de su vasta sintonía austral.

Fue así como surgió con el nombre de "Patagonia de ayer y de hoy" un espacio radiofónico que no tuvo ni tiene más pretensiones que las de ilustrar en forma sencilla y amena sobre acontecimientos del pasado regional y sobre la realidad del presente, en los campos de la historia y la geografía.

Cada una de las entregas semanales correspondió de tal manera a temas cuyo contenido de suyo no alcanza siquiera para hacer las "pequeñas historias" que en frase acertada definiera nuestro distinguido historiador Armando Braun Menéndez. Más bien se trata de "historias mínimas", apenas apostillas de los capítulos de la crónica sudpatagónica.

Tales historias mínimas son, por así calificarlo, el subproducto de numerosos trabajos historiográficos que he realizado durante más de cuatro lustros. Antecedentes anotados alguna vez a modo de cabos sueltos, otros encontrados en tantísima fuente consultada; algo de territorio recorrido y un poco de memoria, todo debidamente atado e hilado ha dado forma a cada tema.

La benévola acogida que ha tenido el programa desde sus inicios y que se manifestó en la petición de muchos auditores en orden a la publicación de las entregas semanales, motivó la preparación de esta obra para cuyo objeto he se-

leccionado los temas que he estimado más interesantes y distintos. Este ha resultado ser entonces un libro no programado.

Se ha dicho con toda propiedad que la historia en cuanto es crónica del acontecer del hombre sobre un territorio geográfico, permite extraer experiencias que deben tomarse en cuenta en la vivencia del presente y para la proyección del porvenir.

Porque concuerdo con el concepto afirmo que nuestro pasado histórico, cuya crónica abunda más en hechos de esfuerzo creador y de pacífica convivencia que en sucesos turbulentos, merece ser conocido por propios y extraños para recoger enseñanzas útiles que aprovechen a nuestra marcha hacia el futuro, de igual modo como corresponde conocer la realidad física del territorio donde nuestros antepasados se asentaron y que conquistaron domeñando apenas su bravía condición natural.

“Patagonia de ayer y de hoy” contiene así algunos aspectos no conocidos por olvidados y otros quizás nunca investigados de nuestro suceder que enriquecen y dan sabor a la crónica del ayer y a través de cuyo conocimiento será posible conducir a los interesados al dominio de los hechos trascendentes de la gran historia magallánica o, si se prefiere, sudpatagónica.

Incluye también el libro esbozos de nuestra geografía, donde se expresa su variedad física y a través de los que se pretende hacer conocer y entender la dimensión y el carácter del territorio —casi un país— en que habitamos, como saber de su potencialidad natural como fuente de desarrollo económico. De esa manera los cuadros que componen este libro, unos ejemplificando el vigor espiritual creador del pasado y otros mostrando el natural fundamento, permiten proyectar constructivamente imaginando el futuro.

Respecto de lo histórico, por su condición original de temas elaborados con antecedentes “sobrantes” o empleados en otros trabajos precedentes, he decidido omitir la cita de fuentes informativas, salvo excepciones, contrariando el rigor historiográfico que me caracteriza. En su reemplazo entrego la bibliografía que he producido desde 1956 hasta el presente. Su extensión y variedad permitirán comprender el por qué de tantos datos disponibles y servirá para excusar la omisión consignada. El complemento iconográfico por fin, con varias

ilustraciones inéditas, está destinado a hacer más comprensivo el texto.

Hay implícito en las líneas que siguen un llamado a cultivar la tradición, cosa buena y necesaria, que es parte de nuestra herencia cultural. En ella hay tanto para admirar y conservar y mucho para recoger como experiencia de provecho. También hay una invitación para conocer el territorio que conforma nuestra patria chica y para soñar un futuro mejor y de progreso para la comunidad que en él habita. Hay al fin un llamado franco a repetir con vigor renovado en los umbrales del siglo XXI, las viejas hazañas del esfuerzo pionero que hicieron posible el desarrollo social y económico de la región austral del continente.

EL AUTOR

Punta Arenas, 15 de abril de 1980.

Los baqueanos, adelantados de la colonización y el progreso

Quien buscando tener una visión de la Patagonia austral de antaño recorra viejas crónicas y libros que traten de la época de los comienzos de la colonización, ha de encontrar necesariamente y en forma reiterada mención a los "baqueanos" o "campañistas". Ocorre que estos hombres modestos fueron en buena medida artífices oscuros del progreso patagónico.

Trataremos de demostrar cómo y por qué lo fueron.

La palabra "baqueano" tiene hoy un significado exacto y preciso. Decirle a un hombre de campo que es un baqueano es un elogio y al propio tiempo un reconocimiento de méritos peculiares, pues el baqueano es un buen conocedor de la tierra y de sus recursos; sabe orientarse y guiar en campo abierto, conoce dónde cobijarse y cómo valerse; en fin, es poseedor de mil mañas aprendidas en la dura escuela en que únicamente la experiencia y la naturaleza son las maestras.

El baqueano era —y lo es aún— un personaje típico propio de las tierras de frontera de la civilización. La Patagonia de mediados del siglo pasado era toda entera una frontera que la civilización y el progreso debían sobrepasar y conquistar: inmensa, desconocida, a merced del aborigen trasahumante, territorio al cual el hombre blanco sólo se asomaba por dos o tres puntitos escasos de su enorme costa sur y oriental. Este era el ambiente geográfico donde se dio esta peculiar profesión que se adquiría sólo después de correr leguas y leguas y tras duro aprendizaje.

El baqueano de antaño conocía pasos y senderos ignotos que conducían allí donde ningún cristiano ni tal vez ser humano alguno había estado antes que él. Nada le era desconocido, bosques de lengas o ñires, cañadones y valles, ce-

ros, sierras y cordilleras, todo lo habían hollado sus plantas o visto sus ojos.

Sabía cómo orientarse en la noche o en medio de la cerrazón, en la estepa cubierta de nieve y en la pampa inmensa, pues para el baqueano la pampa no era una cosa inerte y muda, sino viva y parlante. La bestia, la avecilla, la mata, el coirón, todo hablaba al iniciado.

El baqueano sabía de pantanos y tembladerales que evitar, de aguas y refugios a donde llegar; conocía los sitios abrigados y los buenos pastos para sus caballos. Era diestro jinete y buen cazador, eximio en el manejo del lazo y las boleadoras. Conocía donde hallar guanacos y avestruces, por cuyas pieles y plumas tan bien se pagaba en la Colonia (Punta Arenas).

Nadie lo superaba en conocimientos, ni siquiera el indígena dueño de la tierra, sujeto como se hallaba a sus temores y prevenciones ancestrales. En cuanto a recorrer talvez le llevaba ventaja el león, que corría de mar a cordillera.

En suma puede afirmarse sin temor a exagerar que el baqueano era una verdadera enciclopedia de conocimientos y recursos de la tierra patagónica.

Pero hay más. Era sufrido, hecho para aguantar el rigor del frío y del calor, la nieve, la lluvia y el sempiterno viento austral, las privaciones y también el peligro. Pero así como sabía soportar penurias y necesidades era generoso para compartir con viajeros y exploradores aún un magro sustento y jamás negó auxilio alguno cuando le fue solicitado.

Era en fin el baqueano un enamorado de la naturaleza y de la vida libre sin sujeción a nada y a nadie.

Su conocimiento lo debía en parte a su propia experiencia e incluso a la observación de las costumbres de los animales y en buena parte a su contacto y relación con los tehuelches, de quienes junto con llegar a conocer sus tradiciones y folklore, aprendió innumerables usos, especialmente valiosos por su utilidad en la vida solitaria siempre lejana de la civilización.

Veamos cómo nació en la Patagonia austral este personaje.

Hay dos razones que lo motivaron. En primer lugar la vida mísera de la Colonia que en sus tres primeras décadas ofrecía escasa o ninguna perspectiva de trabajo y menos aún de prosperidad. En segundo término el señuelo de la aventura que llamaba a recorrer y conocer tierras siempre

más lejanas, pampas anchas que parecían infinitas, montañas que guardaban en su seno quizás qué extraños tesoros.

Constreñidos al principio a los alrededores de Punta Arenas, por el temor de lo desconocido, sentimiento luego superado, estos solitarios se aventuraron al comienzo de la década de 1870 hacia regiones cada vez más distantes. Unas veces la causa fue la necesidad de captura de vacunos alzados, otras el incentivo de la caza de animales, cuyas pieles y plumas constituían un producto cotizado en el mercado colonial. Descubiertos los valles andinos de Última Esperanza, la captura de caballos baguales constituyó un nuevo y poderoso motivo, pero siempre y en todo caso fue el goce de la vida libre y sin sujeción alguna lo que los lanzó hacia el interior desconocido.

La progresista gobernación del capitán de corbeta don Oscar Viel que quintuplicó la población, provocó un auge hasta entonces no conocido en las actividades de la Colonia y ensanchó por ende los ámbitos de su influencia, señala la época en que estos verdaderos adelantados de la civilización comenzaron a internarse hacia territorios desconocidos. Los años comprendidos entre 1870 y 1890 encierran la época de oro de los baqueanos.

Estos revelaron el misterio de las ignotas regiones interiores de la Patagonia austral oriental. Su reconocimiento fue previo y necesario a la exploración científica posterior. Casi toda la precordillera oriental desde el seno Skyring hasta el lago San Martín fue descubierta y recorrida por ellos hasta donde podían alcanzar con sus cabalgaduras o a pie. Desde los valles y llanuras de los ríos Canelos y Grande, comarca que llamaron "Vaquería del Sur", en la vertiente occidental de la península de Brunswick, pasando por las tierras de Skyring —la "Vaquería del Norte"—; llegando por el occidente hasta la cordillera Pinto y los cordones serranos "del Penitente", comprendiendo todas las tierras al oriente de la laguna Blanca hasta el río Gallegos; y hacia el norte los valles y la cuenca lacustre interior de Última Esperanza y el lago Santa Cruz (Argentino), y aún allende el río homónimo hasta los lagos Viedma y San Martín; y en la zona esteparia, la costa y las mesetas centrales, todo fue reconocido y recorrido por esos recios solitarios.

Tan intenso recorrer llegó incluso a formar "senderos de los baqueanos", que para la Vaquería del Sur partían des-

de Chabunco por el "paso del Avestruz" hacia el poniente; para el norte la senda baqueana corría al oriente de la laguna Blanca hacia la "Mapa de los Guanacos" así llamada por la abundancia de tales cuadrúpedos, y de allí al cruce del Gallegos por el "paso de los Robles". Desde este punto pasando por los Morros se cruzaba la "Cordillera Chica" (Meseta Latorre) y se alcanzaba hasta los valles de los Baguales casi al pie de la Cordillera propiamente tal. La senda de Palomares que arrancaba desde el "río del Pescador" conducía a la Vaquería del Norte y tierras del interior de la costa del seno Skyring.

Por el oriente de las pampas la ruta de los baqueanos seguía los viejos senderos tehuelches y pasaba por Tres Chorrillos, Dinamarquero y Ciaike y seguía por entre las formaciones volcánicas de "La Portada" hacia el valle inferior del Gallegos. El "camino de los indios" conducía a los cazadores de guanacos y avestruces a lo largo de la costa nororiental del estrecho de Magallanes, pasando por "Osiaba" (Oazy Harbour), "Susanacó" (Susannah Cove) * y Kolkaike, hasta las vegas de Kemerokaik (Kimirí Aike).

Por la costa atlántica la senda tehuelche - baqueana pasaba por Güer Aike, Coy Aike, Ootel Aike y Karken Aike, para llegar a Pavón y Los Misioneros en el río Santa Cruz y traspuesto éste, al valle del río Chico y pampas de San Julián.

La enumeración precedente basta por sí sola para destacar el aporte de estos modestos peones del progreso, pues al sendero de los baqueanos, a la rastrillada de su tropilla, siguió con el andar del tiempo la huella estable de la carreta colonizadora, origen a su vez de los primeros caminos. Sobre la misma huella el progreso trajo la buena carretera y quizás si algún día la cinta de hormigón de las rutas del futuro magallánico seguirá el trazado de los viejos senderos baqueanos.

El reconocimiento dio lugar a muchos términos geográficos, algunos perdidos hoy, otros incorporados a la toponimia común. Así los nombres de Mina Rica, Río Pescado, Palomares, Laguna Blanca, Tres Chorrillos, lomajes de las Leoneras, río y laguna del Zurdo, Pampa de los Terromontos

* Todos los nombres citados entre comillas corresponden a términos toponímicos utilizados por los baqueanos y recogidos por los cronistas y exploradores.



Baqueano o cazador de la Colonia de Punta Arenas. - Fotografía hacia 1880-85.



El "valle de los baguales" descubierto por el baqueano Santiago Zamora, según dibujo de Julius Beerbohm 1879.

río Turbio, sierra y río Baguales, río de las Chinas, río Viscachas, entre tantos otros se deben a los baqueanos.

Ellos descubrieron y dieron a conocer terrenos de pastoreo y aguadas, manifestaciones minerales y proporcionaron los primeros datos sobre los recursos de la tierra en general. Pero por sobre todo fueron auxiliares e informantes inestimables de exploradores y geógrafos.

Este fue el gran aporte de esos audaces solitarios y que hace, por lo mismo que fue valioso e imprescindible en su hora, que su obra sea considerada como genuinamente pionera.

Las páginas de la historia austral mencionan al pasar los nombres de algunos de estos hombres modestos y oscuros cuya labor silenciosa no dejó huella aparente. Los baqueanos nunca fueron muchos por lo demás, tal vez jamás hayan pasado de la veintena.

Recorramos sus nombres: los hay de varias nacionalidades y es lógico porque la Patagonia austral desde el comienzo colonizador fue un crisol de razas.

FRANCISCO POIVRE, francés, soldado de Solferino y de la guerra franco-prusiana; compañero del iluso Orelie-Antoine I, Rey de Araucanía y Patagonia, de quien recibió la condecoración de la Cruz del Sud. Llegó a Punta Arenas hacia 1871 y fue guía del explorador argentino Agustín del Castillo (1887) y de Clemente Onelli (1888). Posteriormente llegó a ser uno de los primeros pobladores ganaderos de los campos del norte de la laguna Blanca.

AUGUSTO GUILLAUME, también francés. Fue guía y compañero de los exploradores argentinos Ramón Lista (1878) y del célebre Carlos M. Moyano. También fue de los primeros colonizadores en la costa del Estrecho y en Santa Cruz.

GREGORIO IBAÑEZ, antiguo marinero del capitán lobo-ro Luis Piedra Buena, y CIPRIANO GARCIA, ambos argentinos, compañeros de exploración de Moyano y Lista.

GUILLERMO GREENWOOD, inglés, que llegó a Punta Arenas en 1873, gran conocedor de Ultima Esperanza y descubridor de los mantos carboníferos del río Turbio. Fue un enamorado de la vida libre de la pampa y junto con Poivre, de quien fue gran camarada, condujo a del Castillo en su expedición a las fuentes del río Gallegos.

AVELINO ARIAS, chileno, guía de Lady Florence Dixie

y compañeros en el aventurero primer viaje turístico en los anales patagónicos hasta el corazón andino de Última Esperanza (1879). Fue además compañero de Lista y Moyano en la exploración que hizo posible descubrir las fuentes del río Chico, del río Belgrano y el lago Quiroga.

LUIS NAVARRO, chileno, cuya facultad de orientación en la estepa era proverbial. Sirvió de guía a Ramón Lista desde Punta Arenas hasta Pavón (1878) y al ingeniero Alejandro Bertrand a través de la parte oriental de la Patagonia austral hasta el cabo Vírgenes (1885).

JUAN ALVARADO, chileno, que guió al mismo Bertrand a la Vaquería del Norte y regiones precordilleranas situadas al occidente de la laguna Blanca hasta el río Gallegos (1885). También condujo a los primeros salesianos a las tolдерías tehuelches (1888).

MARIANO GONZALEZ, antiguo soldado, a quien cupo por singular y curiosa coincidencia acompañar a dos gobernadores en trances difíciles; en 1851 al gobernador Benjamín Muñoz Gamero desde Agua Fresca hasta Punta Arenas durante los dolorosos sucesos del motín de Cambiazo y en 1877 a don Diego Dublé Almeida, a quien sirvió de guía en oportunidad que éste marchaba hacia Skyring en demanda de auxilio para dominar el motín de los artilleros de Marina. Posteriormente el mismo González fue el mensajero que debió alcanzar al teniente de la Armada Juan Tomás Rogers que se hallaba explorando la zona del lago Argentino, para comunicarle la nueva de la sublevación indicada.

Chilenos también fueron REMIGIO MUÑOZ, que condujo al viajero inglés Evelyn Ellis hasta el lago Santa Cruz (1877) y al ex-gobernador Diego Dublé Almeida hasta Misioneros (1879), expedición de la que también participó LUIS ULLOA; JOSE OLGUIN, que acompañó al teniente Ramón Serrano en su expedición a la Tierra del Fuego (1879); AGUSTIN URBINA, ex-marinero, compañero de Rogers en su segunda expedición al lago Argentino y Última Esperanza (1879); FRANCISCO o JERONIMO JARA, antiguo mayordomo en la Escuadra Chilena, quien fue un fanático de la caza del guanaco y del avestruz y que acompañó a Rogers en su dos memorables exploraciones; IGNACIO MUÑOZ, buen conocedor de pampas y RAFAEL MAYORGA, ROSAURO NAVARRETE y SAMUEL VENEGAS, guías de los misioneros salesianos en varios viajes patagónicos realizados entre 1888 y 1895.

Pero sin lugar a dudas el prototipo, la flor y nata de los baqueanos fue SANTIAGO ZAMORA o con toda propiedad "el baqueano" Zamora.

Era originario del centro de Chile en donde había trabajado como vaquero. Llegó a Punta Arenas hacia 1868, integrando probablemente el contingente de colonos que trajo consigo el gobernador Viel.

Poco hubo de durar su actividad como colono pues no aviniéndose con la vida sedentaria, optó por abandonarla para dedicarse a recorrer el enorme territorio situado al norte de Punta Arenas, ya en busca de animales vacunos, ya en la caza de guanacos y avestruces, bien en afán exploratorio de minerales. Las pampas y tierras de la precordillera ejercieron sobre Zamora una fuerte atracción, tanto que la mayor parte de su existencia a contar de 1870 la pasaría deambulando por ellas.

Años de correrías hicieron de Zamora un conocedor experto de todas las regiones preandinas y andinas situadas al sur del río Santa Cruz. Trabajador, buen cazador y muy competente en su variado oficio, hubo de ser el guía obligado de viajeros y exploradores, a quienes sabía deleitar en las horas del descanso y al amor del fuego, a fuer de pampero payador, con el relato de aventuras y de costumbres tehuelches.

A Zamora se debe el descubrimiento de los mantos carboníferos de Mina Rica y Mina Marta, y especialmente el descubrimiento y el conocimiento de todo el vasto distrito lacustre y de los valles del interior de Última Esperanza, en los que encontró además las grandes manadas de caballos cerriles (baguales), y aún del lejano lago andino que después sería bautizado "San Martín" por el explorador Francisco P. Moreno.

En el valle superior del río de las Chinas, en un lugar estratégicamente situado construyó un corral de palo a pique para capturar y encerrar a los baguales. Dicho lugar fue conocido durante mucho tiempo como el "corral de Zamora". Sus informaciones y conocimientos fueron valiosos en particular para el explorador Rogers, cuyos descubrimientos revelaron la existencia de una cuenca hidrográfica muy extensa, independiente del sistema del lago Argentino y río Santa Cruz, y tributaria de las aguas del océano Pacífico.

El explorador argentino Agustín del Castillo, dejó de

Zamora una descripción que constituye un vivo retrato del baqueano.

“Este viejo —escribió el explorador en 1887— que no “conoce su edad, hace 28 años que vive en aquellas regiones (¿no será éste el primer cristiano que se metió a vivir “solitario en el sud cuando la Patagonia se hallaba yerma y “fria?), donde sus proezas como hombre atrevido y de corazón son conocidas por todos los habitantes. Zamora ha sido “el mejor baqueano que ha existido y el que más ha corrido “las cordilleras en todos los sentidos. Al presente ha perdido “ya la memoria y es de poca utilidad en el campo, está lleno “de achaques. Este hombre extraordinario ha sido en sus buenos años una máquina de trabajo y de movimiento; su solo “brazo ha apresado cientos de vacas y yeguas salvajes, siendo “considerado como el mejor enlazador del territorio. Casi no “hay anécdota en la Patagonia en que no esté mezclado el “nombre de este hijo del desierto. Ha vivido siempre separado “de su familia; jamás dejó de celebrar donde quiera que se “encontrase el aniversario de la independencia chilena, a “cuya nacionalidad pertenece, es fanático por su patria, y en “sus creencias tiene toda la superstición de los indios. En “los últimos años no pudiendo ya trabajar, se unió a los señores Greenwood y Poivre. En unión de estos señores continuó “y continúa sus correrías, habiéndoles hecho el legado de sus “conocimientos prácticos de aquella región. Sin temor de “errar puede considerarse que el viejo Zamora no debe tener “menos de unos 95 años. El cuerpo de este pobre hombre es “una máquina llena de fracturas, él es rengu de una pierna “y tiene la otra torcida, le faltan varios dedos de una mano, “tiene un brazo roto, varias costillas fracturadas y sólo cuenta “para su servicio. . . un solo ojo. . .”

La descripción es demasiado elocuente (aunque exagerada en la apreciación de la edad de Zamora y en la del tiempo de permanencia en el territorio), como para agregar algo más sobre este viejo chileno aventurero, trabajador, generoso, valiente y patriota. De él no conocemos su fin; tal vez haya muerto en su ley, solitario y libre en algún perdido valle andino que eligió como postrer morada, sin otra compañía que la de su caballo y algún perro fiel; descansando para siempre en la noble tierra patagónica austral, en la que abrió junto con otros huella imborrable y pionera.

Aquellos viejos vagabundos del pasado, rastreadores y

campañistas, arrieros, guías y cazadores, genéricamente baqueanos, cuyo paso se encuentra tan estrechamente vinculado con el posterior desarrollo austral merecen el recuerdo y el reconocimiento de todas las generaciones de patagónicos.

El archipiélago de la Madre de Dios y otras islas

En la región noroccidental de Magallanes, colindando con el océano Pacífico y al poniente de la ruta habitual de navegación, existen dos grandes grupos de islas situadas entre el golfo de Trinidad por el norte y el estrecho Nelson por el sur. El primero de estos grupos es el archipiélago Madre de Dios formado por la gran isla del mismo nombre y la isla Duque de York, además de varias otras menores de las que la más conocida es Guarello. Hacia el sur de estas islas, separadas por el canal Concepción, hay otro grupo importante conformado por las islas Hannover, Farrel, Doñas, Presidente González Videla, Jorge Montt y Diego de Almagro que son las mayores y numerosas otras islas de menor tamaño.

Esta zona insular es una de las áreas más inhóspitas de la Región, típica del impresionante mundo archipiélagico patagónico. Islas cuyos bordes se alzan abruptamente hacia lo alto y donde la vegetación se aferra a las hendiduras de las rocas o en la siempre estrechísima franja litoral. País brumoso, donde el agua reina soberana bien en forma del eterno oleaje que incansable bate las costas, o en forma de lluvia que cae implacable e incesantemente sobre las tierras, lavando hasta bruñirlos a cerros y montañas; bien empapando el suelo que donde no es roca es una masa semilíquida de turbales y pantanos. Tal vez en parte alguna del territorio magallánico el agua, como elemento de la naturaleza, reviste más presencia: literalmente escurre por las laderas, chorrea del ramaje de las hirsuta vegetación, cae, en fin, incesante desde el tormentoso cielo. La pluviometría de esta zona es no sólo la mayor de Chile, sino una de las más altas del planeta, alcanzando en Madre de Dios a siete metros por año con una precipitación media para el área que supera los cuatro metros anuales. Sin embargo, en un mundo tan tenebroso, que

pareciera no haber pasado del segundo día de la Creación, la vida natural muestra su esplendor vegetal en los escasos reparos a sotavento; allí prospera el helecho gigante de Magallanes, alcanza algún vigor el ciprés de los canales, además de otros árboles comunes de la región y desarrollan abundosos numerosos arbustos que en primavera y verano engalanan con sus hermosas flores, como el coicopihue, nuestra flor símbolo, el michay, el voquí-voquí, el taique, el huinque, el pilpilvoquí, la fucsia y el ciruelillo entre otras, lo que hace de estas islas patagónicas al parecer tan hoscas un verdadero jardín, al que animan los pájaritos de variada especie.

Aunque es posible que Hernando de Magallanes haya sido el primero en avistar estas tierras insulares al remontar la costa occidental de la Patagonia, luego de salir del Estrecho de su nombre, quien las descubrió y las reconoció inicialmente fue el eximio piloto Juan Ladrillero, que surcó sus aguas a fines de 1557. Pero su primer explorador propiamente tal fue el ilustre Pedro Sarmiento de Gamboa, quien recorrió el área entre los meses de noviembre de 1579 y enero de 1580. Fue el capitán español el primer hidrógrafo que acucioso relevó el intrincado litoral archipiélagico descubriendo islas, canales y buenos puertos de abrigo.

Sarmiento arribó a la región marítima antes descrita el 17 de noviembre del dicho año 1579, bautizando con el nombre de la Santísima Trinidad al golfo y gran canal a través de los cuales se accede desde el océano hacia el interior de la Patagonia insular. Dos días más tarde acometió a su flotilla un tremendo temporal del norte que tuvo a muy mal traer a las carabelas. "Lo que aquí se debió sentir —relató después Sarmiento— júzguelo quien en otras semejantes se ha visto". Desesperados por librarse de la tormenta los españoles exploraron la costa de la tierra del sur del canal Trinidad y al fin dieron con el puerto de salvación.

Pero dejemos que sea el mismo Sarmiento quien nos relate, con castizo lenguaje marinerico de la época, el oportuno hallazgo y sabremos así además el por qué del nombre de la gran isla en donde el hecho tuvo ocurrencia.

"Y así —contó el gran capitán —en el nombre de la "Sacratísima Reina de los Angeles, largamos las amarras por "mano, teniendo primero el trinquete arriba; y en un instante "nos llevó la Madre de Dios y nos metió por el boquerón, "que iba tocando con los penoles casi en las tierras de ambas

"partes; y llegamos al otro puerto sondado, donde surgimos, "y quedamos en una bonanza y tranquilidad maravillosa..." Este puerto salvador fue llamado, y aún hoy es así conocido, con el nombre de Nuestra Señora del Rosario, como la isla se llama Madre de Dios.

Al día siguiente, que era domingo, los españoles bajaron a tierra y en agradecimiento por los favores recibidos de la Providencia entonaron el Te Deum y luego participaron del sacrificio de la misa, tras lo cual Pedro Sarmiento tomó posesión de las islas y demás tierras circundantes en nombre del Rey Felipe II, dejando como señal de la misma una gran cruz en sitio prominente.

En los días y semanas siguientes los navegantes exploraron y reconocieron el quebrado litoral del archipiélago. Avanzando hacia el sur lograron alcanzar por la costa del océano hasta el extremo septentrional de la actual isla Diego de Almagro, retornando luego hacia el norte hasta Puerto Bermejo y desde allí dieron rumbo al sur por los canales Pitt y Esteban.

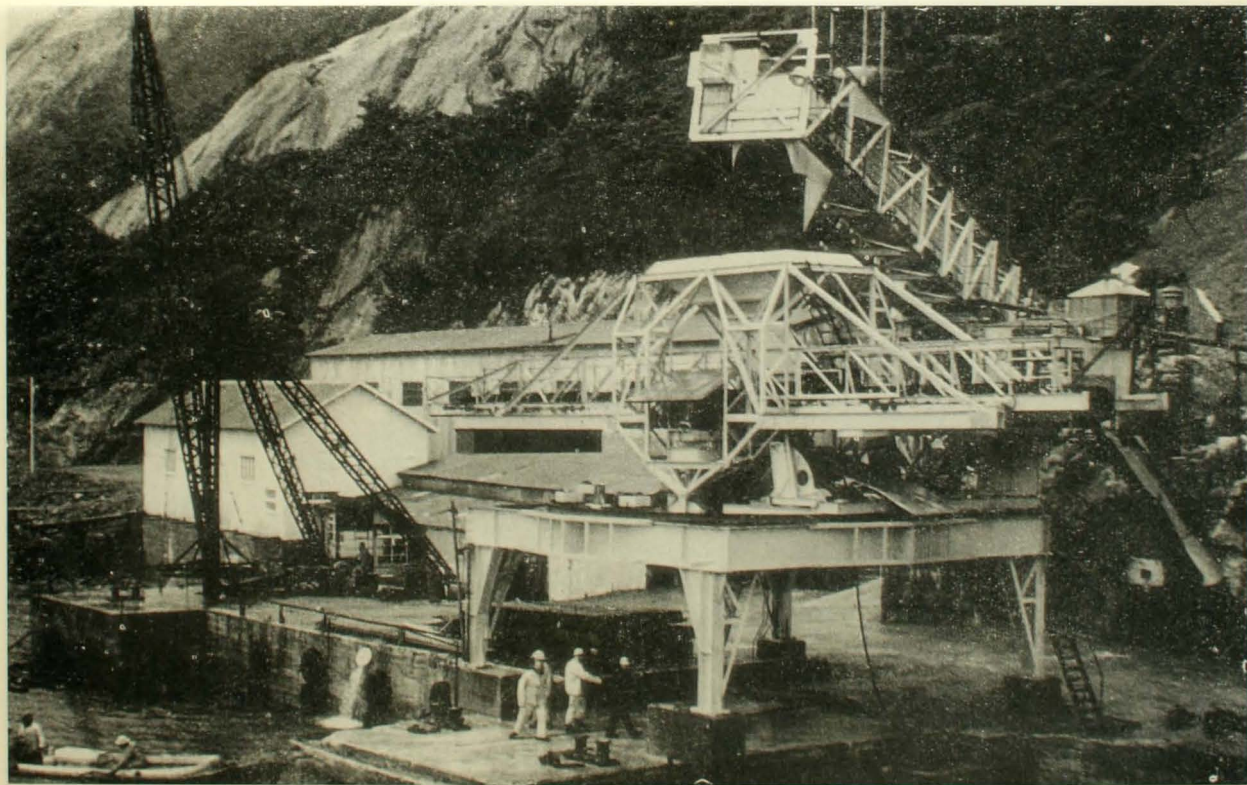
El reconocimiento geográfico más completo del área archipelágica de la que nos ocupamos, como de todos los canales patagónicos y fueguinos fue realizado recién en el primer tercio del siglo pasado por los hidrógrafos británicos Parker King y Fitz Roy, proseguido más adelante, a partir de la década del setenta por otros marinos de esa nacionalidad, por los italianos de la corbeta **Magenta** y especialmente por la Marina de Chile que inició el relevamiento en 1875 y lo ha proseguido hasta hoy, en laboriosa faena que aún no tiene término.

En un mundo tan inhóspito, la vida humana con todo no ha estado ausente. Desde tiempo inmemorial los indios canoeros, esos incansables vagabundos del mar, para quienes brumas, tormentas y la sempiterna lluvia constituyeron los elementos típicos del medio natural con el cual se substanciaron, recorrieron el dédalo de islas e islotes en sus permanentes viajes marítimos en procura del sustento. Relativamente numerosos antaño, con la llegada del siglo XX y el mayor contacto con los blancos, proceso siempre pernicioso para los aborígenes, se inició el acelerado descenso de la población indígena.

A partir de 1830 los alakalufes tuvieron la compañía, no siempre deseada ni grata, de otros navegantes que apa-



Vapor "Keel Row" de la casa Braun & Blanchard fondeado junto al litoral de la isla Cambridge (Diego de Almagro) en 1924



Muelle mecanizado de carga de la Cía. de Aceros del Pacífico en isla Guarelo. - Fotografía del autor en febrero de 1969.

recieron por los archipiélagos y en particular por los desolados roqueríos del occidente: estos fueron los foqueros norteamericanos y más tarde los loberos de Punta Arenas, quienes periódicamente llevaban a cabo sus expediciones cazadoras en procura de los apreciados lobos de dos pelos, deambulando para ello por las casi inaccesibles rocas que constituían el refugio de los animales.

Hacia fines del siglo pasado y comienzos del presente, la presencia humana en el área insular que nos ocupa llegó a ser menos frecuente aún. Para entonces la población indígena declinaba visiblemente hasta el punto de desaparecer tiempo después, mientras que las diezmadas o arrasadas loberías señalaban el término de una actividad económica. Fue entonces que por los desolados canales patagónicos de los primeros años de este siglo, aparecieron de tarde en tarde algunos aventureros empeñados en buscar o crear riqueza, explorando en busca de terrenos pastoriles para iniciar explotaciones ganaderas, sin éxito desde luego, o cateando vetas minerales en espera de dar con filones de fortuna. Así hubo de ser como un buen día de 1914 el infatigable nauta que fuera Pascual Rispoli recaló en la isla Cambridge y pudo contemplar con asombro sus lavadas paredes rocosas de color blanco y gris, descubriendo de tal modo no una veta sino toda una isla de mármol, es decir carbonato de calcio con una pureza de 99% y 98% según se tratara de mármol blanco u oscuro veteado. Fue este famoso marino napolitano quién trajo la gran piedra marmórea que por muchos años estuvo en la Plaza Muñoz Gamero, en el sitio donde hoy está el Asta Monumental y que posteriormente fue trasladada a la Plaza Lautaro donde hoy se encuentra.

La pureza del mineral como la extensión del yacimiento y la relativa cercanía de la isla Cambridge (después rebautizada Diego de Almagro) a la ruta habitual de navegación de los vapores, hizo pensar a muchos en la posibilidad de intentar una explotación industrial. Las primeras manifestaciones mineras se hicieron en 1916 y otras en 1924. Estas últimas fueron originadas en el interés de los ingenieros Emilio Swierczewski y Doimo Cettineo quienes planearon desarrollar una explotación en forma. Con el fin de demostrar la factibilidad de la iniciativa y las ventajas de la misma organizaron una expedición de reconocimiento que tuvo lugar en septiembre de 1924. En el vapor **Keel Row** de la compañía Braun

& Blanchard se embarcaron los nombrados profesionales, personeros de empresas interesadas, técnicos marmolistas y periodistas, quienes realizaron un viaje que fue calificado de exitoso por la prensa, considerando los objetivos tenidos en vista.

Realizados los diversos análisis mineralógicos, que resultaron ampliamente favorables por lo demás, Swierczewski y Cettineo se dieron a la tarea de interesar a diversos inversionistas para la organización de una empresa que asumiera la explotación. Surgió así en 1926 la sociedad anónima "Compañía Industrial Mármoles de Cambridge" con un capital de \$ 6.000.000 de la época, con sede en Santiago, y cuyo director-gerente fue Emilio Swierczewski, en tanto que Doimo Cettineo fue designado encargado de la explotación.

Los trabajos preliminares de la misma se iniciaron con bastante dificultad en 1929, por razón del aislamiento del yacimiento, lo inhóspito del lugar y por la insuficiencia de capital. Aunque al cabo de laboriosa faena se extrajo cierta cantidad de mineral, se tropezó con la dificultad de su comercialización debido a lo elevado de los fletes hasta Buenos Aires, principal centro consumidor previsto, al bajo precio ofrecido y en general a la seria crisis que vivía la economía mundial por aquel tiempo. Ello fue causa de progresivo desaliento en algunos accionistas y directivos, concluyéndose por abandonar la explotación hacia 1931.

Pasaron los años y recién en 1945 pudo constatarse un nuevo interés por los yacimientos de carbonato de calcio al arribar a la isla Diego de Almagro el ingeniero Herbert Hornkohl en plan de prospección mineral, con miras a una ulterior explotación industrial, pero el asunto finalmente quedó en nada.

El intento referido sirvió al menos para que se realizaran reconocimientos geológicos en diversas islas de ambos archipiélagos, comprobándose de tal manera la riqueza en calizas que allí existía.

Fue entonces cuando al ponerse en marcha la siderurgia nacional, la Compañía de Acero del Pacífico constituyó pertenencias mineras sobre la isla Guallelo del archipiélago Madre de Dios y estableció allí alrededor de 1950, mediante el trabajo de un grupo de obreros y técnicos dirigido por el ingeniero Luciano Cruz-Coke, un centro de extracción de car-

bonato de calcio, mineral empleado como fundente en el proceso industrial de elaboración del acero.

Para dar una idea de la riqueza mineral del área de Madre de Dios e islas adyacentes, basta señalar que las reservas de la sola isla Guarello se han estimado ¡en dos billones de toneladas! Esto, para que comprendamos y recordemos la magnitud de los recursos de todo orden que tiene nuestro querido Magallanes.

La mina se explota en forma totalmente mecanizada y su producción anual oscila entre 250.000 y 500.000 toneladas de carbonato de calcio. La extrema rigurosidad del clima hace que las condiciones de vida y de trabajo sean especialmente duras; por ello en Guarello solamente habitan hombres, quienes laboran por períodos continuados de cuatro meses, al cabo de los cuales son relevados por otros trabajadores.

Allí, en medio de un paisaje áspero, eternamente húmedo y brumoso, calmo y despejado por rarísima excepción, un puñado de chilenos —modernos pioneros de la Patagonia— extrae riqueza, en diaria y penosa labor, contribuyendo al progreso industrial del país, valorizando económicamente tan aislada región insular a lo largo de cuyas costas cruzan naves mercantes de todo tipo, incluyendo los grandes petroleros que utilizan la ruta del canal Trinidad para salir hacia el Pacífico, repitiendo periódicamente las épicas singladuras de los veleros descubridores de antaño.

Las travesías del cabo de Hornos

La reciente proeza deportiva realizada por un grupo de socios del Club de Deportes Náuticos que cruzaron a vela, en el cúter **Rayo**, el cabo de Hornos de occidente a oriente,* nos trae el recuerdo del tiempo histórico en que tal travesía se cumplía por necesidad de las navegaciones, en singladuras de durísimo esfuerzo que llenan todo un capítulo de los anales de la epopeya marítima de la humanidad.

El cabo que da remate final a América fue descubierto y bautizado de Hoorn por Willem Schouten y Jacobus Le Maire el 29 de enero de 1616. Con tal hecho ocurrió el hallazgo de un nuevo y amplísimo paso entre los océanos Pacífico y Atlántico. Esta ruta comenzó a ser utilizada paulatinamente por los navegantes que dieron en preferirla en atención a la mala fama —constatada reiteradamente por lo demás— que había ganado el paso del estrecho de Magallanes cuyos fortísimos vendavales habían hecho y hacían de las suyas causando increíble maltrato a los navíos que por él se habían adentrado.

Pero no se crea ni por un momento siquiera que el cambio resultaba del todo favorable; por el contrario muy pronto los marinos cayeron en la cuenta de los peligros que encerraban los mares casi siempre tormentosos del sur del Cabo, algunos sufriendo con su naufragio la aventurada experiencia, iniciándose así un triste recuento de siniestros que tuvo en el navío holandés **Orangie Boom** de la armada de Hendrick Brouwer, perdido en 1643, su primera víctima conocida.

Sin embargo de la conciencia de los serios riesgos que debían esperarse en la brava travesía, el cruce del cabo de Hornos pasó a generalizarse durante el siglo XVII en la

* Esta nota fue escrita el 22 de noviembre de 1975.

misma medida en que se abandonaba el trayecto del estrecho de Magallanes, y todo ello sólo Dios sabe a costa de cuántas naves y vidas perdidas de las que crónica alguna ha conservado el recuerdo.

Con el auge de la navegación mercantil que comenzó a registrarse en las aguas sudamericanas a partir del segundo tercio del siglo XIX, la ruta del cabo de Hornos pasó a ser más frecuentada por los veleros pero no por los vapores que por entonces pasaban a incorporarse a la vida marinera, los que prefirieron el trayecto más seguro del estrecho de Magallanes, con lo que vino a restituirse a este gran canal parte de su perdida importancia. Las razones de este tráfico estuvieron en el incremento del comercio entre las naciones marítimas de Europa y las nuevas repúblicas que habían surgido en el continente, en particular Chile y Perú, como el establecimiento de nuevas factorías en la vastedad del Pacífico y el desarrollo creciente de las inmensas colonias británicas de Australia y Nueva Zelandia, como también de los ricos territorios de la costa occidental de los Estados Unidos y Canadá.

Inclusive los transportes nacionales que realizaban con relativa periodicidad el abastecimiento de la modestísima colonia chilena de Punta Arenas, en el estrecho de Magallanes, utilizaron en ocasiones la ruta de los mares australes del cabo de Hornos cuando enloquecidas borrascas les impidieron franquear el paso occidental del Estrecho. Tal ocurrió con los bergantines **Meteoro**, **Ellen Elisabeth** y **Rómulo**, cuyos nombres hemos extraído de los archivos, y con el **Pizarro**, bergantín que en febrero de 1859 zarpó de Punta Arenas por la vía del Atlántico, perdiéndose según se supone fundadamente en aguas del cabo de Hornos pues jamás volvió a saberse de él y su infortunada tripulación. A bordo de la nave viajaban soldados del relevo de la guarnición de la Colonia, sus familiares y algunos colonos. El **Pizarro** pasó así a engrosar la ya nutrida lista de víctimas de la travesía que contaba con naves veleras de muchas banderas y que de tan triste suerte habían debido rendir tributo a la voracidad de los mares del Cabo.

Pero a partir del último tercio del siglo pasado y cuando el cruce del cabo de Hornos parecía ceder frente al notable incremento de tráfico que mostraba el estrecho de Magallanes, hé aquí que nuevas circunstancias de carácter económico le devolvieron importancia, iniciándose así un

período singularísimo en los anales marítimos cuya actividad tomaría medio siglo: la era de los **Clippers**, los formidables buques veleros de tres, cuatro y hasta cinco palos, joyas de la arquitectura naval de todos los tiempos.

El salitre del Perú, antes de 1879, y de Chile después, fue la primera razón que hizo llegar a los puertos de Taltal, Tocopilla, Pisagua e Iquique a centenares de veleros de distintas banderas para recoger el preciado abono natural. Otro mineral, el níquel de Nueva Caledonia, motivó durante largo tiempo un movimiento intenso de naves veleras. Australia y Nueva Zelandia exportaron a su turno durante décadas lanas, cueros, trigo y minerales con destino a la insaciable Europa de la revolución industrial.

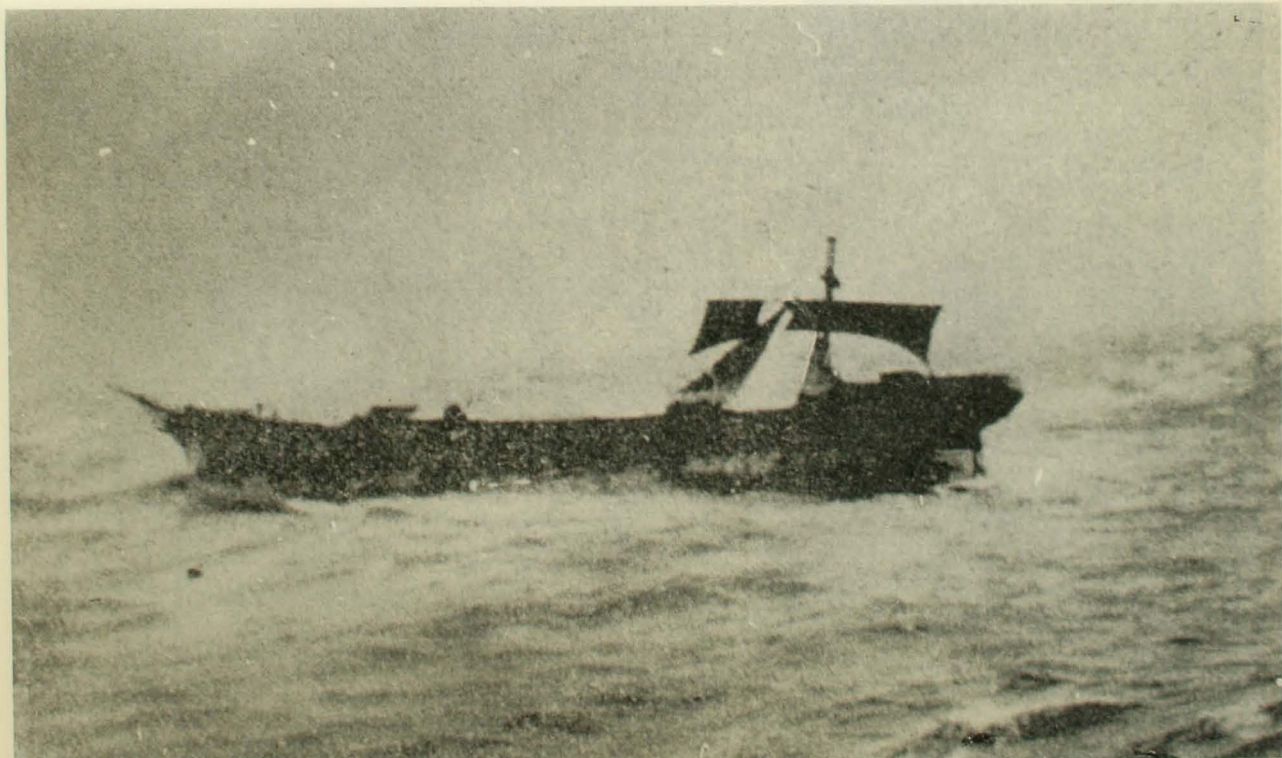
El movimiento marítimo que originó este comercio fue no sólo activísimo sino además causa de verdaderas carreras náuticas en las que compitieron los bravos capitanes y pilotos y sus avezadas tripulaciones luchando con los tormentosos mares australes ¡Y qué luchas! Porque fueron contadísimos los veleros que cruzaron sin problemas y rápidamente el mar de Drake, pero cuántos otros bregaron por días, semanas y hasta meses con los endemoniados elementos del mar y del aire. Sirva de ejemplo lo que aconteció con la barca norteamericana **Edward Sewall** que cruzó el estrecho de Le Maire el 10 de marzo de 1900 en demanda del cabo de Hornos y recién el 9 de mayo, es decir dos meses después, pudo navegar libremente por el Pacífico rumbo al norte; o lo ocurrido al velero de tres palos francés **La Rochejaquelein** que demoró el cruce entre el 12 de octubre y el 19 de noviembre de 1909. Tanto en uno como en otro caso las naves en sus alocadas singladuras alcanzaron o mejor dicho fueron arrastradas hacia el meridión hasta las aguas antárticas, al sur del paralelo 62°.

Otros buques, sensiblemente, no tuvieron tanta suerte y se perdieron algunos en medio de verdaderas tragedias, sabiéndose de hechos terribles como aquellos casos en que capitanes o pilotos y tripulantes perdieron la razón por causa de los sufrimientos, suicidándose algunos y originando otros mayores desastres, mientras muchos fueron literalmente barridos por las olas que los sumergieron en el mar. Entre 1850 y 1900 se cuentan cerca de cien naves naufragadas en las aguas del cabo de Hornos.

Algunos lograron pasar a costa de grandes averías, con



Barca "Alejandrina" a poco de arribar al puerto de Punta Arenas
luego de su rescate en bahía Policarpo. (1918).



Aspecto de la barca alemana "Pinna", uno de los últimos veleros que sucumbió a las furias de los mares del cabo de Hornos (1929).

el velamen desgarrado y los mástiles rotos o abatidos; y otros en fin no pudieron superar las dificultades y acabaron entre las rocas del litoral sur de la Tierra del Fuego, como sucediera entre varias con las fragatas y barcas **La Vendée**, **Indian Empire**, **Kate Kellog** y **Andrina**, fragata ésta que se varó en 1898 y que fue rescatada veinte años después por armadores magallánicos pasando a transformarse en el velero **Alejandrina**, que en navegación o como pontón permaneció en nuestro puerto hasta 1952.

El movimiento marítimo por las aguas del cabo de Hornos se calculó para el año 1890 en 1.122 veleros de distintas banderas, principalmente alemana, británica, norteamericana y francesa, que cruzaron en uno y otro sentido, mientras que para 1906 se estimaba que la cifra era de 2.500 veleros anuales. Por tan intenso tráfico, como por los frecuentes siniestros que tenían ocurrencia fue que la South American Missionary Society determinó ya en 1888 trasladar su misión desde Ushuaia hasta la isla Bayly, en el archipiélago Wollaston, para servir de puesto de socorro para los naufragos del Cabo. Otro tanto hizo la Armada de Chile al noticiar en 1906 a los navegantes que los islotes Ildefonso y otros se hallaban habitados temporalmente y podían hallarse en ellos auxilios limitados.

En la medida que crecía el tráfico la arquitectura naval alcanzaba su más calificada expresión en los veleros hermosos y airosos, cuyas líneas estilizadas eran la admiración de los puertos del mundo. Así citamos como magnífico exponente a la famosa fragata alemana **Preussen**, de la renombrada flota velera de los "P" de la casa Laiesz de Hamburgo, construída en 1902 y que medía 144 metros de eslora o longitud y en cuyos cinco mástiles desplegaba nada menos que 5.562 metros cuadrados de velamen.

Pero no sólo las aguas del cabo de Hornos conocieron del surcar de tan admirables y esbeltos veleros de ultramar, sino también de modestos cúteres y goletas de los loberos magallánicos que desde 1890 y aún antes y hasta 1910 merodearon por los roqueríos exteriores en busca de las cotizadas pieles de lobo marino; también embarcaciones del mismo tipo traficaron ocasionalmente transportando el producto de increíbles como primitivas explotaciones minerales existentes en islotes de la vecindad del Cabo. Finalmente

los balleneros puntarenenses desde 1904 y hasta 1915 operaron en innumerables ocasiones en aguas oceánicas del cabo de Hornos en faenas de caza de cetáceos que constituyeron verdaderas proezas de navegación.

Y volviendo al tráfico de los grandes veleros, éste vino a hacer crisis con la Primera Guerra Mundial que pasó a interrumpirlo bruscamente y luego por las consecuencias económicas de la conflagración que acabaron por liquidarlo, de suerte que para 1925-1930 ya eran muy escasos los buques que franqueaban el paso del cabo de Hornos. Se alcanzó de tal modo hasta el año 1939 en que el segundo conflicto bélico mundial puso término a las travesías, relegando a la historia náutica una de las navegaciones más atrevidas en los mares del globo, como las hazañas marineras de las bravas tripulaciones que la realizaron.

Pero el recuerdo romántico de tantas jornadas durísimas en medio de la soledad agobiante del mar austral, teniendo por única y ajena compañía a los errantes albatros, se hizo imborrable para quienes las habían vivido, llevando a muchos veteranos a formar una suerte de hermandad internacional destinada a agrupar a cuantos habían cruzado el cabo de Hornos en buques veleros. Nació así en Saint Malo, Francia, la organización cuyo nombre podría traducirse al castellano como "Fraternidad Internacional de Capitanes Cabohorneros" y que aunque inexorablemente reducida en el número de sus miembros por el paso de los años, se mantiene activa hasta hoy con dos centros principales, Saint Malo y Hamburgo; publicando boletines y manteniendo en el puerto francés el Museo Internacional Cabohornero, que es un repositorio interesantísimo de recuerdos de la navegación velera por los mares del mundo.

La hazaña deportiva del Club de Deportes Náuticos ha venido a restablecer en Punta Arenas la vinculación que en el pasado tuviera con la navegación a través del paso rival del estrecho de Magallanes, al recibir en aguas de su rada a meritorios cascos veteranos de muchas singladuras memorables en los mares del cabo de Hornos. Puerto marítimo por excelencia del confín meridional de esta hermosa parte del globo, Punta Arenas debe mantenerse como centro de románticos recuerdos marineros y para que tal suceda estamos contribuyendo con nuestra permanente preocupación histórica.

La Tierra del Rey Guillermo (isla Riesco)

Fueron los marinos británicos de la expedición de Robert Fitz Roy quienes al penetrar y recorrer, los primeros, las aguas interiores de Otway y Skyring —verdaderos lagos salados— avistaron también por vez primera la región situada hacia el sur y occidente a la que creyeron prolongación peninsular de la Patagonia y que llamaron "Tierra del Rey Guillermo IV" en homenaje a su soberano. Fitz Roy y sus oficiales iniciaron el reconocimiento del nuevo mundo geográfico interior recién descubierto con el relevamiento de parte de las aguas y litorales. Este trabajo de hidrografía fue posteriormente proseguido, en 1877, por el capitán de fragata de la Armada de Chile don Juan José Latorre y algunos de sus oficiales, los tenientes Federico Chaigneau y Juan M. Simpson, que fueron los primeros en recorrer y penetrar las tierras del litoral norte. La condición presunta de porción continental la tuvo la Tierra del Rey Guillermo hasta 1903, época en que el teniente de la Armada Ismael Gajardo, en un memorable periplo exploratorio descubrió el largo, sinuoso y angosto canal que hoy lleva su nombre, que une las aguas de Skyring con las del golfo Xaultegüa en el estrecho de Magallanes, poniendo de tal modo en evidencia la insularidad del territorio, que pasó entonces a denominarse "Isla Riesco" en homenaje al entonces Presidente de la República don Germán Riesco.

Por otra parte sucesivas comisiones hidrográficas de la Armada de Chile llevadas a cabo en los últimos años del siglo pasado y en la primera década del actual, fueron descubriendo y relevando el intrincado litoral sudoccidental hasta llegar a obtener su real conformación geográfica.

La isla Riesco posee una superficie que alcanza a los 6.000 kilómetros cuadrados, teniendo una longitud de 125

kilómetros entre la costa del canal Fitz Roy y aquella que da al estrecho de Magallanes, con un ancho variable que va desde 75 kilómetros hasta 7,5 kms., en el istmo que une la península Córdoba con la parte principal de la isla. Con tales dimensiones la isla Riesco es una de las mayores del archipiélago magallánico y posee además la singularidad de constituir un verdadero enclave insular en la Patagonia continental con la que en épocas geológicas estuvo unida y de la que está separada por tres canales angostos labrados por los hielos, el Fitz Roy al noreste, el Jerónimo al sudoeste y el Gajardo al oeste. Fisionómicamente la isla muestra dos grandes zonas que cubren cada una aproximadamente una mitad divididas por el istmo o angostura que va desde el fiordo Riquelme en el seno Skyring, hasta la gran bahía Fanny en el sur. Una de estas zonas es la parte nororiental conocida tradicionalmente como "Tierras de Ponsomby", de contornos regulares, formada por terrenos bajos que se van levantando suavemente hacia el interior y el suroeste. Sus mayores alturas son los montes Simpson, Fernández Vial, Molina, Chaigneau y Pomar que testimonian las exploraciones de los marinos chilenos.

De los cerros nacen numerosos ríos y chorrillos de curso generalmente breve, de los cuales los principales son el río Prat que vierte sus aguas al seno Skyring y el río Grande (en todas partes hay uno) que cae hacia el seno Otway; en el interior se encuentra además el lago Riesco, el mayor de la isla, de dimensiones parecidas a las de la laguna Cabeza del Mar. Tanto geológicamente como por la vegetación y otros recursos naturales que posee y por sus condiciones climáticas el distrito de Ponsomby es del todo similar a las vecinas tierras continentales de la precordillera patagónica. Por tal razón este sector fue la zona donde se estableció el hombre en forma permanente en plan de explotación de los recursos naturales.

La otra porción de la isla Riesco, la zona sudoccidental, es un área del todo diferente; sus contornos irregulares en extremo señalan numerosos fiordos y bahías y originan además la gran península terminal de la isla, la península Córdoba, cuyo nombre recuerda al destacado navegante español que a fines del siglo XVIII realizó exploraciones hidrográficas en la mitad occidental del estrecho de Magallanes. Orográficamente esta parte es una sucesión sin cuento de

montañas, campos nevados y glaciares que constituyen la prolongación discontinua de la gran cordillera de los Andes, donde campea el monte Ladrillero de 1.665 metros de altura, el mayor pico de la isla. Esta zona es un área virtualmente virgen y prístina, a lo menos en su interior absolutamente desconocido, de la que el hombre —por fortuna— ha permanecido ausente; con un clima riguroso y lluvioso que permite la presencia de especies forestales tales como el ciprés de los canales y otras propias de áreas húmedas, y naturalmente con enormes extensiones de turbales.

La isla Riesco, situada como está en su mayor porción en la vertiente oriental andina, constituye hoy enterados tres cuartos del siglo que corre una zona típica de colonización que cuenta apenas con unos 80 kilómetros de caminos y huellas troperas y que de hecho es una reserva de recursos naturales cuantiosos, suceptibles de interesante aprovechamiento económico en el porvenir.

La presencia colonizadora del hombre en la isla Riesco se origina con las andanzas de un inquieto francés, Jorge Meric, quien al arribar a la colonia de Punta Arenas en 1873 pasó a ser uno de los dos primeros colonos de su nacionalidad que se radicaron para siempre en la Patagonia austral. De espíritu aventurero y enamorado de la naturaleza, este pionero recorrió distintas zonas del territorio magallánico penetrando en isla Riesco en la década del 80, descubriendo en 1889 yacimientos carboníferos en la costa norte, a los que dio el nombre de Mina Magdalena. Por el mismo tiempo Meric ocupó campos en la zona de Ponsomby iniciando el poblamiento ganadero. Sin embargo de tal actividad se dirigió a Francia en donde procuró interesar capitales para iniciar y desarrollar la explotación carbonífera. Su preocupación si no obtuvo capitales consiguió al menos la llegada de un reputado especialista en minas, el ingeniero H. Babinsky, quien muestreó y analizó el yacimiento, entregando un informe, el primero completo científicamente hablando de los carbones de Magallanes, con resultados favorables a la explotación.

Pero sigamos con la colonización pastoril y veamos como a Meric lo siguieron otros franceses: Eduardo y Adrián Soury, Juan Lecocq y Emilio Gosselin quienes en 1891 obtuvieron de la Gobernación una vasta concesión que abarcó los mejores campos disponibles de Ponsomby, entre los

senos Skyring y Otway. Con todo en 1894 la Sociedad Doré y Cía. (por lo visto la isla Riesco era tierra de franceses) obtuvo los campos que ocupaba Meric; más tarde se instalaron como colonos Schuylenburg y Cía., Pedro Davet, Juan Zaldívar, Julio Cordonnier, Luis Díaz, Thomas y William Douglas, y Carlos Hoffmann, entre varios. Sin embargo al producirse la gran fiebre de tierras al comenzar el presente siglo, el Supremo Gobierno entregó los mejores campos de la isla, los de Ponsomby, varios centenares de miles de hectáreas, a la Sociedad Fuenzalida Rudolph y Cía., formada en el centro del país con ánimo especulativo, la que en 1905 transfirió sus derechos a la Sociedad Ganadera de Ponsomby y Ultima Esperanza y de ésta, en 1906 pasaron a la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego que detentó los campos hasta 1930, aunque sin ocuparlos directamente entregándolos al subarriendo. A partir de 1930 los terrenos ganaderos fueron concedidos en guardadurías y una vez promulgada la ley de Tierras de Magallanes, se comenzó a contar de 1938 con la entrega de campos en arrendamiento, proceso que se completó en los años cincuenta cuando se recuperaron los terrenos ocupado por la Estancia Ponsomby y que fueron divididos y entregados a pequeños ganaderos. De cualquier modo la colonización fue abriendo lentamente los campos de la región nororiental, introduciéndose ganado lanar y vacuno, construyéndose instalaciones y mejoras de variado tipo, mientras en los terrenos forestales esforzados colonizadores como Aquilino Alonso fueron poniendo en marcha importantes aserraderos.

Retornando a las explotaciones mineras recordamos que el incansable Meric se asoció con la poderosa casa mercantil Braun & Blanchard y en 1897 dio comienzo a la explotación de la Mina Magdalena, cuya primera producción fue traída a Punta Arenas por el vapor **Torino** de Máximo Gilli. Lamentablemente diversas circunstancias hicieron antieconómica la explotación que fue abandonada hacia 1900.

Fue recién en 1918 que se reiniciaron los trabajos carboníferos con la puesta en actividad de nuevos mantos ubicados por el ingeniero Ove Gude en el mismo sector de Mina Magdalena. La explotación comenzó a marchar auspiciosamente pues inclusive el carbón empezó a ser exportado a la República Argentina y para hacer más económicamente favorable la actividad, Gude se asoció con el armador de



Aspecto del muelle y de parte del poblado del yacimiento carbonífero de Mina Elena hacia 1943.

Punta Arenas Hans Samsing, naciendo así la **Comunidad**, después **Compañía Minas de Carbón Río Verde**, iniciándose en el año 1922 la explotación de nuevos mantos que denominaron "Mina Elena", surgiendo de tal manera una actividad de gran importancia que se afirmó y creció con el tiempo, hasta el punto de formarse allí un importante y pintoresco pueblo minero que llegó a tener casi medio millar de habitantes. En 1924, por otra parte, Jorge Ihnen y Francisco Cekalovic pusieron en actividad otro yacimiento carbonífero que llamaron "Mina Chilenuita" y que más tarde al pasar a la Sociedad Agrícola y Ganadera "José Montes" se conoció como "Mina Josefina" e incrementó su producción aunque siempre en un nivel inferior al de Mina Elena.

De tal modo entre los años 1925 y 1945 la minería de carbón en la isla Riesco vivió su época de oro, alcanzándose una producción de 100.000 toneladas en 1943, vale decir dos tercios del total provincial, que estuvo destinada toda ella o la mayor parte a la exportación hacia Buenos Aires y otros mercados argentinos. Los vapores de las distintas compañías regionales (esos admirados y recordados vaporcitos de antaño) y aún naves de bandera extranjera iban y venían entre las minas Elena y Josefina y Punta Arenas animando un tráfico permanente y expresando una actividad importantísima en la economía de la región. Sin embargo con el término de la Segunda Guerra Mundial y luego con la puesta en marcha del yacimiento de Río Turbio que significó el cese de las exportaciones a la Argentina, la minería de carbón entró en crisis y pasado 1950 se produjo el cierre definitivo de las minas de la isla Riesco.

No fue con todo el carbón el único mineral que atrajo el interés de los inversionistas y aún del propio Estado. En efecto, a comienzos del siglo cuando en Magallanes se vivió una segunda "fiebre aurífera" o más propiamente "metálfera", se hicieron exploraciones y se constituyeron pertenencias en la costa norte de la isla Riesco, surgiendo la **Compañía de Dragajes Río Palo**. Años más tarde fue el petróleo, cuyas evidencias se creyó observar en muestreos superficiales, el que motivó en 1918 la realización de un trabajo de sondaje en la costa norte, en las cercanías de la antigua mina Magdalena. La faena exploratoria no tuvo resultado favorable, como tampoco lo consiguió una nueva perforación

desarrollada en 1942 por el Departamento de Minas y Petróleo.

De tal manera al promediar el siglo se alteró la actividad económica de la isla Riesco al producirse la paralización de la minería, iniciándose en cambio una renovada actividad ganadera con la incorporación de nuevos colonos progresistas que fundaron decenas de pequeños establecimientos valorizados con el trabajo pionero, en donde prosperan una importante masa de lanares y una apreciable cantidad de vacunos, cuya crianza ofrece perspectivas de desarrollo creciente para el futuro.

Hoy la Región de Magallanes se encuentra pisando el umbral de una nueva era de prosperidad económica, la de la gran industria desarrollada en condiciones de alta tecnología con la explotación de sus cuantiosos recursos naturales no renovables, en particular gas natural y carbón que alimentarán a grandes complejos petro y carboquímicos. Será entonces que la isla Riesco cuyas grandes reservas carboníferas habrán de ser objeto, según se presume, de las primeras explotaciones, adquirirá una nueva vida y una renovada importancia, mucho más de lo que alguna vez pudo soñar el inquieto pionero francés Jorge Meric.

La actividad científica en torno al paso del planeta Venus en 1882

Durante el año 1882 los diversos círculos científicos del mundo civilizado, especialmente aquellos referidos a la actividad astronómica estuvieron preocupados de la ocurrencia de un fenómeno celeste singular, como era el paso del planeta Venus delante del Sol. Este fenómeno al cual se le atribuyó una importancia particular para el adelanto de la astronomía iba a ser —según habían previsto los sabios entendidos— visible en las mejores condiciones en las latitudes más elevadas del hemisferio sur. De allí que en la campaña internacional emprendida para la observación y registro científico del fenómeno fueron varias las naciones que pusieron sus ojos en la Patagonia y Tierra del Fuego. Fue así como Alemania, Francia, Inglaterra, Estados Unidos y Brasil destacaron sendas comisiones de estudio que durante la primavera de aquel año 1882 comenzaron a llegar a las costas australes para el referido objeto.

Francia fue, entre los países nombrados, la que preparó expediciones de especial envergadura; una de ellas estuvo destinada a establecer una estación astronómica en la desembocadura del río Chubut y la otra es la que se conoce en los anales históricos de la región como “la expedición de la fragata **Romanche**” y que tuvo como área de operaciones la zona ubicada entre las islas Hoste, Navarino y archipiélago del Cabo de Hornos. Esta fue la más importante tanto por la calidad de los especialistas que participaron como por el prolongado período de trabajo desarrollado; y más por los fundamentales estudios científicos realizados, que en conjunto excedieron con mucho el objetivo propiamente astronómico. Sus provechosos resultados significaron aportes considerables para el mejor conocimiento científico de las

tierras australes en campos tales como la Zoología, la Botánica, la Geología y Geografía general, la Etnología y la Meteorología, etc., aparte de la Astronomía que había sido el móvil y objeto del viaje.

Por haber sido ésta la más historizada de las expediciones y por lo mismo la más divulgada y conocida, no haremos mayor referencia a ella y pasamos a mencionar a las demás, cuyos centros de observación estuvieron situados en Punta Arenas o en su vecindad.

Antes señalamos que el grupo científico norteamericano que arribó en la fragata **Brooklyn**, instaló una estación astronómica en la costa sur del estuario del río Santa Cruz, muy cerca del caserío de Los Misioneros.

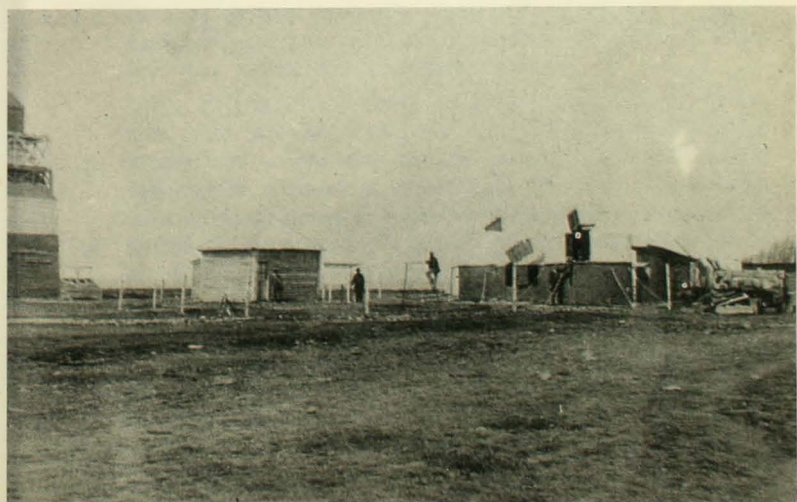
Habiéndose determinado con exactitud que el paso del planeta Venus frente al Sol tendría lugar el día 6 de diciembre de aquel año, entre fines de octubre y comienzos de noviembre se juntaron a la rada de la entonces pequeña colonia de Punta Arenas la fragata imperial alemana **Albatross**, que conducía a la expedición de esa nacionalidad; la fragata **Sylvia**, de la Real Marina Británica, que hacía lo mismo con el grupo de su país; a la corbeta **Paranahyba**, del Imperio del Brasil y que traía a su bordo a la comisión de esa nación; y la fragata **Romanche** portadora de la importante expedición de la República Francesa.

Esta concurrencia tan calificada de naves de distinta nacionalidad, como de oficiales y sabios de categoría y renombre, produjo una verdadera conmoción en el ambiente del pequeño pueblo chileno del Estrecho, alterándose de tal modo la paz en que se desenvolvía el diario quehacer. ¡Es de imaginar cómo se animarían las tabernas y sitios de diversión con tanto marino extraño! Con seguridad que durante un buen tiempo no se habló más que del planeta Venus y sus inesperadas consecuencias para la vida de Punta Arenas, cuya pequeña comunidad acogió en forma muy amistosa a los hombres de ciencia extranjeros, rivalizando entre sí los principales vecinos por atenderlos.

Y entre los más preocupados por el aluvión de visitantes estuvo el Gobernador, que por entonces lo era don Francisco Sampaio quien comentando el suceso en carta dirigida a su amigo el Presidente Santa María y en relación con el agotamiento de su despensa le expresaba textualmen-



Misión científica astronómica alemana en Punta Arenas, 1882. Al centro el Dr. Anwers, Director del Observatorio de Berlín. Fotografía de R. Stubenrauch.



Observatorio astronómico alemán en Punta Arenas (1882), situado en la intersección de la calle Magallanes con Avenida Colón.

te: "Venus será un pertento para la ciencia pero le prometo a Ud., que es una verdadera fatalidad económica para el pobre gobernador que tiene que mantener mesa de estado para atender a los ilustres huéspedes".

Las distintas comisiones científicas se repartieron amigablemente el terreno para el establecimiento de sus correspondientes observatorios. Así los ingleses eligieron Peckett Harbour, donde montaron una modesta estación.

Los alemanes, que fueron los primeros en llegar, dirigidos nada menos que por el doctor Anwers, director del Observatorio Astronómico de Berlín, se quedaron en la colonia misma, donde fueron recibidos y atendidos por un joven compatriota que hacía poco había llegado a Punta Arenas, Rodolfo Stubenrauch, quien en pocos años llegaría a distinguirse como uno de los emprendedores y progresistas inmigrantes radicados en el territorio patagónico austral.

El observatorio fue levantado al borde de la calle principal, la de Magallanes, justo al terminar el pueblo, vale decir muy cerca del río de las Minas, exactamente donde hoy se levanta el Teatro Municipal y edificio Sandy Point en la esquina de la avenida Colón. Lo componían dos edificios circulares metálicos, donde se ubicó todo el excelente instrumental de observación, además de casillas anexas y una pequeña casa de madera construida en el estilo propio de la región, probablemente para vivienda de algunos de los seis miembros que componían la comisión científica.

El grupo astronómico brasilero dirigido por el doctor Luis Cruls, acogido a su turno por un hombre de su mismo idioma, que no era otro que José Nogueira para entonces el vecino más próspero y emprendedor del lugar, decidió instalar un observatorio principal en Punta Arenas, fuera de los límites de la población, y que se ubicó hacia lo que hoy es el barrio Miraflores. En dicho lugar y en menos de dos semanas se levantaron las construcciones correspondientes.

Un segundo observatorio de menores proporciones y a manera de sucursal del primero, fue instalado en la isla Contramaestre, justo en la entrada de la bahía Gente Grande, quedando a cargo de dos hombres; de tal modo ambas estaciones quedaron a distancia relativa la una de la otra, comunicándose por intermedio de señales luminosas durante las noches.

Para conocer lo que fue aquella esperada observación astronómica, me remito a seguir la elocuente relación del capitán Luis Felipe de Saldanha, comandante de la corbeta imperial brasilera:

"Al final llegó el día 6 de diciembre, tan ardientemente esperado por todo el mundo científico. El día amaneció espléndido en los límites del horizonte de la pequeña isla de los Contra maestres. La atmósfera estaba limpia y transparente; el cielo, de un azul purpurino, matizado apenas de tanto en tanto por diáfanos **cirrus**; finalmente, cosa rara en aquel paraje y estación del año, soplabla una suave brisa del suroeste.

"Con el despertar del día se produjo luego la más viva emoción a bordo de la **Paranahyba**. Había llegado el momento de concentrarse en el objetivo principal de la comisión. Desde el primer albor de la aurora, éstos es, desde las dos de la mañana se comenzó a observar con ansiedad el estado del cielo y del tiempo; a cada instante los ojos se volvían interrogativos en dirección a Punta Arenas como procurando adivinar lo que estaría pasando en el observatorio principal. Vidrios colorados y lentes de los sextantes, binóculos convenientemente preparados, pedazos de vidrio esfumados ad hoc, todos los medios imaginables en una palabra se habían puesto en práctica para acompañar en su marcha al fenómeno celeste: no había uno solo entre los mismos marineros que no pareciera ansioso por ese momento tan esperado y al mismo tiempo deseoso de conocer un fenómeno que tanto daba a hablar en el mundo entero. Algunos decían entre sí en ese lenguaje pintoresco tan característico de nuestros hombres de mar. "Vamos a ver como ese tal Venus hace la maniobra de cortarle la proa al Sol".

"A las 8 de la mañana todos estaban en sus puestos, observadores e instrumentos. La primera fase del fenómeno pudo ser claramente seguida y apreciada, gracias a la perfecta limpidez y transparencia de la atmósfera terrestre; los momentos de los primeros contactos, externo e interno, fueron marcados con la mejor aproximación posible en uno de los mejores cronómetros pues el pequeño observatorio no disponía ni de péndulo ni de cronógrafo. Después del medio día, sensiblemente, cambiaron las condiciones meteorológicas: el viento comenzó a soplar fuerte del cua-

“drante del sudoeste y pesados **Cumulus** seguidos de espe-
“sos **Nimbus**, cubrieron el cielo. Aún así se logró marcar el
“instante del segundo contacto interno; en cuanto al segun-
“do externo éste fue del todo perdido por haber sobrevenido
“algunos aguaceros.

“La impaciencia no podía ser mayor, ya para comuni-
“car los resultados obtenidos, ya para saber la suerte cabida
“al observatorio principal. Se activaron pues los preparativos
“de la partida; en un abrir y cerrar de ojos los instrumentos
“estaban desmontados, el pequeño observatorio levantado y
“todo el material recogido a bordo. La **Paranahyba** levantó
“sus fuegos, hizo los aprestos necesarios y a las 6 de la
“tarde, dejaba su ancladero de la isla de los Contra maestres
“con destino a Punta Arenas”.

Para concluir digamos por nuestra cuenta que la im-
paciencia del capitán Saldanha tuvo pronto y satisfactorio
sosiego cuando al llegar a la Colonia fue informado por el
jefe de la comisión que el fenómeno celeste había sido ob-
servado y seguido a la perfección.

Al margen de la actividad propiamente astronómica
es de señalar que la comisión brasilera realizó un interesan-
te estudio de la fauna y flora de la región del estrecho de
Magallanes que estuvo a cargo del naturalista Gustavo Rum-
belsperger, aprovechándose para ello los viajes y recaladas
de la corbeta a lo largo de la costa de la península de
Brunswick, de la isla Dawson, la que fue contorneada, del
seno Almirantazgo, bahía Gente Grande y sectores de Tierra
del Fuego, cuyas observaciones constituyen una valioso an-
tecedente histórico para el estudio de las ciencias naturales
de la región.

La fragata **Albatross**, a su tiempo y luego de concluí-
da la actividad astronómica, zarpó con destino a los cana-
les patagónicos en donde realizó varios levantamientos hidro-
gráficos y otros estudios naturales.

Fue así como un fenómeno celeste que ni siquiera pu-
dieron haber imaginado meses antes los sencillos habitantes
de la modesta Punta Arenas de 1882, vino a hacer de ella y
del territorio un centro particular de interés científico, de-
jando como provechoso saldo apreciables contribuciones
para el mejor conocimiento de su geografía, recursos y ha-
bitantes.

La península de Brunswick

Situada en el centro geográfico del país magallánico históricamente considerado, equidistando tanto del Pacífico como del Atlántico y de la frontera argentina, la península de Brunswick es bajo muchos aspectos el corazón mismo del territorio pues más allá de su condición geográfica indicada, ha sido y es su eje de desarrollo histórico, como su centro demográfico y económico.

Veamos en primer término su fisiografía. La península de Brunswick es el trozo meridional extremo de la Patagonia y que como una gran pera geográfica semeja colgar del continente al cual está unida por el istmo de Cabeza del Mar, topónimo éste que señala la penetración de las aguas del estrecho de Magallanes hacia el occidente en forma de gran laguna salada y que deja entre su fondo y la cercana costa oriental del seno Otway un trecho de tierra firme de apenas 12 kilómetros.

A partir de la bahía de Peckett en el norte la costa corre en general larga, pareja y rectilínea hacia el sur por más de 120 kilómetros hasta el Cabo de San Isidro, donde además de este accidente cabe mencionar a punta Zenteno, bahía Shoal, cabos Porpesse y Negro, bahías Laredo y Catalina, puntas Arenosa y Santa María, bahías Agua Fresca y Carrera, punta de Santa Ana y bahías San Juan y Voces, topónimos todos cargados de reminiscencias históricas. Desde el cabo San Isidro la costa toma una inflexión hacia el suroeste hasta el término austral del continente americano, señalado por el cabo Froward, la punta de Santa Agueda de Sarmiento, extendiéndose por unos 25 kilómetros, destacándose las bahías Aguila, del Indio, Bouganville y San Nicolás. Luego, por un trecho de otros ochenta kilómetros el litoral torna su rumbo hacia el noroeste hasta punta Arauz, señalándose en él las famosas bahías Cordes y Fortescue, lugar este último donde se sitúa históricamente el desembarco

descubridor de Hernando de Magallanes, que así pisó la primera tierra chilena continental, y realizó allí la probable toma de posesión del territorio a nombre del soberano español y tuvo ocurrencia la celebración cierta de la primera misa en Chile.

En esta descripción perimetral del que sin duda es el territorio más importante de la región, debemos señalar que el Estrecho forma las tres costas que hemos descrito someramente. Pero desde la punta Arauz hasta la entrada al seno Otway y por unos cuarenta kilómetros, corre la costa flanqueada por el canal Jerónimo, mereciendo señalarse en ella el conocido puerto Cutter, o Cutter Cove en la forma originalmente impuesta por los exploradores británicos. A partir de la entrada del seno nombrado y hasta la punta Espolón en el norte, el litoral se extiende por unos 110 kilómetros ahora con dirección suroeste a noreste, formado por el gran mar interior de Otway, dejando como accidentes notorios las bocas de los profundos fiordos Wickham y Silva Palma, sin duda los hechos geográficos más notables de la península de Brunswick, cuyo perímetro así descrito se aproxima a los 400 kilómetros. Para tener una relación de comparación digamos que posee una superficie semejante a la de la provincia de Valparaíso.

Con referencia a su relieve la Península es una síntesis de los tres componentes físicos que se distinguen en el territorio magallánico; al norte tierras bajas, a las que suceden primero lomas arboladas y luego serranías de tipo precordillerano hacia la parte central y después hacia el sur ya montañas de tipo casi cordillerano y de cierta elevación, haciéndose notar entre ellas cumbres tales como el monte Muela, de 1.189 metros de altura, el pico más elevado y que se encuentra en la subpenínsula formada por el canal Jerónimo y el fiordo Wickham. Si orográficamente es una síntesis, Brunswick también lo es climáticamente y así, por ejemplo, la lluvia que cae sobre su superficie va desde los 350 milímetros en el noreste hasta los 2 metros en el suroeste. La pluviometría y el relieve determinan a su vez la existencia y desarrollo de ríos y arroyos y los tipos de vegetación. En cuanto a cursos fluviales en la mitad norte son más bien de desarrollo breve y escasa importancia pudiéndose mencionar ríos como el Chabunco, de las Minas, de los Ciervos, Leña-

dura, Tres Brazos y Agua Fresca, desembocando todos en la costa oriental; y los chorrillos y ríos Mina Rica, Corey, Grande y Canelo que se vierten en la costa occidental. En la mitad meridional en cambio los ríos son de mayor caudal y más largo curso, siendo importantes el río Caleta, que cae al Otway, el San Juan, el mayor de la Península, que lo hace al Estrecho, y los ríos de Gennes del Oro y San José que desaguan sobre la costa sudoccidental, también en el estrecho de Magallanes.

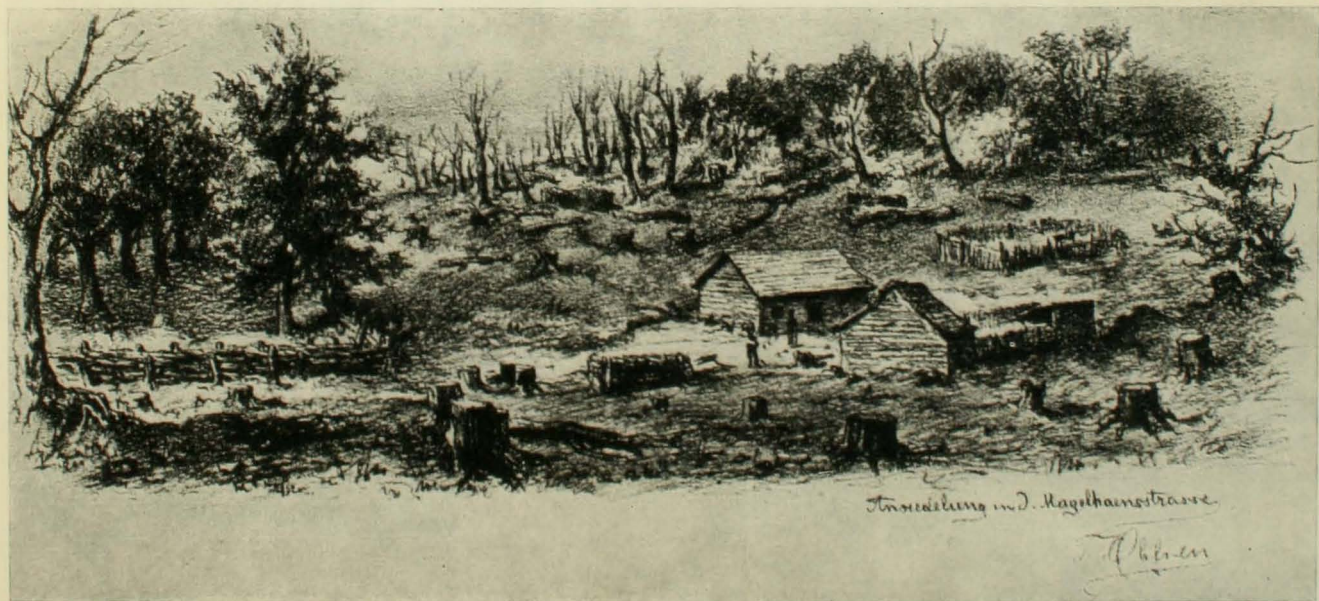
La vegetación a su turno va desde los pastos que cubren las llanuras esteparias del norte y noroeste, pasando por los matorrales y el monte precordillerano de ñires, luego los bosques en que dominan lengas y coigues, que en las zonas de mayor humedad alternan con los turbales, hasta la vegetación típica de tundra de las tierras altas del sur.

Económicamente la península de Brunswick tiene en tan variado territorio recursos tales como terrenos pastoriles, donde prospera el ganado lanar en los campos abiertos y el ganado bovino en los terrenos más abrigados; suelos agrícolas, especialmente en torno a Punta Arenas y costa hacia el sur para cultivos hortícolas y forrajeros; bosques maderables, recursos mineros, particularmente carbón en cantidad casi inconmensurable, cobre y gas natural; recursos hídricos y turísticos, mientras que el mar que la baña representa una fuente interesante de pesquería. Todos estos recursos han permitido al hombre desde el momento mismo en que se inició la colonización, llevar adelante diversas explotaciones económicas que en mucho sirvieron de base de sustentación a la colonia de Magallanes y al mismo tiempo al territorio patagónico austral durante el período histórico comprendido en la segunda mitad del siglo XIX. Pero, cosa singular, a cuatro siglos y medio desde su descubrimiento esta tierra patagónica de Brunswick sólo se encuentra ocupada realmente en poco menos de la mitad de su superficie, estando efectivamente poblada y explotada en su zona centro-norte y litoral oriental.

Descubierta la península de Brunswick por Magallanes, quien como se ha visto, fue el primero en pisar este suelo chileno en 1520, fue recorrida más tarde a lo largo de sus litorales oriental y sur que enmarcan parte de la ruta central del Estrecho de Magallanes, por Juan Ladrillero, Francis Drake, Pedro Sarmiento de Gamboa y por los navegantes holandeses de las postrimerías del siglo XVI y co-



Buscadores de oro en el río de las Minas y venta de oro en Punta Arenas. - Dibujos de Theodor Ohlsen en 1884.



Casas e instalaciones de colonos sobre la costa de la península de Brunswick. Dibujo de Theodor Ohlsen en 1884.

mienzos del siguiente todos los cuales a su turno tocaron o reconocieron las costas indicadas. Su condición de tierra peninsular demoró sin embargo siglos en ser revelada y si se observan antiguas cartas geográficas, se la verá representada como una masa terrestre compacta integrante del continente.

Quienes exploraron en los primeros tiempos el Estrecho, con todo, advirtieron una entrada hacia la parte suroeste de la Península que llamaron unos "entrada de San Jerónimo" y otros "canal indio", pero que al parecer nadie recorrió en profundidad como realmente se hizo en las postrimerías de la década del veinte del siglo pasado, en que se reconoció y determinó hidrográficamente el gran lago salado que es el mar que pasó a llevar el nombre del teniente Otway, uno de los eficientes oficiales de Parker King y Fitz Roy. Sin embargo de lo anterior indicamos que un mapa francés de 1790, que obra en la Mapoteca del Instituto de la Patagonia y que contiene los aportes exploratorios de Bouganville, Byron, Wallis y Carteret, permite apreciar que para aquel tiempo a lo menos parte del seno Otway era ya conocida, siendo señalada en esta carta con el nombre de "Canal Indio" y en otras contemporáneas inglesas como "Indian Sound" (Seno Indio). En cualquier caso fueron los hidrógrafos británicos de la expedición de la **Beagle** y **Adventure** quienes exploraron el vasto seno de mar y revelaron la condición geográfica de península de la extrema tierra patagónica adyacente. Fueron también británicos los que le asignaron a tal tierra el nombre de "Brunswick" en homenaje de recuerdo al duque Federico Guillermo de Brunswick, quien siendo alemán sirvió sin embargo en España a las órdenes de Wellington contra las tropas napoleónicas y posteriormente murió en la batalla de Waterloo.

Desde el punto de vista del poblamiento aborigen Brunswick fue tierra de contacto e intercambio para dos razas: los cazadores terrestres, que tuvieron sus últimos representantes en los aonikenk o tehuelches, habitantes de las pampas y que alcanzaban hasta la actual Punta Arenas, por el oriente, y hasta el sur del río Grande por el occidente, y los canoeros cuyos vestigios existentes en conchales a lo largo de las costas orientales se remontan hasta cerca de 8.000 años atrás, representados en época histórica por los

indígenas del grupo alakalufe, que solían alcanzar ocasionalmente hasta la isla Isabel.

Luego del descubrimiento, las costas de Brunswick que enfrentan el Estrecho fueron el escenario histórico de numerosos hechos notables que se sucedieron a lo largo de cuatro siglos. En otras palabras tales costas son los lugares con más historia de toda la Patagonia, por ello y siendo mucho lo que podría decirse, en obsequio de la brevedad preferimos señalar de pasada los hechos más salientes.

En el litoral oriental, al norte de la punta de Santa Ana y junto a la bahía Buena Pedro Sarmiento estableció en 1584 la que llamó Ciudad del Rey Don Felipe, inicio lamentablemente fracasado de una colonización hispánica que no pudo ser. En 1599 los holandeses de Simón de Cordes y Oliverio Van Noort estuvieron en la punta Arenosa y aquel invierno con su flota en el puerto que hoy lleva su nombre, sufriendo penurias e incidencias memorables.

Durante los siglos XVII y XVIII las costas de la península fueron recorridas y exploradas por varios navegantes entre otros por el holandés Jorge Speilbergen, por el inglés John Narborough, bajo cuyo mando se distinguió el capitán Nathanael Peckett quien legó su nombre a la conocida bahía; Narborough recaló en la punta que Sarmiento llamaría cabo San Antonio de Padua y que él denominó a su tiempo "Sandy Point" esto es "Punta Arenosa" topónimo que nos es tan querido; además señalamos a otro británico John Byron; al francés Antonio de Bouganville y al español Antonio Córdoba Lazo de la Vega.

Entrando el siglo XIX el renombrado puerto del Hambre —para nosotros bahía de San Juan en interpretación histórico-geográfica correcta— sirvió de base de operaciones a las expediciones hidrográficas de Parker King y Fitz Roy, y Dumont D'Urville. Allí también en 1840 se conmemoró el paso exitoso de los primeros vapores mercantes por la ruta del Estrecho y sobre la punta de Santa Ana, la República de Chile tomó posesión soberana de la Patagonia y la Tierra del Fuego el 21 de septiembre de 1843, erigiendo sobre ella la primera población permanente, Fuerte Bulnes.

Establecido el dominio nacional y queriendo consolidarlo radicando la Colonia en un lugar más favorable para su desarrollo, habida cuenta de las poco propicias condicio-

nes naturales del punto donde se situaba Fuerte Bulnes, el Gobernador José de los Santos Mardones fundó en diciembre de 1848 junto al río del Carbón la nueva sede colonial, Punta Arenas, poblado éste que sufriendo diversas vicisitudes se mantuvo languideciendo hasta 1868. Por aquel tiempo el conocimiento de la península de Brunswick se limitaba apenas a la faja del litoral comprendida entre el río San Juan y bahía Catalina cuando más hasta Cabo Negro. Para el interior el primero en incursionar fue hacia 1853 el capitán Servando Corail, explorando en busca de vacunos alzados de la colonia. Este oficial llegó hasta los campos que miran al seno Otway, bañados por el río Grande, detrás de Punta Arenas cerros Brecknock de por medio, conociéndose desde entonces tal lugar como la "Vaquería del Sur" o "Vaquería del capitán Corey" por corrupción de su apellido. Pero éstas fueron incursiones ocasionales ya que hacia 1867-68 la región conocida y ocupada apenas superaba el trecho comprendido entre el río de los Ciervos y bahía Catalina.

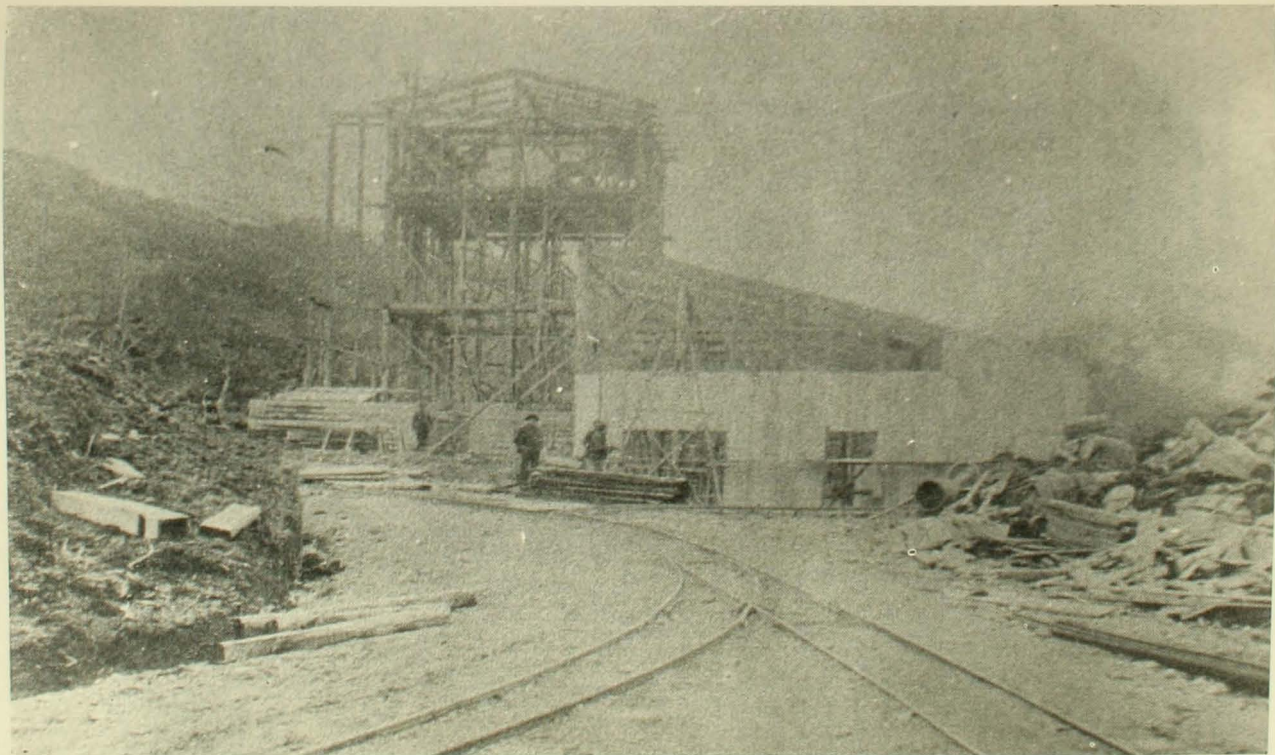
Con el impulso recibido por la Colonia a raíz de la llegada y actividad administrativa del Gobernador Oscar Viel, del arribo de inmigrantes nacionales y de varias otras medidas de fomento, la colonización pasó a desarrollarse paulatinamente en el territorio magallánico, comenzando naturalmente por la península de Brunswick. Así los inmigrantes venidos de Chiloé, Valparaíso, Valdivia y otras zonas del país pasaron a ocupar con hijuelas todo el sector inmediato hacia el sur y norte de Punta Arenas. Para 1869 se explotaba también el bosque con el primer aserradero a vapor instalado en el valle inferior del río de las Minas, en lo que hoy es Barrio Prat o mejor Población Ihnen; años después existió otro en Río de los Ciervos debido a la iniciativa del colono Cruz Daniel Ramírez. En 1874 el Gobernador Viel fundó en Agua Fresca la Colonia "Presidente Errázuriz" destinada a ser poblada con los colonos suizos que recién arribaban. En la costa norte de Punta Arenas los primeros pobladores rurales fueron la familia San Martín en el Rincón de la Paja, actual Barranco Amarillo, y Juan de Dios Gallegos en el río Chabunco; después el francés Julio Cordonnier en el Paso del Avestruz, también en la zona de Chabunco. Hacia 1870 el baqueano Santiago Zamora en una de sus andanzas por el interior descubrió vetas carboníferas que llamó "Mina Rica" en los faldeos serranos del norte de la pe-

ínsula y por el mismo año Viel y Ramón H. Rojas ponían en explotación los yacimientos carboníferos del valle del río de las Minas al interior de Punta Arenas.

Cuando después de 1878 la aclimatación de ovejas malvineras pasó a ser una realidad incontrovertible en el territorio los primeros campos que se poblaron fueron las llanuras esteparias o pampas del norte de la península entre Cabo Negro y Cabeza del Mar, siendo los colonos pioneros José Nogueira en Peckett y Río del Pescado, y Elías Braun en Cabo Negro. Entre 1880 y 1890 se establecieron con ganado en el resto de los campos pastoriles del norte entre otros el Dr. Thomas Fenton, Juan Bitsch, José Elgueta, cuyo trabajo fue continuando después por viuda Juana Díaz, Mauricio Braun y Thomas Saunders. La superficie así ocupada se extendía desde el río Grande por el lado occidental y el Cabo Negro por el oriental hasta Cabeza del Mar. Al sur del río Grande y hasta el río Canelos o sea en la Vaquería del Sur, existía ganado alzado y hasta allí alcanzaban periódicamente campañistas de Punta Arenas en procura de su caza.

Al sur de Punta Arenas la colonización fue más difícil debido a la condición natural de los terrenos; por tal razón aquí la actividad fue inicialmente forestal y al aserradero de Ramírez en Río de los Ciervos siguieron los de Enrique Reynard en Leñadura, de Rómulo Correa en Tres Brazos y de Julius Haase en Punta Carrera, todos establecidos entre 1879 y 1885. En 1881 todavía surgió otro aserradero esta vez al norte de Punta Arenas, en Río Seco, establecido por Alfredo Scott y Mauricio Braun, origen remoto del actual pueblo fundado en 1906. Debemos comprender que esta actividad forestal, genéricamente la primera industria regional, crecía estimulada por la incesante demanda de madera de construcción originada a raíz de la instalación de estancias ovejeras en distintas partes del Territorio y de la costa argentina.

Por esta época, en 1885, los ingenieros Alejandro Bertrand y Aníbal Contreras realizaron el primer viaje exploratorio por el interior de Brunswick, partiendo desde Punta Arenas, hasta Agua Fresca y remontando el valle del río homónimo alcanzaron hasta la laguna del Parrillar, pasando luego al valle superior del San Juan llegando hasta sus orígenes; cruzaron en seguida la divisoria de aguas y bajaron por el occidente a través del valle del río Canelos,



Aspecto de parte de las instalaciones del mineral cuprifero de Cutter Cove, en construcción (1906)

siendo así los primeros en cruzar la península, continuando después por la costa de Otway hasta el río Grande y Mina Rica, retornando por Chabunco y la costa norte.

Esta expedición exploradora permitió dar a conocer no sólo características geográficas y naturales de los terrenos recorridos sino también las posibilidades reales que tenían de ser ocupados para la colonización.

La pujanza pionera entre tanto fue llevando poco a poco a los colonos más lejos hacia el sur. De tal modo mientras algunos comenzaron a ocupar con ganado campos difíciles sobre la costa oriental hasta el río San Juan, o en la occidental al sur del río Grande, otros buscaron vetas minerales; así en Snug Bay, a la vuelta del cabo Froward surgió en 1887 una explotación de plomo argentífero, mientras que en 1899 Arturo Niño, Alejo Marcou y otros visionarios buscaban ya petróleo en Agua Fresca y alrededores, en tanto que eran casi incontables los que buscaban oro por doquier. Más lejos aún un pescador dálmata, Gregorio Tomasevic, navegando el canal Jerónimo descubrió casualmente en 1904 vetas de cobre en Cutter Cove, origen de una explotación de importancia que comenzaría el mismo año y que duraría por lo menos un lustro, y que se reinició en 1968 aunque para volver a paralizarse al cabo de otro lustro. Pero el empeño pionero no cedería todavía pues la comunidad formada por Pedro De Bruyne, Mauricio Braun, Adolfo Andresen y Alejandro Menéndez, constituida en 1904 para intentar la caza comercial de ballenas instaló su factoría industrial a partir del año siguiente, en Bahía del Aguila, junto al cabo San Isidro, la que funcionaría hasta 1916. Años después, en 1926, un animoso pionero italiano, José Grimaldi Piacenza, iniciaba en condiciones en extremo sacrificadas la colonización forestal en los campos del fiordo Silva Palma.

Tenemos entonces que entre 1910 y 1930 ya se había completado de hecho la ocupación de la Península de Brunswick desde el istmo de Cabeza del Mar hasta una línea diagonal formada aproximadamente por los ríos Canelos y San Juan desde el Otway hasta el Estrecho, quedando más al sur algunos enclaves de esforzada explotación minera o pesquera.

Mientras así se había extendido la colonización, en la costa oriental había venido floreciendo Punta Arenas su

centro de población principal; la otrora pobre colonia había alcanzado con el tiempo, merced al trabajo incesante y al ánimo de sus habitantes una condición tal de prosperidad y progreso que le habían llevado a ser la capital de la Patagonia chileno-argentina, centro comercial, social, cultural, religioso y económico y su principal puerto.

Con los años el proceso histórico de preeminencia adquirido por la península de Brunswick se fue aún afirmando, de manera tal que aún hoy continúa siendo dentro de Magallanes el distrito más poblado y con mayor concentración de riqueza y adelanto, condición que para el futuro se vislumbra con mayores expectativas debido a posibilidades ciertas de desarrollo minero e industrial.

Así la península de Brunswick, proseguirá siendo mañana, como lo es hoy y lo fue ayer, más allá de su característica de centro geográfico y humano, su núcleo dinámico de progreso.

Los pioneros

Suele leerse y aún oírse de cuando en cuando que la Historia es una maestra por cuanto lo acontecido en el pasado sirve o debiera servir de ejemplo para marchar mejor hacia el futuro.

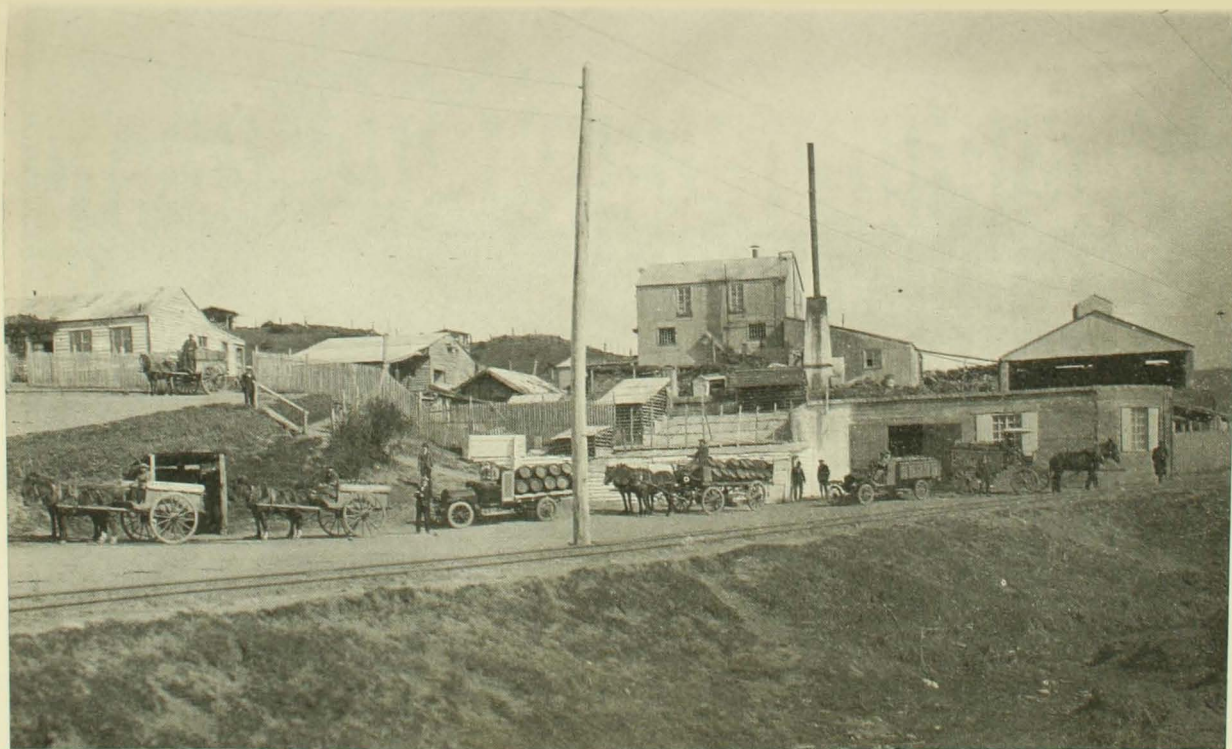
En este sentido nuestro pasado no puede ser más aleccionador pues abunda en hechos admirables de quienes con su esfuerzo, inteligencia y pujanza forjaron o contribuyeron a forjar el progreso de la Región. La obra admirable de los pioneros en un tema de vigencia permanente pues creemos que es bueno recordar su trayectoria enmarcada en las circunstancias del tiempo en que les tocó vivir, para apreciar cabalmente su labor y medir en términos actuales la magnitud y profundidad de su obra.

Para comprender entonces el marco geográfico en que les cupo actuar recordemos como era la Patagonia austral de hace poco más de un siglo, hacia 1870, época en que comienza el proceso de desarrollo regional. Era un erial, un territorio vastísimo, inculto y virgen, poblado por sus escasos habitantes aborígenes, donde junto al estrecho de Magallanes se encontraba asentada una aldea, Punta Arenas, poblada con poco más de ochocientos habitantes y que constituía su único centro permanente de vida relativamente civilizada. Se trataba de una colonia escasa en recursos económicos como que los únicos que merecían tal nombre por entonces eran las pieles y plumas de animales silvestres obtenidas del comercio con los indios tehuelches. Núcleo aislado en un territorio de clima duro, situado a más de 1.500 kilómetros de distancia por vía marítima de los más próximos puntos de vida civilizada que eran los pueblos de Chiloé y Puerto Montt, por el lado del Pacífico y la colonia galesa del Chubut por el lado del Atlántico. Como si no bastaran su aislamiento, lejanía y pobreza de recursos,

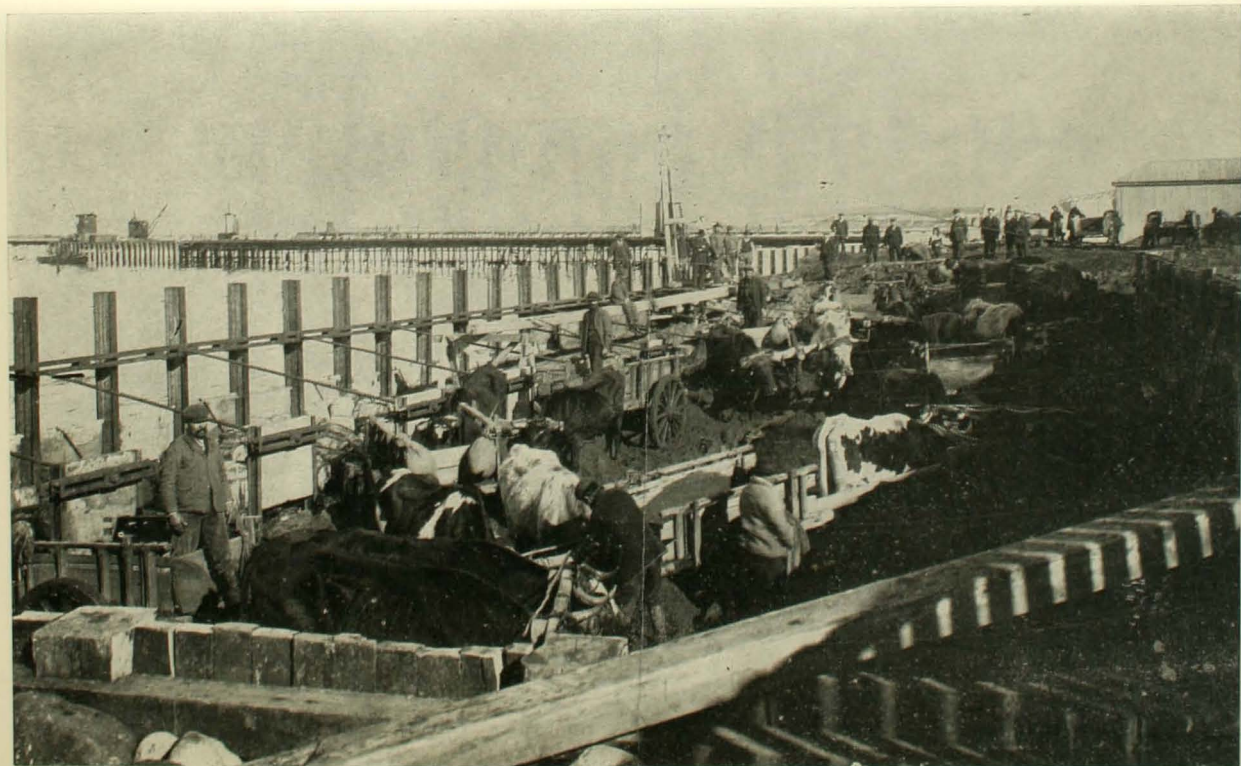
para remate había vivido casi desde su fundación en 1848 teniendo la condición de establecimiento de relegación y castigo para delincuentes, circunstancia nada tranquilizadora ni estimulante para el progreso que sí había sido en cambio causa de dolorosa tragedia y retraso y razón de una nada favorable fama. Lo que salvaba a la colonia chilena de la Patagonia era su ubicación ventajosa junto al Estrecho, que cobraba día a día mayor importancia como vía de navegación para los vapores que debían traficar entre ambas costas de América y entre Europa y el litoral del Pacífico.

Allí fueron a arribar, cual verdaderos aventureros, los primeros inmigrantes reclamados con insistencia por el Gobernador Oscar Viel, para iniciar con ellos actividades económicas de colonización. Los que llegaron, habiendo tenido la opción para elegir otras playas más acogedoras en cuanto a clima, menor aislamiento y más posibilidades de hacer pronta fortuna, fueron por lo general hombres y mujeres sencillos, rudos inclusive, de pocas o ningunas letras; pobres o muy escasos de recursos, apenas —algunos— con rudimentos de conocimientos artesanales o agrícolas. Hubo excepciones es cierto, pero fueron muy contadas y ellas estuvieron en el rango de cultura y educación, u oficios y conocimientos prácticos, no en recursos económicos.

Esta gente en buenas cuentas no trajo consigo más capital que su inteligencia y su iniciativa, que les permitieron descubrir posibilidades donde antes otros no las habían visto; y llegó con ansias de formarse una posición económica que diera seguridad para el porvenir y por ende con capacidad de trabajo y sacrificio para llevar adelante cualquier tarea o empresa y para soportar las desventuras que sobrevinieran; animada con fe y constancia que impulsó a proseguir sin desmayos en el empeño creador. Y para estos luchadores del progreso no hubo entonces ni después ayuda sustancial, ni créditos ni nada que se le pareciera. El escaso capital con el que pudieron comenzar a operar en sus actividades fue casi siempre el producto del ahorro, práctica notable que ninguno dejó de ejercer en alguna medida. Así, de lo ganado se apartó lo necesario para el subsistir cotidiano y el resto se fue guardando para el futuro. Y generalmente las mejores cajas de fondos fueron las esposas, esas mujeres admirables que trabajaban en el hogar y a veces ade-



Fábrica de cerveza "La Patagona" de José Fischer. En primer plano vehiculos de reparto. Fotografía hacia 1920



Ampliación de la playa de descarga del muelle de Stubenrauch y Braun. Fotografía año 1914.

más fuera de él a la par de sus maridos, animando siempre la marcha, consolando en los momentos difíciles y endulzando con afecto la vida ruda.

Y como hormigas los pioneros fueron trabajando y creando. Y de la nada en menos de un cuarto de siglo surgió Punta Arenas en forma de centro dinámico de desarrollo y luego emporio de prosperidad y progreso de todo orden, mientras que paralelamente había ido dando origen a incontables núcleos de trabajo incesante desparramados por la inmensidad patagónica y fueguina. Es tanto lo que creó la pujanza pionera que la enumeración es meramente ejemplar, no agotadora. Allí donde apenas si antes había un mal bote, se trajeron y se construyeron goletas y cúteres, después barcas y más tarde buques a vapor, y con ellos se emprendió primero la explotación lobera, que fue fuente vital para la economía regional por largo tiempo; luego se dominaron los mares y se inició el cabotaje interior y a lo largo de las costas patagónicas y fueguinas. Más tarde cuando se vio la necesidad de vincular apropiadamente a Punta Arenas y Magallanes con otros puntos del país y Argentina, se trajeron grandes naves y se establecieron líneas regulares de navegación. Después, al fin se cruzó el océano austral y se llegó con los balleneros al continente antártico. Tanto movimiento naviero exigió a su tiempo la existencia de establecimientos de reparación y construcción y se crearon maestranzas, fundiciones y astilleros.

Donde antes había un mísero boliche aparecieron casas de comercio en forma, que crecieron con el tiempo permitiendo con su actividad proporcionar el abastecimiento que requería la evolución progresista de la colonización, llegando a convertirse en factores importantes del desarrollo económico general del territorio.

Donde antes deambulaban los nómades tehuelches y onas o reinaban los animales silvestres penetraron los colonos incansables y se conquistó el bosque, se abrieron terrenos, se labró la madera y surgieron los aserraderos; se trabajó la tierra y se la hizo producir. Se conquistó la estepa y se la pobló al comienzo con unos cuantos centenares, luego millares y finalmente millones de ovejas. Y como no había rutas, igual que en el poema se hizo camino al andar y sobre el rastro de los indios y baqueanos, pasaron las calgaduras de los colonos y las meritorias carretas, y sobre

su huella se formaron los primitivos caminos. De tal modo se dominaron las distancias territoriales llegándose desde el borde del mar hasta la base de las montañas andinas. Donde antes había ranchos o viviendas modestas surgió la casa sólida y aún el edificio espléndido, para disfrute de sus propietarios y para orgullo de todos. Donde no existían, se introdujeron la luz eléctrica, el servicio telefónico y la comunicación telegráfica; los bancos, las compañías de seguros, etc.

De tal manera se fue levantando el Magallanes antiguo — aquel de la época dorada, cuyo recuerdo nos llena de íntima satisfacción—, base sólida sobre la que se edificó el desarrollo posterior de la Región. Fue el fruto de una verdadera proeza creadora, una epopeya del trabajo y un ejemplo de tesón que no tienen parangón en la historia del país, considerando el tiempo y circunstancias geográficas en que tuvo lugar.

Y la obra inmensa que rememoramos para ejemplo, fue de pioneros grandes y pequeños, conocidos muchos e ignorados otros tantos, si no más. Y para no correr el riesgo de ser injustos, porque toda mención en este caso nos llevaría a olvidar a más de algunos en forma involuntaria, los recordamos en forma anónima: a los grandes capitanes de empresa, de la industria, el comercio y la ganadería; a los que crearon e impulsaron servicios; a los que promovieron el desarrollo social, intelectual y cultural; a los que crearon entidades de bien público y de servicio humanitario; a los hombres modestos, actores de mil trabajos distintos, pioneros todo gracias a cuyo esfuerzo sostenido esta región llegó a ser un Chile que se construyó a sí mismo, una patria chica y distinta dentro de la patria grande.

Por eso es que tiene sentido recordar los hechos de los pioneros, hombres y mujeres de antaño, para los cuales —regla sin excepción— no hubo homenajes en vida y para la mayoría ni siquiera recuerdo después de muertos, ni medallas ni declaraciones honoríficas. Y cuando se honra a uno de ellos, como ocurriera tiempo atrás con José Menéndez, en verdad se les recuerda a todos por su admirable legado de trabajo creador.

Los pioneros nos dejaron por sobre todo un ejemplo de laboriosidad y de creatividad que no debemos desperdiciar como enseñanza para encaminar la marcha de Magallanes por sendas de progreso.

La región del Hielo Patagónico Sur

Alguna vez señalamos que existen zonas de nuestro territorio regional de las que el hombre común nada o muy poco conoce, y ello porque radicados como están la vida y actividad magallánicas de hecho exclusivamente en la vertiente oriental andina, su conocimiento geográfico —que recién ahora se procura incentivar— se ha desarrollado sólo teniendo como ejes tradicionales de referencia a Punta Arenas, Puerto Natales y Porvenir y sus correspondientes zonas de influencia. Las áreas de ultracordillera, islas australes, los archipiélagos fueguinos, la tierra firme y la inmensidad insular de los canales patagónicos son, repetimos, para el hombre corriente entes geográficos distantes y ajenos.

Entre tales regiones hay una que es lejos la menos conocida y con razón, como que sus particularísimas condiciones físicas y climáticas la han hecho casi inaccesible, siendo al presente uno de los objetivos permanentes de exploración geográfica. Nos referimos al Hielo Patagónico Sur.

Hace millares y millares de años, en remotas épocas geológicas, durante el período llamado Pleistoceno, tuvieron lugar en el planeta períodos de intenso frío que junto con otras circunstancias dieron origen a grandes glaciaciones que se extendieron sobre parte de los continentes en fases sucesivas de avance y retroceso. La Patagonia naturalmente fue una de las áreas que sufrió una intensa actividad glacial y una prueba patente la constituyen actualmente la sección centrooriental del estrecho de Magallanes, la bahía Inútil y los grandes mares interiores de Otway y Skyring, todos originalmente vastos lagos glaciares.

En el proceso de retroceso que data de milenios los glaciares se fueron retirando y hoy en día quedan como restos los campos de hielo de la Patagonia y Tierra del Fue-

go, únicos en el hemisferio sur, y entre ellos los más cercanos al Ecuador. Estas áreas radican de sur a norte en la península Brecknock de la Isla Tierra del Fuego, en la península Muñoz Gamero, en el denominado Hielo Patagónico Sur y en el Hielo Patagónico Norte; las tres primeras se ubican en Magallanes y la última en Aisén.

El Hielo Patagónico Sur, situado prácticamente en su totalidad en suelo chileno, a excepción de parte del borde oriental que se ubica en territorio argentino, es un distrito geográfico que se extiende por más de 350 kilómetros entre los grados 48°15' y 51°40' S., vale decir desde el estuario del río Pascua hasta el fondo del canal de las Montañas y en lo ancho, de este a oeste, entre los meridianos 73° y 74°. En este distrito están comprendidos la vasta meseta que forma el campo de hielo propiamente tal y que de hecho cubre la cordillera, y el litoral que cae a los canales patagónicos. Del gran campo helado nacen cantidad de glaciares que descienden hacia los cuatro puntos cardinales y son tantos que los menores ni siquiera llevan nombre sino numeración; entre los principales mencionamos los siguientes: Oriental y Jorge Montt que van hacia el norte; Bernardo, Témpano, Greve, Pío XI, Europa y Amalia que caen al oeste; O'Higgins y Chico que se vierten en el lago O'Higgins; Viedma, Upsala y Moreno que caen a suelo argentino; y Dickson, Grey y Tyndall que lo hacen en la vertiente oriental andina de Última Esperanza. Entre los glaciares nombrados existen algunos que tienen la particularidad de estar en continuo avance mientras la mayoría retrocede; entre ellos señalamos al Pío XI en la vertiente occidental y al Moreno en la vertiente oriental.

La extensa meseta donde se desarrolla el campo de hielo se levanta sobre los 2.000 metros de altura y en ella emergen de la gran superficie blanca los picos de la cordillera de los Andes Patagónicos entre los que debemos mencionar al volcán Lautaro, de 3.380 metros, el volcán más austral de Chile y el único activo existente en Magallanes; los cordones Gea y Mariano Moreno, el grande y espectacular cerro Fitz Roy, que compartimos con Argentina, los cerros Don Bosco, Murallón, éste de 3.600 metros de altura lo que lo hace la cumbre más elevada de Magallanes; los montes Roma, Agassiz, Bertrand, Bolados y Stokes entre muchos. Este campo de hielo es en todo un mundo semejante al de



Cerro Murallón (3.060 m.) situado en el Hielo Patagónico Sur.
Fotografía Alberto M. de Agostini.



Expedición De Agostini junto al monte Torino (Hielo Patagónico Sur)
Fotografía Alberto M. De Agostini, año 1931.

la meseta antártica, dominio de tempestades que se suceden casi sin término, desprovisto de vida vegetal y de animales a excepción de algunas aves como el cóndor que reina en las alturas. De cualquier modo las ciencias naturales tienen aquí aún campo virgen para sus investigaciones sobre la vida en ese desierto glacial. En cambio ella aparece paulatinamente hasta desarrollarse en plenitud en la misma medida que se desciende hacia el litoral patagónico y en condiciones semejantes a las de los archipiélagos. El borde costero que delimita la región del Hielo Patagónico es extremadamente irregular y quebrado, estando formado por penetraciones profundas de mar en forma de fiordos, entre los que debemos nombrar al Témpano, al Bernardo, al Eyre, al Falcón, al Penguin, al Europa, al San Andrés, al Calvo, al Asia y al Peel, entre muchos.

Esta es entonces la formidable barrera natural que se interpone entre la parte central de Magallanes y el resto de la Patagonia chilena y que hace de nuestra región una isla geográfica en materia de comunicaciones terrestres.

En las primeras décadas del siglo hubo colonos aventureros que intentaron poblar en las costas de algunos de estos fiordos en sitios que aparecían menos inhóspitos y más aparentes para la ganadería. Así Vicente Pisano buscó establecerse en el fiordo Peel (1905), sin éxito, mientras que Finn Samsing tentó poblar en 1925 en un valle situado al fondo del fiordo Eyre, pero con ninguna fortuna, pues el año de establecido con animales, construcciones y enseres, se produjo el avance del glaciar Pío XI, debiendo el pionero abandonar apresuradamente sus pertenencias ante el sorprendente hecho geológico, que acabó por cubrir completamente el valle y sepultar sus bienes y sueños de colonización, no sin que antes los alacalufes que merodeaban por allí dieran cuenta de los animales que quedaron abandonados.

Una región como la descrita no dejó naturalmente de llamar la atención de los exploradores que en los siglos pasados, especialmente en el XIX deambularon sólo en los contornos marítimos y continentales de la misma. Recién en 1914 con la llegada de la Expedición Científica Alemana a la Patagonia se intentaron las primeras exploraciones de la alta cordillera y su desconocido interior. De tal modo el Dr. Federico Reichert encabezó un grupo que intentó cruzar desde el glaciar Moreno hasta el fiordo San Andrés, siendo

detenido a medio camino por una gran tormenta que le obligó a volver, mientras que hasta dos años después otros miembros de la expedición exploraron más al norte. En 1931 el padre Alberto De Agostini que ya el año anterior había recorrido por mar el sector del fiordo Eyre y glaciar Pío XI, penetró por el oriente en la zona del lago Argentino, atravesó el enorme glaciar Upsala y descubrió, ya en suelo chileno, el Altiplano Italia y numerosas montañas y cordones que emergen de la helada meseta andina. Estas exploraciones las prosiguió durante los años 1932, 1935, 1937 y 1940, en las zonas vecinas al lago Viedma, cerro Fitz Roy y lago O'Higgins, contribuyendo como ninguno hasta ese momento a brindar una información fundamental sobre las características geográficas de la alta cordillera y su campo de hielo, y las primeras descripciones completas sobre tan interesante región.

El tan buscado cruce transversal del Hielo Patagónico Sur recién pudo lograrse a comienzos de 1952 por una expedición argentina dirigida por el mayor de ejército Emiliano Huerta, que ascendió por la vertiente del monte Fitz Roy y alcanzó hasta la vista del fiordo Falcón, retornando con felicidad al punto de partida. En 1956 otro militar, esta vez el mayor británico H. W. Tilman, acompañado por el chileno Jorge Quinteros, repitió la hazaña ésta vez por el sur, de occidente a oriente, desde el fiordo Calvo hasta el lado Argentino.

A partir de 1958 se multiplicaron las expediciones tanto andinísticas, destinadas a la conquista de algunos picos accesibles por el borde oriental, como científicas, con la llegada del eminente geógrafo inglés Eric Shipton quien, encabezando un grupo de la Royal Geographical Society, efectuó reconocimientos en la zona del Hielo, entre los lagos Viedma y O'Higgins y hacia el oeste, y que prosiguió en años posteriores aportando en grado apreciable después de De Agostini al conocimiento del área.

En 1968 un grupo encabezado por el mismo Shipton, que integró el glaciólogo magallánico Cedomil Marangunic, realizó con éxito el primer cruce del Hielo Patagónico, en sentido norte-sur, desde el fiordo Baker hasta el lago Argentino. En los últimos años se han desarrollado distintas expediciones en diversos puntos del área, preferentemente con interés andinístico, sin excluir del todo la actividad científica, especialmente por parte de japoneses.

Digamos finalmente que la importancia que se atribuye al área determinó que tanto en nuestro país como en Argentina se crearan sendas Comisiones Nacionales para el estudio del Hielo Patagónico y para estimular su conocimiento.

Al hacer la descripción fisiográfica de la región del Hielo Patagónico Sur mencionamos el volcán Lautaro, que como tal quedó individualizado hace pocos lustros, pero cuya noción y búsqueda entroncan con la leyenda y vida de los tehuelches y las andanzas de los primeros exploradores patagónicos. Desde luego los indígenas sabían de la existencia de un volcán, que ellos imaginaban ser la morada del "Walichu" o mal espíritu y que situaban en la cumbre del actual cerro Fitz Roy, llamándolo "Chaltén", indicación que traspasaron a los primeros exploradores y baqueanos quienes la aceptaron sin objeciones, según lo pudieron comprobar, debido a que dicha montaña semeja realmente un cono volcánico al tener su cima frecuentemente cubierta de nubes, lo que le da el aspecto de un cerro humeante. Así lo observaron y consignaron exploradores como Juan Tomás Rogers, Ramón Lista, Carlos Moyano, el famoso Francisco P. Moreno, quien rebautizó al cerro con el nombre de "Volcán Fitz Roy", Clemente Onelli y Hans Steffen, pasando la materia a tener vigencia cartográfica.

Y tal convencimiento geográfico se mantuvo por muchos años hasta que en 1933 Federico Reichert descubrió en el interior de la meseta de hielo, al suroeste del lago O'Higgins un volcán en actividad. Sin embargo tal hecho no trascendió debidamente al mundo científico y por años se desconoció su existencia la que recién vino a revelarse definitivamente en 1959 cuando los pilotos de un avión de LAN Chile que servía la ruta Santiago-Punta Arenas, en vuelo sobre la región, dieron cuenta de haber visto un volcán en erupción, y que posteriores reconocimientos probaron ser el cerro que los argentinos en 1952 habían llamado Lautaro y que algunos autores creían podía ser también el Pirámide.

De este modo tuvo término final una leyenda tejida en torno al misterioso y perdido volcán que al entrar en actividad llenaba de temor las noches de los esforzados colonos del lago O'Higgins, como antaño sucediera con los antiguos tehuelches.

Esta ha sido una rápida visión geográfico-histórica de un distrito de nuestra región magallánica, el Hielo Patagóni-

co Sur, que encierra en su inmensidad un caudal de misterios que la ciencia con constancia pionera irá revelando paulatinamente y que constituye un depósito gigantesco y potencial de energía que algún día podría emplearse en beneficio de las estepas orientales de la Patagonia.

Presencia uruguaya en el extremo sur de Chile

No es cosa muy sabida hasta el presente la singular y rara vinculación existente entre el Uruguay y el extremo sur patagónico de Chile, particularmente entre Montevideo y la entonces colonia de Punta Arenas en el estrecho de Magallanes, durante el último tercio del siglo XIX.

La razón mediata de tal vinculación estuvo sin duda en el establecimiento, a partir de 1868, de la línea regular de navegación entre Europa y la costa del Pacífico por parte de la Compañía Inglesa de Vapores (The Pacific Steam Navigation Company), cuyos puertos de recalada en el litoral americano rumbo de Chile, fueron Río de Janeiro y Montevideo, como también fueron los primeros en el viaje de retorno, tocando en cada caso los vapores en la entonces modestísima aldea que era Punta Arenas,

Sabemos, por otra parte, que la iniciación del tráfico mercante regular de ultramar fue contemporáneo con otras felices iniciativas gubernativas que abrieron el puerto chileno del sur al comercio libre y el territorio todo a la colonización otorgándose facilidades para la radicación de emigrantes nacionales y extranjeros. Todo ello sumado a la visionaria y progresista conducción administrativa del Gobernador de Magallanes, capitán de corbeta Oscar Viel, hizo que al cabo de un par de años el mísero establecimiento penal que era Punta Arenas hasta 1867 comenzara a transformarse paulatinamente en un pueblito floreciente, animado por la crecente y variada actividad de sus habitantes, que pronto alcanzarían al millar.

Librada la explotación económica incipiente a la iniciativa de los colonos, éstos se dieron a la faena de hacer producir los terrenos recibidos del Gobierno y pronto la producción de chacarería llegó a adquirir algunas importan-

cia, lo que acarreó la necesidad de hallar mercado más allá de la satisfacción del abastecimiento local. Tal mercado se encontró inicialmente en el aprovechamiento de los vapores de la carrera, incrementados en su número pues a los ingleses se unieron a partir de 1870 los vapores alemanes de la Compañía "Kosmos", pero más tarde hacia 1874 ya se registraron las primeras exportaciones de productos de chacra a Montevideo, según consta de las memorias administrativas, rubro al que se sumó por el mismo tiempo el de madera de construcción elaborada en uno de los dos aserraderos a vapor existentes en la Colonia, Aquí tenemos entonces el inicio de un primer grado de relación mercantil entre la aldea portuaria del estrecho de Magallanes y la plaza montevideana y que se mantendría activo por un par de décadas a lo menos.

Por esta misma época se registra la navegación en aguas fueguinas y patagónicas del vapor oriental **Charrúa** al mando del capitán Bartolomé Bossi, quien en plan de viaje hasta Valparaíso realizó una exploración por el Estrecho y los canales fueguinos meridionales, dejando de ella una relación que contiene algunos antecedentes etnológicos de interés, pues durante su tan poco divulgado viaje trabó repetido contacto con los indígenas yámana. Díganos de paso que la Armada de Chile ha recordado a este oficial de la marina oriental nominando en su honor un canal en la región de los canales patagónicos.

Para 1878 el creciente, aunque aún no importante comercio con la colonia magallánica hizo que ésta cobrara alguna fama en el ambiente portuario y mercantil de Montevideo, concitando el interés de algunos comerciantes allí radicados que vieron la posibilidad de realizar negocios en la distante tierra de real aventura. Entre los primeros cuya presencia y actividad se constató en Punta Arenas estuvieron algunos extranjeros avecindados en la capital oriental: Griffith Pritchard, capitán y copropietario del cúter **Rayo** de ochenta toneladas de registro, quien arribó con esta embarcación de la matrícula de Montevideo; también doña Luisa Müller de Emeric, copropietaria del **Rayo**, quien con el mencionado Pritchard y los comerciantes locales José Menéndez y Guillermo Wood, constituyó una asociación para explotar la lucrativa caza de lobos marinos en los litorales del sud y occidente magallánicos. Otros vecinos de Mon-



Buque motor "Sara" en puerto Harris (isla Riesco), 1919.

tevideo arribados a Punta Arenas en 1878 fueron, el capitán mercante Jorge Premáticos, quien luego se haría cargo del **"Rayo"** para llevar adelante las expediciones loberas y Marius Andrieu un francés que trajo consigo al vaporcito **"Toro"** de su propiedad.

Cabe pensar que no hubo de ser ajena a la llegada de estas personas la actividad del para entonces afamado capitán lobero e incipiente armador, el portugués José Nogueira, quien hacia aquel tiempo ya navegaba la goleta **"San Pedro"**, de matrícula oriental pues había sido adquirida en Montevideo. Nogueira fue así el iniciador de las exportaciones de cotizadas pieles de lobo marino al mercado uruguayo, base de un comercio que mantendría sostenido e intenso por muchos años.

De Andrieu debemos señalar que arribó en los momentos en que tenía comienzo la introducción de las ovejas de las islas Malvinas para la crianza lanar en escala mercantil. Así, entre otros trabajos, pronto estuvo realizando con su vaporcito operaciones de fletamento entre el referido archipiélago y las costas del Estrecho, acarreando partidas de ganado. Para fines de 1878 advirtiendo las perspectivas de la crianza ovejera, Andrieu solicitó del Gobernador del Territorio, teniente coronel Carlos Wood, una concesión de terrenos pastoriles junto a la bahía de San Gregorio en el Estrecho, iniciando de tal modo una pequeña estancia que algunos años más tarde traspasó a José Menéndez, que para la época era ya un próspero comerciante del Territorio y con la cual éste iniciaría su especie de imperio ganadero patagónico-fueguino.

Las antes nombradas embarcaciones veleras **"Rayo"** y **"San Pedro"**, ésta de prolongada y meritisíma actividad en las aguas australes, no serían las únicas que navegarían por los mares magallánicos con matrícula uruguaya ya que hacia 1880 al ponerse en explotación en la costa del seno Skyring el yacimiento carbonífero de Mina Marta, la compañía concesionaria adquirió o arrendó para el traslado del mineral extraído entre el yacimiento y Punta Arenas, a dos naves de bandera oriental, el buque de ruedas **"Los Amigos"** que sufrió después un accidente a la entrada del canal Fitz Roy, en marzo de 1881 y cuyos restos aún son visibles junto a la embocadura norte del canal por el lado de Río Verde; y el **"Artigas"** del cual se desconocen mayores antecedentes.

También se ha registrado la presencia del vaporcito **Veloz** de 37 toneladas que naufragó en el puerto de Punta Arenas en octubre de 1880. Por la misma época se perdió en los canales fueguinos el cúter "**Rayo**", sin que jamás se supiera de él y de la suerte de sus tripulantes.

Se comprueba así como varias embarcaciones de bandera uruguaya estuvieron entre las iniciadoras del cabotaje regional en las aguas de Magallanes durante el comienzo del período de la colonización.

Para la época, a partir de 1880, el antes mencionado lobero y armador José Nogueira era uno de los principales comerciantes de Punta Arenas y en un par de años llegaría a ser el primero de todos tanto en el negocio de exportación como en el de importación y además uno de los hombres que con su pujanza, visión y laboriosidad contribuirán a impulsar el crecimiento y el progreso del Territorio. Parte importantes de los negocios del pionero lusitano se realizaban con firmas de Montevideo, entre ellas Leoni Hermanos, con la que la relación mercantil llegó a ser muy intensa, Luis Bonomi y Cía., Williams y Cía., Otto y Cía., C. Brandes & Co., Citerio y Cía., G. Bernadou y Cía., y H. B. Wille. El trato comercial por parte de Nogueira se inició con el envío en consignación a Montevideo de plumas de avestruz y pieles en bruto o preparadas de guanaco y lobo marino; más tarde al tener aceptación tales productos se comenzó a exportar en regla, añadiéndose a tal rubro otros como madera de construcción, oro en bruto, caballares, etc. La casa de Leoni pasó a su turno a ser proveedora habitual y principal del establecimiento de Nogueira llegando a ser su factor, Juan Leoni, agente de confianza del empresario de Punta Arenas. Los productos exportados desde Montevideo abarcaban una vasta gama de artículos, alimentos frescos, secos o en conserva, licores, especies de ferretería, elementos de construcción, vestuario y calzado, etc; ello hizo posible un comercio sostenido de cierta importancia que se mantuvo a lo menos hasta fin del siglo, época en que las firmas importadoras de Punta Arenas pasaron a abastecerse en el mercado europeo.

Con los años la antaño miserable colonia chilena de Magallanes fue poco a poco transformándose en una comunidad laboriosa y progresista cuyos habitantes, acrecentados por las corrientes inmigratorias europeas que arribaban por

la vía del Plata, acometieron con éxito la impropia tarea de la colonización pastoril, animándose o intensificándose de paso las actividades forestal, minera y la navegación, de forma tal que al comenzar la década final del siglo XIX el meridional territorio chileno constituía un emporio de prosperidad que atraía a gentes de todas las latitudes, pese a la lejanía y aislamiento en que se encontraba respecto del mundo civilizado.

De tal modo no fue de extrañar que entre tantos inmigrantes que allí continuaron afluyendo estuvieran algunos uruguayos que buscaron tentar suerte en el remoto puerto austral y cuya presencia comenzó a constatarse a partir de 1893. No fueron muchos, en suma apenas algo más de un centenar, como que el censo municipal de 1906 expresaría un total de 118 individuos de esa nacionalidad en el Territorio de Magallanes. Pero tan exiguo contingente, aportó sin embargo con significación en las más diversas actividades económicas, sociales y culturales, y dio origen a familias chilenas vigorosamente enraizadas en la región magallánica. Entre los inmigrantes recordamos a José y Alfredo Solari, y José M. Fariña, quienes llegaron a ser industriales de nota; a los hermanos Enrique, Alberto y Eduardo Maynard que arribaron conjuntamente con su padre, de origen francés, Raymond Maynard, quienes se señalaron en actividades ganaderas colonizadoras, comerciales y mecánicas. Destacamos aquí que Eduardo Maynard y su padre fueron los que en sus labores mecánicas introdujeron en Magallanes la soldadura autógena, entonces un reciente invento de la técnica europea. Y finalmente mencionamos a Gerónimo Donatti, constructor naval, y a Vicente Pisano, comerciante.

Donatti llegó a Punta Arenas hacia 1893 ó 1894 llamado por su suegro, Juan Doberti, de nacionalidad italiana, y juntos establecieron un astillero que se mantuvo por años. Posteriormente, en 1912, Gerónimo Donatti fue contratado por la Sociedad Ganadera "Gente Grande" para organizar y dirigir el astillero de Puerto Harris, en la isla Dawson. En este establecimiento, bajo la experta dirección del uruguayo, se construyeron varias embarcaciones destinadas al cabotaje en aguas de la Patagonia y de Tierra del Fuego, entre obras el buque-motor "**Sara**" de 1000 toneladas, la nave de mayor porte y tonelaje que fuera botada en los astilleros regionales. Recordamos a propósito que cuando se botó al

agua al "Sara", la nave enarbolaba tres banderas, la chilena, la uruguaya y la de la compañía armadora, con lo que Donatti quiso expresar sin duda la hermandad entre las dos naciones, la de su nacimiento y aquella de la tierra que lo había acogido generosamente y en donde había formado su hogar y nacido sus hijos.

En cuanto a Vicente Pisano, radicado en Punta Arenas desde 1898, dio vida a una casa de comercio asociándose con un tal Ricardi, otro compatriota. La firma Pisano y Ricardi, primero, y Pisano y Foggie más tarde ganó muy pronto sólido prestigio y respetabilidad en el ambiente mercantil del Territorio, siendo una de las casas proveedoras de ramos generales más populares durante décadas y que continuó su hijo Edmundo bajo la razón social Pisano y Cía. Edmundo Pisano se dedicó a la explotación ganadera en diversas zonas de la Patagonia austral, formando entre otras la estancia "Vaquería" en la isla Riesco y que dirigió hasta avanzada edad hasta promediar el presente siglo. Pisano, como Donatti, fueron troncos de numerosas familias de las que nacieron hijos y nietos que han aportado con distinción en los campos de la ciencia, las profesiones liberales, los negocios, la política y el gobierno comunal.

Entre los uruguayos que residieron en Magallanes, aunque no tuvieron la calidad de inmigrantes ya que su presencia se debió a la obediencia religiosa, recordamos a los sacerdotes salesianos Luis H. Salaberry y Arnoldo Bernasconi, varones ambos de excepcional reciedumbre espiritual y gran calidad humana, y de recordada memoria por su labor apostólica y docente.

Así entonces cabe concluir señalando que la presencia de la nacionalidad uruguaya en el extremo sur de Chile durante un lapso histórico de no más de tres décadas alcanzó feliz culminación y adquirió trascendencia y permanencia con la incorporación de un grupo selecto de sus hijos a la sociedad chilena en las regiones de la Patagonia y Tierra del Fuego.

La Tierra de los Fuegos

Cuando Hernando de Magallanes llegó el 21 de octubre de 1520 a lo que parecía era una gran bahía y resultó ser después el estrecho buscado, dispuso para verificar si aquel saco de mar seguía adentro, que dos de sus carabelas pasaran adelante con orden de explorar. El capitán general entre tanto fondeó con su carabela **Trinidad** y con la **Victoria** a la espera de las otras dos naos en la bahía de Posesión. En la noche de aquel día y en las dos de los que siguieron observaron los navegantes fuegos sobre la tierra del sur y que sabemos correspondían las fogatas que los selknam encendían en sus campamentos. Tal circunstancia sirvió para que Magallanes nombrara "**tierra de los fuegos**" o "**de los humos**", pues eran humaredas lo que los tripulantes podían apreciar con la luz del día, al país situado al otro lado del saco de mar, nombre que después se generalizó comprendiendo a todo el enorme territorio insular fueguino.

La parte norte más extrema de la Tierra del Fuego que conforma el litoral sur del estrecho de Magallanes es una tierra baja, donde domina el paisaje de llanura esteparia con algunas pequeñas elevaciones como los cerros de Chillán y la sierra Balmaceda. De estos lomajes y de la sierra Boquerón que corre más al sur nacen algunos ríos que van a vaciarse en el Estrecho; así los ríos del Oro y Oscar en la bahía Felipe o San Felipe, y los ríos Side, Pantanos, Cuarto Chorrillo, y Calafate que lo hacen en la bahía Lomas. La costa de esta parte norte de Tierra del Fuego, siendo en general de tipo regular presenta fuertes inflexiones que dan origen a algunos accidentes geográficos muy notorios como la península de Juan Mazía, prolongación noroccidental de la tierra fueguina entre las bahías Felipe y Gente Grande, cuyo borde norte conforma parte de la Segunda Angostura del Estrecho. El otro accidente es la penetración de la península de Es-

pora, nombre que deriva de aquel que ostentaba el cúter lobero de Luis Piedra Buena, quien merodeó por esas costas hacia los años 60 y 70 del siglo pasado; y el tercer hecho fisiográfico notorio es la punta Catalina que con su cabo terminal da origen conjuntamente con la punta Dungeness, en la costa patagónica opuesta, a la boca oriental del estrecho de Magallanes.

Es de notar además que la amplia bahía Lomas posee dos bancos arenosos que llevan los nombres de Orange y Lomas, tan extensos que en bajamar la distancia entre su borde extremo y la línea de alta marea se cuenta por kilómetros y kilómetros de extensión y que ocupa una superficie realmente considerable de suelo litoral. Los antecedentes que hasta el presente se poseen permiten suponer además que en su subsuelo se acumulan grandes reservas de hidrocarburos.

Este distrito geográfico de Tierra del Fuego constituye desde el punto de vista administrativo la Comuna de Primavera, nombre éste que deriva de Springhill (cerro Primavera), cuya capital es el importante pueblo petrolífero de Cerro Sombrero. Centro de interesante actividad ganadera ovejera, el área contiene gran cantidad de pequeñas estancias nacidas de las primeras subdivisiones de terrenos fiscales a partir de 1928 y 1938, pero fundamentalmente la zona es el lugar en donde comenzó la actividad petrolera en Magallanes con el hallazgo del primer pozo el día 29 de diciembre de 1945, en la zona norte de Espora, hecho económico éste que vino a sacudir al distrito de su bucólica tranquilidad.

La zona geográfica de que nos ocupamos tiene el privilegio de haber sido la primera tierra chilena pisada por los descubridores españoles en noviembre de 1520. En efecto, comprobada la penetración de las aguas del Estrecho, Hernando de Magallanes dio orden de avanzar el día 1º de noviembre de aquel año doblemente memorable en nuestros anales históricos, tanto por el hallazgo del gran paso de mar interoceánico, como por el descubrimiento de Chile por el sur. La flota del gran portugués, luego de sobrepasada con felicidad la Primera Angostura fue a fondear en la costa de la bahía Felipe, con el fin de verificar la existencia de hombres a los que con razón se atribuyó el origen de los fuegos. Enviada una partida a tierra para practi-

car un reconocimiento y trabar contacto con los naturales, sus integrantes sólo encontraron un cementerio que contenía gran cantidad de tumbas y una ballena varada en la playa, pero los indígenas no se dejaron ver.

Hemos mencionado antes a los selknam y los indios de esta raza que habitaban la comarca pertenecían al grupo **chonkóiuka**. Estos tuvieron sus primeras y desgraciadas relaciones con los hombres de Pedro Sarmiento de Gamboa, en la bahía de Gente Grande en 1580, ocasión en que un malentendido provocó el ataque de los naturales y la respuesta mortífera de los españoles. Peor aún hubo de ser el encuentro que en 1600 tuvieron los selknam en algún lugar de la costa de la Primera Angostura con los holandeses de Oliverio Van Noort, quienes al ser atacados a poco de desembarcar desataron una represalia feroz contra los infelices indígenas.

Así los habitantes de esa comarca debieron conservar por larguísimo tiempo un mal recuerdo de esos hombres barbados que pasaban navegando de tarde en tarde frente a sus costas, en esas extrañas embarcaciones veleras.

En 1669 penetró al estrecho de Magallanes en plan de exploración el navegante inglés John Narborough quien en sus trabajos cartográficos e informes posteriores dio el nombre de **Tierra del Sur del Rey Carlos**, por el monarca Estuardo reinante en Inglaterra, a la llamada Tierra del Fuego y reservó el nombre local de **Ulster del Sur** para la comarca de la península Espora y bahía Felipe. Este último nombre, virtualmente desconocido hasta hoy, no prosperó pero sí el primero y durante mucho tiempo mapas ingleses y franceses de los siglos XVII y XVIII nombraron Tierra del Rey Carlos a la parte norte de la isla fueguina.

Con el correr de los siglos y hasta la década del 70 del siglo pasado nada perturbó la tranquilidad de los habitantes del norte de Tierra del Fuego, los que continuaban con sus migraciones tradicionales a lo largo de las costas y por el interior. En 1873 llegó allí el primer hombre blanco que pisó la estepa fueguina tierra adentro, el aventurero francés Eugenio Pertuisset, que penetró en este distrito desde la costa de Gente Grande y en ruta zigzagueante hacia la bahía Inútil buscando un fabuloso tesoro de los Incas, que sólo existía en su imaginación. En 1879 recorrió la región con mayor detenimiento y naturalmente con mayor fru-

to para la geografía y para la ciencia el teniente de la Armada de Chile, Ramón Serrano Montaner. Como consecuencia de esta exploración quedaron de manifiesto las perspectivas de aprovechamiento pastoril que ofrecían las llanuras del norte fueguino de manera que a los pocos años algunos emprendedores comerciantes de Punta Arenas pensaron en su ocupación. En lo que respecta al distrito que nos ocupa cupo al gran pionero que fuera José Nogueira expresar el primer interés, aconsejado al parecer por Ramón Serrano, y pudo obtener así del gobierno del Presidente Balmaceda dos concesiones harto extensas, las mayores conocidas hasta la época, una a nombre propio y otra para Mauricio Braun, su joven cuñado y hombre de confianza; estas concesiones se extendían sobre un total de 350.000 hectáreas, abarcando de occidente a oriente desde la bahía Felipe a la frontera argentina, y de norte a sur desde la costa del Estrecho hasta el paralelo 53. Como el propósito que por entonces abrigaba el poderoso empresario era el de obtener para sí una concesión considerablemente mayor aún con el objeto de constituir una gran empresa pastoril, negoció las otras dos concesiones con capitalistas británicos del grupo Waldron, que tenían tierras en arrendamiento al otro lado del Estrecho y de tal modo en 1890 se constituyó la compañía **The Tierra del Fuego Sheep Farming Company**, respecto de la primera concesión, y en 1892 la **The Philip Bay Sheep Farming Co.**, respecto de la segunda.

La primera de las sociedades nombradas inició las actividades de crianza ovejera instalando en el mismo año 1890 junto a la entrada de mar llamada Creek, en punta Espora, la estancia que recibió por nombre oficial el de "Punta Anegada", y cuyo casco se trasladó con los años hacia el interior hasta el paraje de hermosas vegas conocido como Springhill, denominación que pasó a tomar el establecimiento. La segunda compañía inició una estancia en la costa de bahía Felipe, junto a la desembocadura del río del Oro y que llevó sucesivamente ambos nombres. Ambas sociedades al cabo de algunos años concluyeron por fusionarse en una compañía conocida como **La Riqueza de Magallanes**, la que a su vez en 1906 fue absorbida por la poderosa Sociedad Exploradora de Tierra del Fuego, vecina hasta entonces en los campos inmediatos de más al sur y nacida ella misma de la gran concesión Nogueira.



Aspecto del campamento petrolífero Cerro Manantiales, Tierra del Fuego, hacia 1950. En primer plano instalaciones de la refinería. Fotografía Alberto M. De Agostini

La Explotadora dio gran impulso a la ganadería lanar a través de los dos establecimientos ya nombrados y de la estancia Nueva Río del Oro, que creó en el sector del interior, manteniendo en explotación los campos hasta 1937 año en que procedió a restituirlos al Fisco. Antes aún, en 1928, la compañía había devuelto al Estado una apreciable superficie, 100.000 hectáreas, en la zona del río Pantanos y Punta Catalina, área que fue dividida en grandes porciones y entregada a la recolonización, entre otros a los hermanos Jorge, Amadeo y Francisco Bermúdez que iniciaron de tal modo la formación del que después sería prestigioso establecimiento ganadero de Punta Catalina.

Al restituirse en 1937 las antiguas estancias de Bahía Felipe o Río del Oro, Nueva y Springhill, el Ministerio de Tierras formó con ellas una gran cantidad de pequeños lotes en los que nuevos colonos constituyeron otras tantas estancias desarrollando desde un comienzo una labor de gran provecho social y económico, mediante el incremento de la masa ovejera, la creación de nuevos puestos y fuentes de trabajo y la introducción de valiosas mejoras fundiarias.

La faz económica de la zona norte de Tierra del Fuego vino a cambiar con todo a partir del 29 de diciembre de 1945 cuando culminaron con felicidad los trabajos exploratorios emprendidos por la Corporación de Fomento de la Producción, con el hallazgo de un pozo petrolífero en un sector situado cerca de la estancia de don Caupolicán Arcaja. Este suceso que en su momento conmovió a Magallanes y a Chile entero, transformó en pocos años la vida de la región norfueguina al incorporarla al ritmo febril propio de las actividades petroleras. De tal modo en los treinta y cuatro años transcurridos hasta el presente fueron multiplicándose los pozos de hidrocarburos, extendiéndose los yacimientos, desarrollándose las redes de oleoductos, gasoductos, de energía eléctrica y de caminos; surgiendo centros de trabajos e instalaciones de procesamiento industrial en Cerro Manantiales, primero, en Cerro Sombrero después y finalmente en Cullen. Cerro Sombrero en particular comenzó siendo el principal centro administrativo de la Empresa Nacional del Petróleo y terminó convirtiéndose con los años en la cuarta ciudad magallánica, capital de la Comuna de Primavera y sede de varios servicios públicos y de otros de interés general para la comunidad circundante,

como para todo el distrito geográfico en que se encuentra situada y aún para los viajeros en tránsito; se confía además que con el desarrollo general que habrá de tener en el futuro la región y las posibilidades que brinda el área norte fueguina Cerro Sombrero se afiance como centro dinámico de progreso social y económico.

Esta ha sido, a vuelo de pájaro, una visión de la zona norte de la gran isla fueguina donde, cosa singular, cuatro y medio siglos después del Descubrimiento las antorchas que brillan en la noche señalan a los viajeros la propiedad original del nombre geográfico, Tierra del Fuego.

Los caminos del antiguo Magallanes

Tal vez no sea cosa fácil para quien o quienes recorran los caminos de la Región poder forjarse una idea de cómo ellos tuvieron origen y de qué manera se fueron formando y modificando hasta llegar a ser tal cual hoy los conocemos. Bueno será entonces saber algo acerca del origen y formación de las rutas magallánicas.

El momento inicial de los caminos regionales debe situarse en el otoño de 1847, cuando la rudeza de la estación invernal que se avecinaba, amenazaba con liquidar el escaso ganado con que contaba la colonia nacional establecida sobre la punta de Santa Ana, con el nombre de Fuerte Bulnes, algunos años antes. Entonces la aflictiva situación forzó a mover la hacienda, sacándola de la rocosa punta desprovista de suficiente pasto para trasladarla a otro sitio más abrigado y con mejor alimento. Y tal sitio se estimó que era la comarca vecina al río del Carbón, hacia el norte; pero entre los dos lugares mediaban más de 50 kilómetros de terrenos boscosos y enmarañados hasta la misma playa y varios ríos que había que cruzar. Enfermo de algún cuidado el Gobernador Sargento Mayor José de los Santos Mardones, la tarea de trasladar el ganado y abrir la senda recayó nada menos que en el Capellán Fray Domingo Passolini, quien animoso como era se ofreció para el cometido.

Y lo cumplió muy cabalmente, trabajando como el más esforzado peón, pues el propio padre Passolini hecha en mano fue abriendo la trocha por el monte costero y ayudando personalmente a construir los primeros precarios puentes que se tendieron en la Patagona austral. Así, en rigor histórico y con sobrado mérito el franciscano Fray Domingo Passolini fue el "primer caminero de Magallanes".

Establecida la Colonia al poco tiempo, 1848, junto

a la punta Arenosa, su contada población se concentró dentro de los lindes que marcaban las empalizadas del fortín original. Y la senda primitiva que tanto había servido cayó en desuso al desaparecer el Fuerte Bulnes y como por años no existió actividad colonizadora rural, acabó por perderse finalmente. Sólo cuando el ganado fiscal comenzó a crecer en número, hacia 1870, y se determinó instalar la vaquería o hacienda en Agua Fresca volvió a trazarse y a utilizarse parcialmente el antiguo camino del padre Passolini, que desde entonces pasó a ser frecuentado según aumentaba la actividad de los primeros colonos. Después de 1885 el camino —simple huella en verdad— se fue extendiendo laboriosamente hasta alcanzar la bahía de San Juan.

Al norte de Punta Arenas por otra parte se había venido formando con los años una senda entre la Colonia y las pampas con el paso periódico de los tehuelches y su caballada. Por esa senda a partir de 1868 y una vez que aumentó la población colonial los habitantes comenzaron a moverse hacia el norte. Los hitos de avance fueron “los tres puentes” que cruzaban los arroyos que se vierten en bahía Catalina, de allí el nombre del sitio donde hoy se encuentra la zona industrial; el “rincón de la Paja” (actual Barranco Amarillo), el río Seco y Chabunco, que por un buen tiempo fue lo más lejos que se atrevían a llegar los habitantes de Punta Arenas. Pasado el bosque más allá de Cabo Negro los baqueanos que fueron “haciendo punta” en la ruta y junto con ellos o tras ellos los mercachifles que comenzaron a aventurarse por la inmensa estepa, siguieron generalmente la senda tehuelche, muy bien marcada por el paso más que secular de sus caballos. Desde Koikashaiken (paradero de la laguna grande) en Cabo Negro, pasando por Nameraiken, Dinamarquero, Ciake y La Portada, notorio boquete que se abre entre las paredes basálticas cerca del río Chico; siguiendo por Paliaike se llegaba a Chymen-Aike y Guer-aike sobre el río Gallegos. Esta senda tehuelche conformó el primer camino vecinal, registrado en los anales gubernativos ya en 1875, que sirvió a los colonos ganaderos durante décadas y por ella se movieron pesadamente carretas y carros, y después de 1905 los primeros vehículos automotores. Así la ruta Punta Arenas - Cabeza del Mar - Pozo de la Reina - Dinamarquero - Ciaike - Paliaike fue nuestro primer camino internacional.



El explorador P. Alberto M. De Agostini, junto a un automóvil Ford T en uno de los caminos abiertos en el monte magallánico.



Faena de construcción caminera en el sector de Río Tranquilo (marzo de 1930).

La senda tehuelche también marcó el trazado del camino costero del Estrecho, desde el Despuntadero como se llamaba antiguamente al saco de Cabeza del Mar, hasta la bahía Posesión, y que también hubo de servir intensamente a la colonización pastoril en sus primeros años y en los posteriores.

Los baqueanos igualmente marcaron la senda que abrió el acceso a la Vaquería del Sur y a Mina Rica, situadas a las espaldas de Punta Arenas, y a la Vaquería del Norte, hacia el canal Fitz Roy. Tehuelches y Baqueanos también señalaron la senda que por el oriente de la laguna Blanca conducía hacia las pampas del Zurdo y valle medio del río Gallegos y los Morros. Estas vías fueron las rutas troncales por las que se realizó hacia el interior de la Patagonia la colonización pastoril. Luego esta misma actividad en su desarrollo fue creando una red de caminos interiores que se entrecruzaron, unidos todos a las rutas principales.

El monte enmarañado que se desarrollaba al occidente del conspicuo cerro conocido como Morro Chico o del Deslinde, opuso por años resistencia al avance caminero. Tal fue así que puesto en colonización el territorio de Última Esperanza en 1894 - 95 y abierta por los pioneros Ernesto Von Heinz y Kurt Mayer la senda entre puerto Consuelo y el valle del río Turbio, la ruta que comunicaba a Punta Arenas con aquella región penetraba en Morro Chico a suelo argentino, pasando por el arroyo Cap Horn (que por deformación fonético-gráfica pasó a ser después Caypón o Gaypón), seguía orillando el bosque hasta el río Gallegos y por éste hasta su afluente el Turbio, volviendo a entrar a Chile por la "Casa Vieja".

La colonización ganadera fue la responsable de la apertura del camino que desde el fiordo de Última Esperanza alcanzó hasta las comarcas bañadas por los ríos Don Guillermo, Viscachas, de las Chinas y Baguales, eje original de la actual carretera nacional 9 en aquella zona, es decir la ruta Natales - Tres Pasos - Cerro Castillo - Cerro Guido - La Cumbre. También los colonos en su incansable avanzar durante la última década del siglo pasado y la primera mitad de este siglo trazaron esforzadamente los caminos que permitieron acceder al interior de río Verde y a los sectores de Verano, Primavera y Rubens; a las Llanuras de Diana y a los valles cordilleranos de Última Esperanza, como

también hicieron posible la penetración en isla Riesco y otros puntos del vasto territorio magallánico.

Pero la necesidad de llegar a Ultima Esperanza por suelo chileno se transformó, después de 1900, en una constante preocupación gubernativa que se hacía más apremiante según avanzaban los años, correspondiéndole al Gobernador don Luis Contreras Sotomayor, hacia el final de la década de 1910 impulsar decididamente las obras. Poco a poco el camino se fue trazando y mejorando aprovechándose las sendas y picadas de los colonos. Del oriente se pasó al occidente de la Laguna Blanca, se sobrepasó Morro Chico y se fue penetrando laboriosamente hacia el oeste en medio de la maraña boscosa, mientras, otro tanto se hacía desde Natales al sur. Con el primer gobierno del Presidente don Carlos Ibáñez la construcción del camino cobró mayor vigor y al fin en 1930 se produjo la unión de los dos tramos y se completó la anhelada ruta entre Punta Arenas y Ultima Esperanza por suelo chileno. El acto de inauguración tuvo lugar en Río Rubens y a él concurrió el entonces Ministro de la Propiedad Austral, Edecio Torreblanca.

En la Tierra del Fuego el origen de los caminos fue un tanto diferente al de la Patagonia. Aunque al pisar el suelo insular los primeros hombres blancos existía allí una numerosa población indígena, no se encontraron sendas trazadas por el tráfico como las que había allende el Estrecho, pues los onas en su vida nómada nunca siguieron rutas prefijadas como las tuvieron los tehuelches.

Así entonces los caminos surgieron con el movimiento provocado por la fiebre del oro y principalmente por la colonización. Con la primera, a contar de 1881, se formaron las huellas que desde la bahía de Porvenir condujeron a los cerros de Boquerón y por la costa hacia la bahía Inútil. La colonización ganadera obligó a partir de 1885 y según ella se fue extendiendo, a poner en comunicación los distintos establecimientos con los puertos o caletas de embarque y también con Porvenir, que poco a poco pasó a servir la condición de centro del territorio insular. Así se formó la huella entre este punto y bahía Gente Grande, prolongada más tarde hacia bahía Felipe, Springhill y punta Anegada. También entre Porvenir y la estancia Río Pantanos, o Bahía Inútil, después Caleta Josefina, actual Onaisín. Fundada la



Puesto de inspección en la zona de Río Tranquilo durante la construcción del camino entre Morro Chico y Puerto Natales (1930).

segunda estancia de la Sociedad Explotadora en San Sebastián, surgió allí la doble necesidad de unirla con Río Pantanos y con la bahía de San Sebastián. De tal manera para 1896 - 97 ya existía, aunque muy primitivamente un camino internacional en la Tierra del Fuego que unía Porvenir en la costa del estrecho de Magallanes, con la costa de la bahía de San Sebastián en el Atlántico, ruta por la que corrían periódicamente los "estafeteros", primeros mensajeros rurales que tan apreciables servicios prestaron a los primeros pobladores. Al llegar el siglo XX existía además una ruta que saliendo desde Punta Espora en el norte cruzaba longitudinalmente la parte norte de la Isla, pasando por Springhill, China Creek y Caleta Josefina, llegando hasta el río Mac Clelland donde se formó una tercera gran estancia de la Explotadora que con los años pasó a llamarse Cameron. Después la colonización fue extendiendo progresivamente los caminos hacia el sur, a Río Chico, Río Grande y Vicuña, y hacia el oeste rumbo del Cabo Nariz.

Así resumido el origen de los caminos troncales de Magallanes, agregamos que mientras éstos se iban prolongando, también se iban mejorando con rectificaciones para evitar vueltas o pasos malos, con rellenos en terrenos bajos y anegadizos, con planchados en suelos blandos y con obras de arte tales como alcantarillas, defensas y puentes. Hubo tramos que dieron muchísimo que hacer, como el de la llamada rambla de Río Pescado, que recién vino a componerse después de 1930. Tenía este sector tramos de camino tan blandos que en ocasiones los pequeños camiones que traficaban con carga debían dejarla en el suelo para poder pasar y la carga moverse a mano hasta los sitios en que el camino estaba consolidado. Obras importantes en su tiempo fueron los puentes sobre los ríos Rubens y Penitente, construidos en 1930 y 1938 respectivamente, y que fueron especialmente el primero todo un orgullo de los funcionarios del antiguo Departamento de Caminos, antecesor de la actual Dirección de Vialidad.

La Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, dueña y detentataria de una enorme extensión territorial que necesitaba de los caminos para su importante actividad ganadera, contribuyó a trazar y mantener caminos, realizando inversiones cuantiosas en su tiempo, como los grandes puen-

tes metálicos que importó e instaló sobre el río Grande en Tierra del Fuego y sobre el río de las Chinas en Ultima Esperanza.

Equipos camineros no se conocieron sino después de muchísimo tiempo. Las construcciones y reparaciones se hicieron por años a mano, en esforzadas jornadas. Después llegaron las primeras niveladoras mecánicas livianas y luego las pesadas, de tiro animal en un comienzo y con tracción motorizada después. Algunas de estas antiguas y meritorias maquinarias se conservan en el Museo del Recuerdo del Instituto de la Patagonia.

Es el momento de rendir un homenaje de recordación para aquellos anónimos camineros, verdaderos pioneros, que construyeron las rutas por las que fue penetrando paulatinamente el progreso hacia el interior del territorio magallánico.

Para 1940, podría decirse que se completó en general el trazado vial de Magallanes, en cuanto a rutas troncales, alcanzándose prácticamente a su forma actual. En los 35 años siguientes se registró el crecimiento en extensión y densificación. La sola Empresa Nacional del Petróleo agregó por necesidad de sus faenas unos 1.500 kilómetros de caminos nuevos. El mejoramiento progresivo continuó hasta llegar a la pavimentación con cemento, trabajo iniciado en 1939 con poco más de tres kilómetros desde el entonces límite urbano de Punta Arenas hasta bahía Catalina. Debieron pasar veinte años aún para agregarse otros nueve kilómetros de ruta pavimentada. En el período 1964-1970 en un gran esfuerzo destinado a recuperar el tiempo perdido y avanzar en el progreso carretero, se agregaron 40 kilómetros pavimentados, o sea el 75% de todo lo que hoy se conoce en materia de caminos definitivos.

Es muy poco en verdad para un territorio tan vasto y rico como Magallanes que debería haber contado y debiera contar siempre con recursos de todo tipo para tan importante materia. Por ello mirando con la perspectiva del tiempo, valoramos el esfuerzo laborioso de los pioneros carreteros de antaño que supieron construir mucho, contando con muy poco.

El mar en la historia de Magallanes

El mar es un elemento fundamental de nuestra geografía que ha jugado y juega un rol muy importante en nuestra evolución histórica regional.

El está presente en forma oceánica en los bordes litorales, pero como mar interior cobra forma en estrechos o canales y penetra profundamente en las masas terrestres a través de los fiordos e inclusive da lugar a la existencia de grandes lagos salados, como son los senos Otway, Skyring y el complejo acuático interior de Ultima Esperanza. Puede afirmarse en verdad que cualquier punto de la región magallánica se encuentra cercano al mar. Basta una mirada al mapa para comprenderlo a cabalidad.

Así nuestro territorio es una integración física de tierras emergentes y aguas adyacentes, particularidad fisiográfica común también a las regiones de Aisén y Chiloé, pero que en ellas no alcanza la intensidad que aquí se aprecia. En Magallanes el mar ha sido el gran camino a través del cual ha sido y es posible acceder de hecho a cualquier punto de nuestra dislocada geografía, de la misma manera que ha sido y es fuente de recursos económicos biológicos y minerales.

En la noche de los tiempos cuando los canoeros prehistóricos aparecieron por lo que hoy es nuestro territorio, esos seres primitivos hicieron del mar no sólo su vía natural de circulación trashumante, si no que aún su ambiente vital. El mar fue vía, fuente de recursos, medio de vida, desenvolvimiento y destino de los hombres que se sucedieron a lo largo de los siglos hasta nuestros días en el mundo archipiélagico de la Patagonia occidental y del sur de la Tierra del Fuego.

Cuando los europeos, ya en época histórica, aparecieron junto a las tierras australes en sus pequeñas y débiles embar-

caciones veleras, tenían como objeto de su presencia y razón de su navegación la búsqueda precisamente de un paso de mar que de la "Mar del Norte" permitiera alcanzar hasta la "Mar del Sur" y cruzando ésta hasta las codiciadas tierras de las especias. Así se descubrió la Patagonia, el gran Estrecho y Chile, por el sur.

Y una vez que la presencia europea se hizo más frecuente, el motivo principal de sus navegaciones fue el conocimiento de nuestra geografía marítima. Se halló así el paso austral, hoy paso Drake; se determinó la insularidad de la Tierra del Fuego, se atisbó lo endiabladamente intrincado de nuestro territorio archipelágico y con el andar de los siglos, por fin, se pudo descubrir y reconocer la realidad territorial del Chile patagónico.

Avanzado el siglo XIX y dueño ya el hombre de una técnica superior que le permitió independizar la navegación del impulso del viento, sustituyéndolo por medios de propulsión mecánica, ocurrió que el estrecho de Magallanes recobró actualidad e importancia como vía marítima, luego de haber sido abandonado por siglos por razón de la bravura de sus huracanes. Esta circunstancia náutica sirvió de acicate a la decisión nacional de ocupar en forma efectiva los territorios de la Patagonia y Tierra del Fuego, concebida e inspirada visionariamente por Bernardo O'Higgins, materializándose con felicidad la ocupación y jurisdicción con el memorable viaje de la goleta **Ancud**.

Establecida de tal forma la Colonia de Magallanes, durante los duros primeros años de vida que vieron la fundación de Fuerte Bulnes en 1843 y el surgimiento de Punta Arenas en diciembre de 1848, y su aletargada existencia de algunos lustros, la vía marítima fue la ligazón vital que hizo posible su precario sostenimiento y mantenimiento.

Cuando la navegación de ultramar procedente de la vieja Europa, además de otras circunstancias también asociadas de uno u otro modo al mar estimularon su desenvolvimiento paulatino a partir de 1868, Punta Arenas comenzó a adquirir nuevo aspecto e importancia. De mísera caleta para forzosa u ocasional recalada pasó a ser de pronto modesto puerto de itinerario de líneas de vapores trasoceánicos, alcanzando con los años a ser base indispensable de operaciones marítimas para todo el extremo sur del continente ame-

ricano. Al propio tiempo que ello ocurría su actividad económica se multiplicó por razón de diversas circunstancias, adquiriendo relieve la caza de animales marinos de piel fina, causa originaria de la navegación regional, y más tarde con la introducción de las ovejas y el surgimiento de la explotación pastoril. De ese modo, por consecuencia, se intensificó el tráfico de cabotaje pues los pioneros colonizadores se establecieron primeramente junto al litoral tanto de la Patagonia continental, como de la Tierra del Fuego y las islas de los archipiélagos del occidente y del sur, de manera tal que el mar pasó a cobrar una importancia esencial como elemento de comunicación, comercio, abastecimiento y salida de productos.

Consolidada la colonización inicial hacia el final de la década de 1880, muy pronto el ímpetu conquistador de los pioneros los llevó, siempre a través del mar, a reconocer y explorar, a establecerse y explotar hasta los sitios más recónditos y remotos de nuestra geografía austral. Junto al mar, en estrechos, canales, senos, fiordos y bahías surgieron estancias, aserraderos, minas, factorías y establecimientos industriales como expresión progresista de un desarrollo febril. Más adelante aún, en los inicios del siglo XX, el mar fue vía de penetración lejana, de conquista pacífica si cabe, y en pequeñas goletas y vaporcitos nuestros loberos y balleneros temerarios cruzaron el océano antártico alcanzando hasta las islas Shetland, las Orcadas y Georgia del Sur, dando origen a la presencia efectiva de Chile en el meridional dominio territorial.

También de los años de la pujanza pionera data la navegación de cabotaje, proseguida ininterrumpidamente durante el siguiente período de evolución social y económica más sosegada. Con la navegación de cabotaje se comunicaron en forma regular y periódica todos los sitios habitados del enorme territorio magallánico y entre muchos recordamos además de Punta Arenas, centro portuario y origen fundamental de toda actividad, a Puerto Muniación, Punta Delgada, San Gregorio, Puerto Oazy, Cabeza del Mar, Puerto Peckett, Río Seco, Tres Brazos, Punta Carrera, San Juan, Bahía Aguila y Snug Bay en el litoral patagónico del estrecho de Magallanes. Puerto Espora, Bahía Felipe, Caleta Hobbs, Porvenir, Puerto Nuevo, Caleta Josefina Puerto Yartou, Puerto Arturo, Puerto Cóndor, Caleta María, Caleta La Paciencia y Puerto Harris

en el litoral fueguino y sus inmediaciones. También Cutter Cove, Río Verde, Río Grande, Ponsomby, Mina Marta, Mina Elena y Mina Josefina en las aguas interiores de Otway, Skyring y canal Fitz Roy. Yendegaia, Leuaia, Puerto Navarino, Wulaia, Puerto Luisa, Puerto Eugenia, Puerto Toro, Caleta Las Casas, Puerto Piedra, Caleta Banner, Puerto Pescado y Puerto Cutter; Caleta Lennox, Caleta Oro, Puerto Beban, Grandí, Tekenika y Bahía Douglas en las Islas Australes. Puerto Ramírez, Bahía Isthmus, Puerto Consuelo, Puerto Prat, Puerto Cóndor, Puerto Borjes y Puerto Natales en la ruta de Ultima Esperanza y Bajo Pisagua en el lejano distrito patagónico central del Baker. En fin la lista aún admite nombres que recuerdan unos y otros una meritoria faena marítima. La flota mercantil de la matrícula de Punta Arenas cubrió también el servicio de los centros argentinos que fueron apareciendo a lo largo de la costa atlántica desde la isla de los Estados hasta el distante golfo Nuevo, en la costa del Chubut, sin omitir por cierto a Puerto Stanley en las islas Malvinas. La navegación de cabotaje sirvió asimismo para la vinculación con Puerto Dun en el Territorio de Aisén; con Melinka en las islas Guaitecas, con Quellón, Castro, Chonchi y Ancud en Chiloé y con Puerto Montt, Corral y otros puertos nacionales del litoral del Pacífico hasta Valparaíso. En la época memorable que reseñamos con la mención de los puertos-núcleos de actividad laboriosa y que abarcó un largo medio siglo a partir de 1890, los vapores y veleros de banderas regionales cumplieron una tarea de significación histórica al afirmar con su incesante movimiento y el desarrollo y progreso de los territorios australes de América.

Viene al caso recordar a los armadores individuales y a las empresas navieras cuya preocupación y pujanza permitieron el desenvolvimiento marítimo mercantil regional. José Nogueira, el capitán lobero fundador de la navegación de cabotaje; José Menéndez, el primero que puso en servicio un vapor con matrícula regional y que dio origen a una gran empresa naviera; Rodolfo Stubenrauch y Máximo Gilli, entre los armadores pioneros. Braun & Blanchard, la más importante de cuantas firmas navales surgieron en la Región, animada y dirigida por Mauricio Braun, verdadero enamorado del mar; S.A.G.C. Menéndez Behety, sucesora de José Menéndez; Cía. de Navegación "La Fortuna"; Cía. de Navegación de Ultima Esperanza; De Bruyne y Cía.; Sociedad Ga-



Un viejo marino junto a la casa de Wehrhahn y Cía.
Fotografía de R. Stubenrauch hacia 1890 - 91.



Una buena prueba gráfica que expresa la intensa actividad marítima de Punta Arenas durante la época dorada de su desarrollo: Aspecto del muelle de carga de Braun y Stubenrauch hacia 1910.

nadera Gente Grande; Sociedad Ganadera Sara Braun; Samsing y Cía.; Sociedad Ballenera de Magallanes; Comunidad Almirante Señoret y Sociedad Ganadera José Montes, entre otras varias. Los armadores, como los capitanes y pilotos, y los constructores y reparadores navales fueron artífices y animadores de uno de los capítulos trascendentes del historial marítimo de Magallanes. Entre los primeros recordamos a Pedro Zambelic, Juan Alves Brazil, Enrique Rothemburg, León Fernández, Eladio Fernández, Juan Fuentealba, Miguel y Vicente Giner, Enrique Hitpass, Juan Behrens, Adolfo Andresen y Antonio Caglevic. Entre los segundos cabe mencionar a los hermanos Carlos y Daniel Bonacic, a Eduardo Doberti, Juan Violic, Juan Sturiza, Gerónimo Donatti y Esteban Garese.

El mar como ancho camino ha sido en síntesis en nuestra evolución histórica hasta la mitad de este siglo, razón de descubrimientos, de pacífica penetración, de progreso económico y de comunicación vital.

Cuando el transcurrir del tiempo, a partir de la cuarta década del siglo, hizo que nuestro acontecer económico asumiera una forma cada vez más terrestre, adquiriendo paulatinamente preponderancia las vías camineras y aéreas por sobre la vía marítima, pareció que el destino marino de Magallanes llegaba a su fin: languideció hasta casi extinguirse la navegación de cabotaje y por ende la vida y actividad de los puertos; desaparecieron uno a uno los nobles y meritorios vaporcitos de antaño; se deterioraron las comunicaciones marítimas con el resto del país y concluyeron de hecho las de ultramar, quedando entonces el mar como fuente de la actividad de pesquería, aunque de lento desarrollo.

Pero he aquí que el mismo progreso tecnológico que un día alteró la faz marítima del suceso regional, vino al fin a restituirle nueva como inesperada importancia. Es así como el estrecho de Magallanes expresión geográfica típica de nuestro mar, consubstanciado con el ser histórico de la Región, comenzó a recobrar su jerarquía como paso interoceánico y con satisfacción comprobamos hoy el paso periódico de los gigantes de los mares portadores del combustible esencial y de los barcos de carga, conformando una etapa que sugiere perspectivas indesmentibles de ulterior progreso económico para Punta Arenas como centro portuario de abastecimiento y servicios navales. Por otra parte la técnica está haciendo posible la explotación de los yacimientos de hidrocarburos

existentes en la plataforma submarina del estrecho de Magallanes, en tanto se confía que tal actividad podrá ampliarse a otras zonas litorales y oceánicas del occidente. La pesquería a su tiempo va asumiendo proporciones inesperadas, intensificándose en las áreas de operación tradicionales del Estrecho y aguas tributarias, y extendiéndose hasta las aguas del cabo de Hornos y los canales patagónicos y todavía, en prodigio de tecnología naval, hacia las bravías aguas del litoral del océano Pacífico.

El mar ha venido a ser así en novedosa expresión histórica un factor fundamental para el progreso económico actual y futuro de la Región Magallánica.

Estas son algunas reflexiones que deben mover a considerar en renovada perspectiva esa porción del Mar de Chile que es el Mar Magallánico, parte inseparable de nuestro ser y nuestro existir.

La península Muñoz Gamero

Utilizando una frase de uso corriente podría decirse de ella que está tan cerca y tan lejos al mismo tiempo. En efecto la península Muñoz Gamero que tiene sus costas orientales a distancia relativamente cercana de Punta Arenas, unos 150 kilómetros en línea recta y 200 por vía combinada terrestre-marítima, se siente para el común de los magallánicos como algo muy lejano, producto quizás del escaso o ningún conocimiento que se tiene sobre esa parte de nuestro enorme territorio regional. Tal vez si lo único que se sabe de ella es que es una de las tres penínsulas importantes que se enumeran al tratar la geografía descriptiva de Magallanes.

Trataremos de decir algo más sobre esta desconocida región que según veremos no carece de atractivos. Desde luego la península Muñoz Gamero, como tal, es de noción relativamente reciente, pues llegó a individualizarse con el descubrimiento en 1902 del canal Gajardo, que separa su territorio del de la isla Riesco. Antes ambas integraban esa porción de la Patagonia conocida en los antiguos mapas como Tierra del Rey Guillermo IV. Descubierta el canal mencionado se dio a la tierra del oeste el nombre del infortunado capitán de fragata de la Marina de Chile, Benjamín Muñoz Gamero, distinguido oficial que en 1851 y en el desempeño de su función de Gobernador de la Colonia de Magallanes tuviera triste fin en manos del sanguinario teniente Miguel José Cambiazo. Y tan desconocida resultó ser la península que al realizarse el levantamiento aerofotogramétrico en el año 1945 se descubrió un enorme lago en su interior, a lo menos tan vasto como la laguna Blanca y que se encuentra encerrado entre montañas.

Fisiográficamente se distingue la península Muñoz Gamero por ser una tierra con costas extraordinariamente quebradas en forma de incontables fiordos y bahías, que dan ori-

gen a penínsulas menores subdivididas a su vez tantas veces como es posible en la enloquecida geografía de la Patagonia occidental. Entre tales penínsulas citamos únicamente aquellas que llevan nombre: península Zach, en el extremo noroeste; península Vicuña Mackenna, uno de cuyos bordes contribuye a formar el canal Kirke que permite el acceso a la región marítima de Ultima Esperanza, y la península Barros Arana, ambas al norte. Además del canal Gajardo ya nombrado, su delimitación marítima está configurada principalmente por el golfo Xaultegüa, en el sur, los canales Smyth y Mayne que integran la ruta habitual de navegación hacia y desde el norte del país; por el oeste el seno Unión, el Ancón Sin Salida y el estrecho Poca Esperanza; y por el norte el canal Valdés, y el extenso fiordo Obstrucción por el oriente. Los extraños y poco optimistas nombres de Ancón Sin Salida, Poca Esperanza y Obstrucción expresan el sentimiento de frustración que abrigó en 1557 el navegante Juan Ladrillero al no dar, a través de esas aguas, con la boca occidental del estrecho de Magallanes que estaba empeñado en encontrar.

Entre el extremo sur del fiordo Obstrucción y el término occidental del seno Skyring media un istmo muy angosto, que tiene en su interior una laguna. Estas circunstancias y el hecho de ser una tierra baja hicieron que el lugar fuera conocido desde tiempo inmemorial por los indígenas de los canales, quienes utilizaron esa vía como camino a través del cual transportaban en peso sus canoas, pasando de ese modo de uno a otro mar interior.

Geográficamente Muñoz Gamero posee entre otras tres características especialmente distintivas. Una, que tiene los campos relativamente aptos para crianza animal que quedan más hacia el occidente, pues en toda la Región Magallánica no hay ningún otro punto utilizable que alcance tan al oeste como Puerto Ramírez, por ejemplo. Una segunda característica que posee es que la península está cubierta en su mitad sudoriental por un gran campo de hielo, que viene a ser una prolongación del Hielo Patagónico Sur; y finalmente que Muñoz Gamero tiene una alta montaña, el monte Burney, que posee la particularidad de ser el volcán más austral de Chile y del continente americano, cuya última erupción conocida se registró en 1910, aunque se afirmó que estuvo en actividad durante el invierno de 1970, circunstancia ésta que posteriormente no pudo ser confirmada con evidencias geo-

lógicas. Digamos además que este monte llamó la atención del teniente Skyring de la expedición de Fitz Roy, quien le dio el nombre que lleva en homenaje al almirante Burney, antiguo jefe de la Armada de Su Majestad Británica.

Dijimos que la costa occidental de Muñoz Gamero está flanqueada por la ruta habitual de navegación entre Punta Arenas y los puertos del norte de Chile; esta circunstancia hizo que determinados sectores de dicho litoral fueran especialmente reconocidos y señalizados para mayor seguridad del tráfico marítimo a partir de 1870. Hay allí fondeaderos y buenos puertos conocidos, como bahía Hartweil, caleta Marazzi, bahía Muñoz Gamero, puerto Ramírez, bahía Carnatic y bahía Isthmus, entre otros. Fue común por eso que los antiguos vapores buscaran en alguno de ellos ocasional refugio o recalaran por alguna necesidad como el suministro de emergencia de carbón para lo cual desde comienzos de siglo la Armada Nacional instaló una "carbonera" en puerto Ramírez, útil también para su propio servicio, y que con los años fue trasladada al antiguo velero de cuatro palos **Country of Peebles** transformado en pontón, y que fue fondeado en bahía Muñoz Gamero.

En otra de estas bahías, Isthmus, el ex-capitán de la Marina Mercante Alemana Hermann Eberhard, instaló una base de operaciones en octubre de 1893, levantando un refugio y un depósito para iniciar y llevar adelante la colonización pionera de Ultima Esperanza. Allí el antiguo marino actuando en combinación con los buques regulares de la línea Kosmos, recibía los materiales y cargas que se le enviaban desde Punta Arenas o Europa, los que se dejaban en dicha bahía, situada sobre el canal Smyth, y se pasaban por tierra hasta bahía Oración que se abre sobre el seno Unión, por medio de una línea **decauville**, punto hasta donde llegaba una pequeña lancha a vapor que transportaba la carga hasta puerto Consuelo.

Cuando más tarde el auge colonizador ganadero hizo explorar los sitios más remotos en busca de campos pastoriles, Cruz Daniel Ramírez, antiguo vecino de Punta Arenas residente en la Colonia desde 1870 a lo menos, y que participó en muchos negocios y empresas económicas no siempre con fortuna, tal vez impresionado por el aspecto de las llanuras costeras y la abundancia de pastos, intentó formar a fines del siglo pasado una estancia en el sitio que desde esa

época llevaría su nombre, puerto Ramírez, y donde el Supremo Gobierno determinó fundar en marzo de 1899 el pueblo de Muñoz Gamero, pero que nunca llegó a crearse.

La escasa calidad de los terrenos debido a lo húmedo del ambiente, hizo que Ramírez abandonara su intento al cabo de algún tiempo, sumando un fracaso más en su variada actividad empresarial. De su presencia y actividad pudimos apreciar setenta años más tarde restos de muelle, corrales y edificaciones, además del infaltable cementerio pionero. A pesar del mal éxito de Ramírez posteriormente la Sociedad Colonizadora de Ponsomby y Ultima Esperanza, que en 1906 pasó a manos de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, obtuvo concesión de esos campos pero nunca ni una otra intentaron su explotación.

La fiebre minera que en las primeras dos décadas del presente siglo agitó los ánimos y el ambiente mercantil de Punta Arenas hizo que se exploraran y reconocieran numerosas muestras minerales a lo largo y ancho del territorio magallánico. Así fue como en Muñoz Gamero se hallaron evidencias cupríferas en bahía Oración y península Zach, y en puerto Bahamonde sobre el canal Gajardo, cuya explotación se intentó en ambos casos luego de constituirse las pertenencias mineras, pero que debió abandonarse debido a la pobreza de los mantos.

Otros intentos colonizadores posteriores y con mejor fruto fueron los emprendidos por Lindor y Reinaldo Caro, quienes poblaron con vacunos campos en la zona del Ancón sin Salida y fiordo Poca Esperanza, hace de ello unos cuarenta años atrás; y especialmente por Arturo Jacobs que obtuvo terrenos en el litoral del fiordo Obstrucción al promediar la década de 1920, llevando allí animales mayores e instalando un aserradero; estos campos posteriormente pasaron a otras manos, un total Corbett primero, luego a Cristóbal Weiler y de éste a Erich Burchardt, quienes prosiguieron con tesón de pioneros, no sin sacrificios, la explotación de esas tierras difíciles. Todavía en 1969 se intentó revivir la colonización ganadera en la costa occidental, en Puerto Ramírez, radicándose allí tres o cuatro familias campesinas de Puerto Natales; pero el esfuerzo debió abandonarse pasado 1970.

Pero como se señaló al comenzar, la península Muñoz Gamero es en gran medida desconocida geográficamente y por lo tanto es tierra virgen para exploraciones en su inmen-



La corbeta británica "Nassau" junto a los islotes Otters en el canal Mayne (1868). Al fondo el monte Burney.
Grabado de F. C. P. Vereker

so interior. Así si pasó inadvertida para el gran explorador que fuera el padre Alberto M. De Agostini, que mucho tuvo que hacer durante medio siglo entre los Andes Patagónicos y Fueguinos, no lo fue en cambio para quien reputamos como su continuador, el distinguido geógrafo y explorador británico contemporáneo Sir Eric Shipton, quien en 1962 acompañado por el glaciólogo magallánico Cedomir Marangunic, con quien había realizado otras exploraciones en el Hielo Patagónico, penetró por la costa que da al fondo del seno Skyring llegando al extremo noroccidental del gran lago interior, siendo así tal vez los primeros seres humanos conocidos que lo contemplaron y que luego lo navegaron en parte, en peligrosa travesía, para acercarse a la vertiente austral del Monte Burney, no siendo posible el avance ni la ascensión debido a las continuadas tormentas de viento, lluvia y nieve que debieron soportar, lo que determinó el retorno. Shipton no se dio por vencido y en marzo de 1973 volvió al área, acompañado por el ornitólogo Roger Perry, penetrando esta vez por la costa occidental en puerto Ramírez, logrando la conquista del volcán y realizando cantidad de observaciones geográficas, geológicas y de recursos naturales. Es preciso señalar además que en los últimos años las áreas litorales de la península Muñoz Gamero han sido periódicamente recorridas por comisiones científicas de la Empresa Nacional del Petróleo, del Instituto de Investigaciones Geológicas, del buque científico **Hero** y del Instituto de la Patagonia, con cuyos trabajos ha sido posible recoger nuevos antecedentes especialmente en materia de recursos naturales renovables y no renovables.

Pero, con todo, esta tierra peninsular, prolongación extrema de la Patagonia continental por el sudoeste, aún conserva el tesoro de su naturaleza prístina que quizá nuevos y audaces expedicionarios habrán de revelar algún día. Tal vez si por otra parte, sea ésta la última tierra que los pioneros de hoy o de mañana puedan conquistar para la producción económica, haciendo surgir en su litoral occidental un nuevo centro de vida que sirva de avanzada de penetración en el extraño y atractivo reino de los archipiélagos patagónicos.

La explotación forestal en Magallanes entre 1843 y 1950

Puede afirmarse con toda propiedad que la explotación del bosque fue la primera actividad de carácter económica iniciada en la Región Magallánica desde el momento en que tuvo lugar la ocupación colonizadora.

En efecto, ésta se produjo a partir de 1843 sobre la costa oriental de la península de Brunswick, zona de naturaleza boscosa que entonces alcanzaba hasta el borde mismo del mar. Los sitios elegidos para el establecimiento colonizador, la punta de Santa Ana donde surgió Fuerte Bulnes, en octubre de 1843, y el valle inferior del río del Carbón, donde ocurrió lo propio con Punta Arenas a contar de la primavera de 1848, lo fueron precisamente porque entre otros recursos abundaban en bosques que aseguraban el indispensable suministro de combustibles y la no menos necesaria madera para la construcción.

Y tan abundante era el bosque en estos lugares, como en otros de la costa central occidental del estrecho de Magallanes, que el hombre para asentarse debió en la práctica hacer previamente espacio a costa de la espesa vegetación de árboles y arbustos.

La explotación inicial fue de tal manera doblemente utilitaria; para beneficio propio del establecimiento colonizador nacional y como medio precario de intercambio con los buques que traficaban por el Estrecho y que de tarde en tarde pasaron a recalar en la rada de la colonia chilena. A ellos, a los vapores en particular, se comenzó a suministrarles leña en rajas para sus calderas, producto de comercio que permitió a la autoridad trocar por artículos varios de gran necesidad, en especial por herramientas de las que el establecimiento por lo común estaba escaso.

Como tanto Fuerte Bulnes primero y Punta Arenas tuvieron después la condición de sitios de relegación penal y no existieron sino hasta dos décadas más tarde colonos propiamente tales, el primitivo trabajo forestal —“hacer leña y cortar vigas”— estuvo encomendado como trabajo virtualmente forzado a los penados, constituyendo una de las tareas habituales y más penosas y de las que tampoco se libraron los soldados, quienes con igual regularidad que aquellos fueron también empleados en la dura faena. Pudo de ese modo disponerse corrientemente de una reserva apreciable para el intercambio mercantil ocasional.

No debe creerse que aquella primera explotación forestal constituyera un rubro de comercio bien pagado, por el contrario; pero pese a la mezquindad del precio la explotación se mantenía porque era la única posible para la época. Así, por ejemplo, en octubre de 1853 el gobernador Jorge Ch. Schythe informaba al Ministro del Interior del corte de 12.000 rajadas de leña y 7.000 trozos gruesos, de los que se vendieron 5.000 al vapor peruano **Uyacali** en \$ 40. Meses después las cifras correspondientes mencionaban una acumulación de 12.000 rajadas y 20.000 trozos.

No menos laboriosa y fatigosa que el corte de vigas debió ser la faena de labranza de las mismas y el aserreo para la obtención de piezas como tablas, tablones, cintas y otras comunes para la construcción de edificios, muebles, cercos y demás. Esta fase de la actividad maderera estuvo a cargo de contados aserradores y labradores que fueron inicialmente robustos chilotes y después europeos o norteamericanos, como lo fueron también los apreciados carpinteros.

Ya para entonces el Gobernador pensaba que la madera elaborada y la leña podían constituir un rubro de intercambio mercantil de cierto interés con las islas Malvinas, a fin de trocar tales productos por ganado mayor. Peticionó al efecto al Supremo Gobierno el envío de una embarcación, la que nunca le fue remitida.

Muy pronto el funcionamiento de la carpintería fue uno de los aspectos que más cuidado mereció de la autoridad colonial, por su importancia esencial para el desarrollo material del establecimiento de Punta Arenas.

El mismo Schythe en memoria elevada al Ministro del Interior en diciembre de 1856, referida a las medidas que a

su juicio debían adoptarse para el fomento de la colonización, sugería la instalación de un aserradero mecánico movido por fuerza hidráulica y recomendaba este tipo por sobre el de vapor, pues éste no tendría servicio en la Colonia "en caso de descompostura". Con tal artefacto mecánico estimaba que podía establecerse la base de la industria maderera para exportar a las Malvinas, Buenos Aires y Montevideo.

El loable propósito gubernativo pudo concretarse recién en agosto de 1858 con la contratación del carpintero Guillermo Wallace, artesano de probable origen norteamericano, de gran habilidad y competencia y muy trabajador. A él se le encomendó en el mes de octubre de aquel año la construcción de una máquina de aserrar hidráulica.

El trabajo debió ser lento y muy laborioso, acorde con la exigüidad de medios y recursos del paupérrimo establecimiento, como que dos años después la rueda aún no se concluía, aunque estaba muy avanzada; en cambio se encontraba lista la zanja para el canal alimentador y en plan de enmaderamiento con tablones aserrados a mano. Para abril de 1861 por fin el aserradero hidráulico estaba en prueba de funcionamiento y había cortado todas las tablas utilizadas en el galpón que cobijaba a la máquina.

En el oficio 190 de 29 de junio de 1861 el gobernador Schythe hacía una buena descripción de lo que fue el primer aserradero mecánico que existiera en toda la inmensidad de la Patagonia. Expresaba así con satisfacción al Ministro del Interior que aquel estaba situado a dos y medio kilómetros al noreste de la Colonia, en la margen izquierda del río del Carbón (aproximadamente en la parte sudoccidental del actual Barrio Prat); para darle agua suficiente al aserradero se había endicado el río en 22 metros y desde ese punto el agua corría por un canal de 74 metros de largo y uno de ancho, revestido en tablones. El agua caía sobre la rueda que tenía cuatro metros de diámetro y 1,45 metros de ancho, con 24 tablones o descansos que recibían el agua, rotando el mecanismo a razón de 18 a 20 vueltas por minuto. El edificio que albergaba la maquinaria era de 13 metros de largo por 5,5 metros de ancho y tenía dos pisos. Calculaba además Schythe que un aserrador experto podría aserrar en ocho horas 280 metros lineales de vigas canteadas a hacha, lo que equivalía a producir 7 tablas de 5 me-

tros de largo, por hora.

La obra indicada había constituido un excelente trabajo de artesanía e ingenio de Guillermo Wallace, secundado por Guillermo Bloom, el herrero de la Colonia, que había fabricado todas las piezas de fierro que requería la máquina aserradora.

Tan intensa había sido la actividad de explotación forestal de tres lustros en Punta Arenas, a contar de 1848, que al describir en 1862 el sitio donde ella está situada, señalaba el gobernador Schythe:

"Habiéndose quemado una parte de los árboles que cubrían el terreno entre estos dos arroyos (el del Carbón y el de la Mano), a fin de despejarlo en la extensión que se creía necesaria para trazar la población, esta se ha levantado en una situación conveniente con libre vista sobre una considerable sección del Estrecho, y algún tanto protegida por el monte que tiene a sus espaldas. Pero en el transcurso de los años este monte ha sufrido el deterioro consiguiente al excesivo uso que se ha hecho de su leña y madera. Estas ya no se hallan en la vecindad de la Colonia; todo árbol que pudiera dar un palo útil para la construcción ha desaparecido en su derredor y hasta la distancia de cuatro o cinco millas es preciso en la actualidad internarse en el monte para encontrar árboles sanos y robustos que bajo la acción de la sierra y el hacha puedan dar las maderas que se necesitan".

"Las casas de habitación y edificios de utilidad pública que constituyen la Colonia de Punta Arenas son todos de propiedad del Estado, habiendo sido fabricados con las maderas y los limitados recursos de la localidad" (*).

Históricamente ha de concederse a Jorge Ch. Schythe, entre otros varios méritos, el de haber impulsado decididamente el progreso de la incipiente industria maderera durante el período de su prolongada gubernatura.

La sierra hidráulica funcionó en forma interrumpida sin embargo durante varios años y sólo pasó a trabajar regularmente al partir de 1869 ya durante los comienzos de la

* Memoria de fecha 31 de diciembre de 1862. En Legajo Intendencia de Chiloé 1841-1847. Volúmen 197-A Ministerio del Interior. Archivo Nacional.

gobernación de Oscar Viel. Por iniciativa de este mandatario se renovó el edificio para el aserradero y se construyó un nuevo canal alimentador de dos kilómetros de largo. Habría de ser por otra parte bajo este gobernador tan eficiente que Magallanes realizaría las primeras exportaciones de madera elaborada a Montevideo, después de 1870.

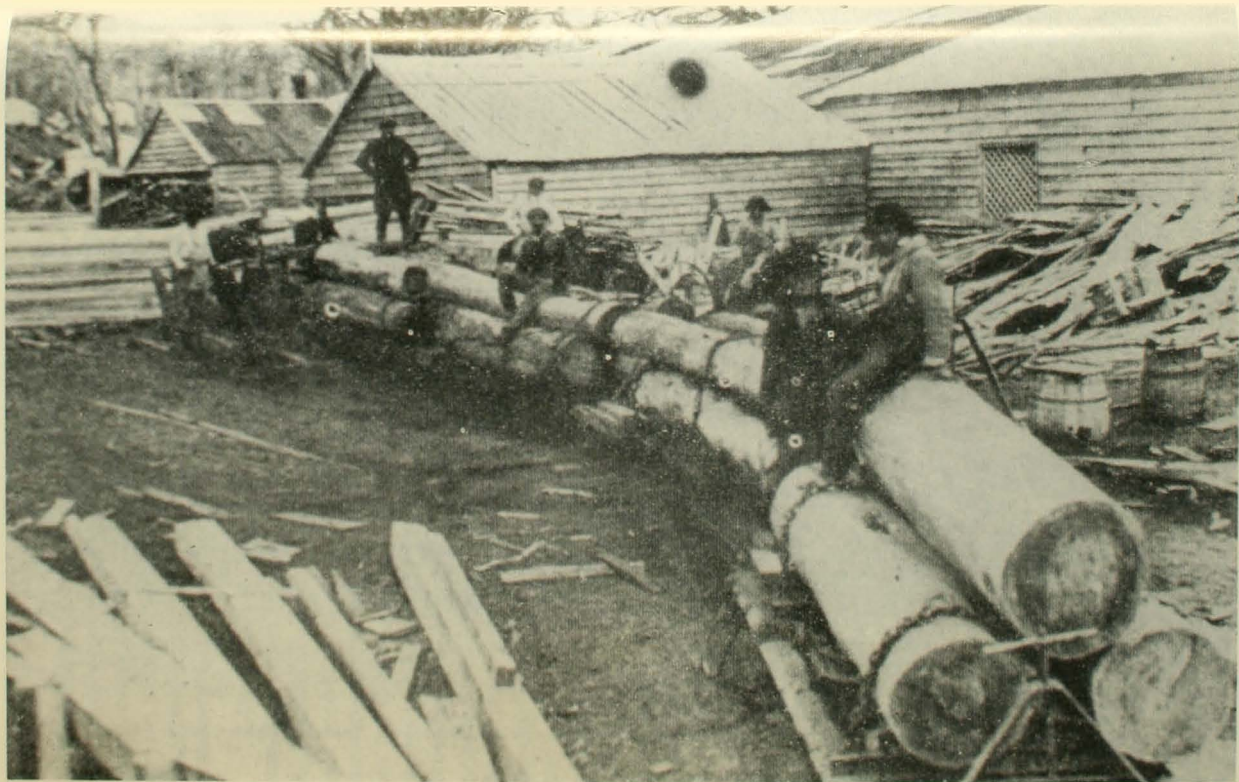
Un avance tecnológico importante en la actividad maderera se tuvo en julio de 1875 cuando Cruz Daniel Ramírez, colono nacional, y Guillermo Bloom introdujeron el primer locomóvil o caldera a vapor para suministrar fuerza al aserradero que instalaron en el paraje conocido como Río de los Ciervos. Con esta y otra instalación semejante producida por el mismo tiempo y debida a la iniciativa del británico Henry Reynard, la industria comenzó a tomar cierta proporción y a figurar entre los rubros de exportación de la Colonia. En 1875 de un total de \$ 151.171, para la producción exportada, la madera ocupaba el quinto lugar con \$ 17.480, situándose detrás de los cueros de lobo marino, plumas de avestruz, pieles de guanaco y carbón.

A mediados de 1876 se instalaba un nuevo aserradero fiscal en el paraje de Tres Puentes y que así pasaba a reemplazar al meritorio establecimiento levantado por Wallace entre 1858 y 1861.

Después de 1880 y cuando ya la introducción masiva de ovejas malvineras señalaba el éxito de la crianza en el Territorio, surgieron varios nuevos aserraderos que en conjunto con los anteriores pasaron a abastecer la creciente demanda de madera de construcción para las estancias que se iban formando en la región esteparia patagónico-fueguina. Primero fue el fundado por Alfredo Scott y Mauricio Braun en Río Seco (1881), mientras contemporáneamente lo hacía Julio Haase en Punta Carrera. Algo más tarde se estableció otro aserradero en Tres Brazos por cuenta de Rómulo Correa asociado también con Mauricio Braun. Después, mientras se cerraban el establecimiento fiscal y el de Río de los Ciervos entonces en manos de José Menéndez y Federico Arnal, a partir de la segunda mitad de la década de 1880 y en los comienzos de la siguiente se instalaron los aserraderos fundados por el español Francisco Mateo Bermúdez en sociedad con el carpintero alemán Rodolfo Hamann, y por otro inmigrante alemán, Juan Bitsch, el primero en



Establecimiento maderero en Punta Carrera (península de Brunswick). Dibujo de Theodor Ohlsen hacia 1884.



Faena maderera en el aserradero de Puerto Yartou (Seno Almirantazgo). Fotografía hacia 1930-35.

Punta Arenas y el segundo en su inmediata vecindad, en Tres Puentes.

Los años finales del siglo XIX constituyeron la época dorada de los aserraderos de la península de Brunswick, pues tales establecimientos conformaban en el hecho la totalidad de la actividad maderera del Territorio de Magallanes. Según datos informados por el gobernador Manuel Señoret al Ministro de Colonización en 1894, la industria era tan importante social y económicamente como que ocupaba una fuerza laboral de medio millar de hombres —cifra harto apreciable para la época— desde cortadores de vigas hasta operarios de factorías, en tanto que la producción alcanzaba a la antes increíble cifra de 3.500.000 de pies “superficiales” (¿lineales?). Desde hacía un lustro a lo menos los aserraderos de Brunswick abastecían a las necesidades de la colonización pastoril que con impresionante ímpetu se extendía por los territorios argentinos de Santa Cruz y Tierra del Fuego, justificando un notable movimiento marítimo de cabotaje entre los puertos del Estrecho y aquellos y caletas del Atlántico.

Tales suministros que conformaron un comercio de exportación importante y sostenido por lustros, no excluían periódicas entregas a las Malvinas y aún algunas ocasionales a Buenos Aires y Montevideo.

El gran mercado con todo en esos años de febril desarrollo era el propio territorio magallánico, en especial Punta Arenas, su núcleo de vida social y empresarial que crecía a ojos vistas y los distritos en colonización de Tierra del Fuego y Patagonia Oriental Chilena. En una y otros la demanda era incesante motivada por la verdadera fiebre de construcción que el poblamiento y el adelanto económico general exigían. La producción maderera se diversificaba según la variada necesidad: madera de construcción, durmientes, postes para minas, piezas especiales para la construcción naval, duelas para barriles, madera elaborada, etc.

En las postrimerías del siglo fueron surgiendo nuevos establecimientos de aserreo ya fuera de la península de Brunswick, en la Misión Salesiana de San Rafael (Puerto Harris), isla Dawson; en Puerto Consuelo, sitio donde en 1897 el pionero Hermann Eberhard estableció el primer aserradero de Ultima Esperanza, y por fin en Río Verde. De tal manera estas pequeñas factorías industriales expresaban

la progresiva expansión colonizadora en el propio territorio magallánico.

En 1903 los aserraderos en actividad eran 9 y dos años más tarde sumaban la docena los establecimientos que animaban, además de la derivada de la ganadería, la mayor actividad industrial territorial. Los principales eran aquellos situados en Punta Arenas o en sus inmediaciones. Tales los de Bermúdez y Hamann y el de Alejo Marcou, ambos en la antigua Colonia; el de Sardes y Díaz en Leñadura; el de Correa y Cía., en Tres Brazos y el Alberto Baeriswyl en Punta Carrera, todos sobre la costa sur; y el de Braun y Scott, hacia el norte, en Río Seco.

Según fue avanzando con los años la ocupación del ecúmene también fueron apareciendo factorías madereras en los distritos incorporados. Así en Navarino, Yendegaia, Skyring, isla Riesco, valle de Penitente, costa occidental de Brunswick (Silva Palma y Otway) y Ultima Esperanza. Sin embargo el sector forestal más importante que se incorporaría a la producción maderera pasó a ser el ubicado junto al litoral fueguino oriental del seno del Almirantazgo, hasta el desague del lago Fagnano. Allí, a partir de la década de 1910 y en particular después de 1920, la poderosa empresa Sociedad Anónima Ganadera y Comercial Menéndez Behety instaló los aserraderos de La Paciencia y Puerto Arturo, que llegaron a ser después de 1925 los principales establecimientos productores de madera de Magallanes, condición que mantuvieron hasta 1945-50 aproximadamente. En el sector de Nose Peak, otro antiguo pionero del monte magallánico como fue Alberto Baeriswyl, fundó el que llegaría a ser importante aserradero de Puerto Yartou.

Tal expansión productora forestal tenía para los años 20 como justificación suficiente la sostenida demanda originada por la actividad petrolera en Comodoro Rivadavia (Chubut, Argentina), que principalmente fue nutrida por años por los aserraderos del seno Almirantazgo. No se poseen sensiblemente antecedentes estadísticos siquiera parciales, pero puede estimarse que la producción media durante el primer tercio del siglo XX debió ser de 4 a 5.000.000 de p2.

Para 1930-32, época en que se contaban 22 establecimientos importantes y una cantidad de pequeños, que ocupaban en conjunto alrededor de 2.000 hombres en la distintas faenas forestales, la industria maderera entró en franca

crisis como consecuencia de las medidas restrictivas impuestas a las importaciones por el Gobierno Argentino, paralizándose totalmente las ventas y envíos de madera magallánica hacia aquel país, con serias derivaciones sociales y económicas que fueron concurrentes en el tiempo con aquellas derivadas de la Gran Crisis Mundial que pasó a afectar en Magallanes a la actividad fundamental como era la ganadería lanar.

Tras un período de decadencia que tomó varios años, la actividad forestal comenzó a recuperarse paulatinamente luego de reabrirse nuevamente el mercado patagónico argentino, aunque nunca se volvió a los antiguos niveles de demanda, pues aquella debió entrar a competir con la industria que venía surgiendo en el vecino país, sobre la base del aprovechamiento de los bosques de la precordillera patagónica oriental y de la Tierra del Fuego.

Con todo la actividad maderera regional fue importante como que el promedio anual para el quinquenio 1936-40 que fue de 4.883.940 p2., subió en el período 1940-45 a 5.782.500 p2 y en el lustro siguiente llegó a triplicarse, alcanzando a 14.518.390 p2, lapso que marca la máxima expansión productiva conocida históricamente para la industria en Magallanes.

Para estos años los centros de producción se concentraban en los siguientes distritos: Almirantazgo (Puerto Arturo, Puerto Yartou, La Paciencia, Nose Peak y otros); Brunswick (Punta Arenas y alrededores, San Juan, Agua Fresca, Otway y Silva Palma); y Skyring-Rubens (Las Coles, Río Pinto y Rubens). Además funcionaban aserraderos en zonas aisladas como Yendegaia, Puerto Luisa (Navarino), isla Riesco y sectores de Ultima Esperanza.

Sin embargo de la creciente actividad a partir de 1942/43-44/45, la producción maderera vino a caer bruscamente a contar de 1947/48 envuelta en la profunda crisis que afectaría a toda la economía magallánica fundada en el negocio exportador. Las trabas de corte nacionalista impuestas por Argentina significaron la pérdida definitiva del excelente mercado patagónico para las maderas regionales. Como por otra parte la Región entera pasaba hacia el fin de la década de 1940 por un período de franco marasmo económico y consiguiente desaliendo social, no había en

ella capacidad alguna para absorber ésa y otras producciones. Tuvo ocurrencia así la progresiva paralización de los mayores y mejores aserraderos, en especial los del seno Almirantazgo, que concluiría con el cierre de los mismos, provocando la caída más seria que conocería la actividad de explotación forestal de Magallanes en su evolución histórica.

La crisis maderera no fue la única que por entonces se produjo en la economía regional. Ella fue coetánea con rías; en la explotación carbonífera y en la navegación de las crisis registradas en la industria frigorífica y de grasecabotaje y servicios derivados. Así, en forma azás dramática en lo social y económico, se cerraría el primer medio siglo en Magallanes y se iniciaría con incertidumbre y tremendas aprensiones la segunda mitad de la centuria XX.

En el panorama maderero con todo se apreciaba en aquellos años oscuros una claridad que insinuaba un mejor porvenir. Era el progresivo desarrollo de la explotación forestal en el distrito Skyring-Rubens donde, entre otros aserraderos, surgía y crecía el establecimiento maderero fundado por Nicolás Mladinic en los inicios de los años 40 y que marchaba a convertirse en pocos años en la principal y más moderna factoría industrial maderera de la Patagonia.

El país de los volcanes

En el sector continental nororiental de Magallanes, en la inmediata vecindad de la frontera con la República Argentina, existe una zona que geográficamente es muy singular como que muestra en su paisaje impresionante los testimonios orográficos de lo que sin duda hubo de ser una formidable actividad volcánica desarrollada con intermitencias durante varios milenios: cráteres que se cuentan por centenares y que se hallan desparramados por la pampa; paredones basálticos que de preferencia forman el límite de cauces fluviales y por fin una extensa superficie de lava que cubre como mar pétreo y negro un vasto sector fronterizo. Es en fin un conjunto geológico que impresiona por la expresión de fuerza telúrica que manifiesta y que es sin embargo atractivo.

Se extiende en forma irregular entre la laguna Timone y el cerro Picana por el oeste; el conjunto rocoso conocido como La Portada y conos volcánicos como el cerro Soa, el Tetera y otros por el sur; la frontera por el norte (aunque la formación continúa allende el límite); y el monte Aymond y las Orejas de Burro por el oriente.

La actividad volcánica en la Patagonia austral ha sido constatada por estudios geológicos cubriendo un rango cronológico que va desde 15.000 hasta 1.000 años antes del presente. Pese al tiempo transcurrido desde la última erupción hay sectores en donde la lava solidificada da la impresión de ser muy reciente. Así parecieran cobrar visos de verosimilitud aquellas afirmaciones de los tehuelches recogidas por viajeros de la séptima década del siglo pasado como Doroteo Mendoza y Jorge Ch. Musters, de que en esta región aún existía un volcán que de tanto en tanto solía entrar en actividad llenando de temor a los aborígenes. El notable explorador británico al pasar por esta parte del te-

territorio magallánico recibió una gran impresión y así lo consignaría más tarde: **¡Que infierno debe haber sido ésto cuando los volcanes estaban en actividad y vomitaban torrentes de lava y granizadas de rocas, en un periodo tal vez no muy remoto!** ("Vida entre Patagones", 1964:64). De aquella actividad quedan como muestras en la orografía del área incontable cantidad de cráteres, unos convertidos en profundas simas, cual embudos de la tierra y que por lo general albergan lagunas, y otros que aparecen como conspicuos cerros que dan variedad al paisaje. Muchos de ellos ostentan nombres que son más o menos conocidos; tales es! Picana, Donoso, Golborne, Sota, Hess, Martín, Iturbe, del Diablo, Pali Aike, Tetera, Orejas de Burro y monte Aymond.

A propósito de estos dos últimos tipónimos vale consignar que fueron los primeros en ser asignados a sendos accidentes del área volcánica. Ello ocurrió en 1670 cuando dichos cerros fueron advertidos desde el estrecho de Magallanes por el navegante británico John Narborough. Como tales elevaciones se ven desde la distancia, una más conspicua y cuatro menores, el explorador bautizó al conjunto como "Amón y sus cuatro hijos", nombre que se mantuvo por largo tiempo y que derivó abreviándose en "Aimón" hasta llegar la actual forma toponímica conocida. El nombre "Orejas de Burro" también tuvo origen en una observación marinera, atendiendo a la silueta que los cerros volcánicos muestran desde lejos.

El área que se describe es un territorio en verdad singular y que concita sobre sí juicios encontrados. Así para los indígenas históricos y para sus antepasados fue una especie de territorio maléfico al que le asignaron como nombre genérico el de **Pali-Aike**, que significa lugar de la desolación, pues es cierto que algunos sectores de este distrito parecen estar desprovistos de toda traza de vida. Los baqueanos y primeros colonos que ocuparon con ganado los campos del distrito recogieron de los indios otros topónimos no menos poco generosos: **Escorial del Diablo** que designa al extenso campo de lava de cuya superficie emerge como fatídico guardián el **cerro del Diablo**, impresionante pirámide trunca de color negro a la distancia, que señorea a toda la comarca. El explorador argentino Agustín del Castillo que pasó por allí en 1887 le dio a todo el con-



Cono volcánico en zona de Brazo Norte. Fotografía del autor (1975).



Cráter de Pali-Aike. En la pared del fondo se abre la cueva en la que se encontraron restos del hombre de Fell.

junto el nombre de **Cajón de la Escoria**, tal vez recogiendo por boca de baqueanos la tradición aborigen.

Pero este distrito geográfico que a juzgar por los topónimos referidos parecería ser una zona estéril que rechaza al hombre, es por paradoja un área con vida propia, rica y variada, que posee además un paisaje atractivo y aún hermoso en el contexto de la estepa, y que tiene reminiscencias de panorama lunar. Todo ello si basta para agradar al hombre de hoy, tanto más lo fue para el hombre prehistórico que hizo de la singular comarca su morada de milenios.

En efecto, aún en lo más áspero de la geografía local, los campos de lava, viven y prosperan roedores y lagartijas, mientras que las plantas como pastos y matorrales se establecen en los sitios libres, que los hay a modo de lagunas; en las hendidias y desde luego en las grutas y pozos donde crecen como lujosa excepción pequeños helechos favorecidos con la mayor humedad, en tanto que los líquenes dominan incontrastablemente, aferrados y coloreando las piedras en rara policromía natural. Las aves están presentes por doquiera y sobran para ellas buenos reparos y sitios para anidar. En cuanto a los mamíferos, entre ellos se cuentan zorros y chingues, uno que otro gato pajero y tal vez algún huroncito, especie que, según se cree, allí aún puede sobrevivir al abrigo de la seguridad que le brindan las rocas. En la vecindad del campo de lava y dentro del mismo pululan los guanacos que viven tranquilos con el amparo que les proporciona el escorial, barrera ciertamente difícil de franquear por los cazadores.

Pero si la vida alienta en lo más áspero del paisaje volcánico cuanto más rica se aprecia en la estepa, donde avestruces y pájaros de todo porte se ven por doquiera pero en especial en las lagunas y en los remansos del río Chico o Ciaike, lugares donde viven y procrean apaciblemente cantidad de especies acuáticas.

Si sorprendente es la vida no lo es menos el paisaje que de verdad es atractivo en su singularidad. En una tierra de horizontes planos como es la estepa los conos volcánicos le proporcionan un relieve cambiante que rompe la monotonía y que ora asume formas recortadas a modo de almenas y torreones de derruidos castillos, ora semeja el aspecto de rondedadas y suaves colinas, cuando no el de montes de apariencia fantasmal. Es cual un paisaje lunar, pero

con vida y color, pues aunque dominan el amarillo ocre de la estepa, el pardo de la lava y el negruzco de basalto, el cielo con sus nubes siempre cambiantes rompe la monotonía y enriquece el panorama.

A este trocito de tierra patagónica arribó el hombre en tiempo ya muy lejano, unos 11.000 años, y tanto le agradó la región que la hizo su morada. Allí continuaron viviendo sus descendientes y otros cazadores esteparios que fueron arribando, hasta los aborígenes históricos. Y ello a pesar de que violentas conmociones volcánicas pusieron por largo lapso paréntesis a la presencia humana.

De tal manera este diminuto país de los volcanes tiene el privilegio de ser el sitio más antiguo del poblamiento humano hasta ahora conocido para la parte austral del continente y la ya famosa cueva Fell* el lugar preciso del hallazgo arqueológico sensacional. Ahí durante la década de 1930 el arqueólogo norteamericano Junius Bird excavó y exhumó los restos arqueológicos que pusieron en evidencia cinco estratos o niveles de poblamiento desde once milenios hasta un par de cientos de años atrás. Fuera del sitio señalado el mismo Bird realizó hallazgos de semejante importancia en la cueva del cráter de Pali Aike y en la caverna del cerro Sota, mientras que posteriormente otros arqueólogos descubrieron nuevos yacimientos en abrigos de las paredes basálticas del valle del río Chico y series de pinturas rupestres, todo lo cual expresa con elocuencia una actividad vital prolongada en el tiempo y con manifestaciones sorprendentes de desarrollo espiritual.

Los tehuelches heredaron de los primitivos cazadores sedentarios el afecto por este pequeño país de volcanes y pese a su índole trashumante solían pasar con frecuencia por distintos sitios de la comarca, donde se ubicaban algunos de los paraderos en sus rutas de migración. Aunque sentían un temor reverencial por la zona dominada por la gran llanura de pedregosa lava y su fantasmal centinela, el cerro del Diablo, no por ello dejaban de merodear de tarde en tarde por su vecindad para cazar guanacos. Y esta afición por el extraño lugar la conservaron inclusive los

* Descubierta por William Fell, ganadero propietario del terreno donde se ubica esta formación natural.

últimos tehuelches que vivieron libres en la Patagonia Austral. En efecto, aunque los postreros grupos de esa noble raza desaparecieron como residentes permanentes del territorio chileno hacia 1905-06, todavía hasta la década de 1920 solían llegar pequeños grupos de cazadores procedentes de suelo argentino para capturar guanacos en esta región.

Desde el punto de vista del conocimiento geográfico, además de Musters, fue el ingeniero Alejandro Bertrand el primero que con propiedad exploró el distrito, cruzándolo a fines de febrero de 1885 desde el noreste al sureste, esto es desde el cerro Picana hasta el monte Aymond. Antes que él (sin embargo, en marzo de 1872, una comisión científica norteamericana embarcada en el vapor "Hassler" había ascendido el cono volcánico del monte Aymond.

Lo agreste de la zona hizo de ella hacia fines de la década de 1880 un área donde encontraron refugio algunos maulantes, circunstancia que movió al Gobernador de la Colonia de Magallanes don Francisco Sampaio a disponer recorridos periódicos de vigilancia en resguardo de la tranquilidad de los pobladores de la vecindad de tan apartado distrito rural.

Debido a su ubicación marginal dentro del territorio magallánico el distrito volcánico fue ocupado tardíamente por los colonizadores ganaderos. Los primeros fueron Celestino Bousquet y Rómulo Correa quienes se establecieron hacia 1890-91 en los campos más limpios del suroeste, en la zona de La Portada; posteriormente Correa transfirió sus derechos a John Hamilton y Thomas Saunders. No obstante la ocupación precaria del británico Thomas Gould y de un tal Timone que dejarían sus apellidos asociados a sendos topónimos de lagunas, el primer ocupante que sentó sus reales entre cráteres y lavas para formar un establecimiento de crianza ovejera fue el malvinero James Fell, quien se radicó en 1901 en el atractivo paraje que llamó Brazo Norte. Al fallecer prematuramente aquel, la estancia fue organizada en forma y dirigida por su hijo William y a la muerte de éste por John, nieto del fundador. John Fell fue un típico patagónico de buena ley, que amó profundamente a su "país de volcanes" y a cuyo sortilegio sin duda sucumbió desde muy joven cuando alternaba con los amistosos tehuelches o cuando exploraba entre las piedras basálticas buscando rastros de la vida pretérita.

El progreso mecánico en Punta Arenas en los comienzos del siglo XX

Con el advenimiento del siglo XX y en la medida en que Punta Arenas iba afianzando su impresionante desarrollo material, económico, social y cultural, que señalaba además su hegemonía en todo el ámbito patagónico meridional, fueron haciéndose presentes en su quehacer poco a poco los novísimos elementos mecánicos que ejemplarizaban el avance tecnológico del hombre moderno. Nos referimos naturalmente a la introducción de los automotores y a los vuelos de los primeros aviones.

Hasta donde sabemos hoy el primer automóvil que contemplaron con extrañeza y asombro los habitantes de Punta Arenas, debió llegar a fines de 1901 y su propietario fue el vecino Luis Bonvalot.

El novedoso artefacto fue mostrado públicamente por su orgulloso dueño y conductor en la primera semana de 1902, y según información de "El Magallanes" tenía **forma de bicicleta** y era **muy sólido**, y, agreguemos por nuestra parte, que era alimentado a kerosén y que presumiblemente era de fabricación francesa. Para demostrar la maniobrabilidad del vehículo, Bonvalot dió con él algunas vueltas en torno a la plaza Muñoz Gamero y después —en lo que calificamos como el primer **raid** de resistencia automotriz en nuestra historia regional— alcanzó hasta el Club Hípico, ¡qué tal! "**regresando sin novedad**" según hizo constar el diario puntarenense. No está de más recordar que para 1902 el crecimiento de Punta Arenas recién comenzaba a sobrepasar el río de las Minas, hacia al norte, y que el Club Hípico era ya un punto de referencia bien lejano.

Ignoramos que sucedió después con este primer au-

tomóvil, pero sí sabemos que el segundo que llegó a la Patagonia fue desembarcado en Punta Arenas en 1905. Este vehículo era de procedencia inglesa, marca "Star", fabricado en Wolverhampton, y habría sido adquirido por don Eduardo Francisco Beecher. Este automóvil fue el primero en unir el trayecto entre Punta Arenas y Río Gallegos siguiendo la ruta tropera que desde nuestra capital regional llegaba a Cabeza del Mar y continuaba por Dinamarquero, Ciaike, La Portada y Pali Aike, para llegar por Chymen Aike al entonces poblito fluvial de Gallegos.

Desde aquella época poco a poco los automóviles comienzan a verse en las calles de Punta Arenas, pero siempre en escaso número, debido a su costo y porque eran pocos los entendidos en su manejo. Puede decirse que recién entre 1910 y 1915 empieza a generalizarse su presencia y uso. Al promediar la década de los años diez se inician también los primeros servicios rurales a Cabo Negro y Río Verde y ya en octubre de 1916 se estableció la que creemos fue la primera línea regular de pasajeros entre Punta Arenas y el surgiente pueblo de Puerto Natales, atendida con diez máquinas, y con trasbordo en Río Pescado y Río Rubens, demorando el trayecto —cuando podía hacerse sin contratiempos— un total de 12 horas efectivas de marcha que se hacían en tres jornadas.

En cuanto a los automotores de carga, los llamados camiones, éstos aparecieron con posterioridad a los automóviles y eran en un comienzo del tipo movido a vapor, éste es con caldera que transmitía su fuerza a una cadena la que a su vez impulsaba a las pesadas ruedas de fierro, tal como puede observarse en la pieza que se exhibe en el "Museo del Recuerdo" del Instituto de la Patagonia.

Su introducción fue lenta y en los primeros años fueron vistos únicamente en Punta Arenas pues con su enorme peso muerto carecían de maniobrabilidad en los precarios caminos del antiguo territorio, los que siguieron por mucho tiempo dominados por las entonces aún irremplazables grandes carretas de bueyes o "chatas" de caballos o mulas. Recién al finalizar la década del 20 los camiones comenzaron a asomarse por las rutas patagónicas y recordamos entre las primeras empresas pioneras a la formada por Carlos Fischer y Ernesto Pisano.

Si espectacular fue la vista y marcha del primer automóvil, cómo habrá sido el asombro de los puntarenenses aquel día de agosto de 1914 en que por vez primera pudieron contemplar la "volación" como se decía en la época del más audaz y moderno de los artefactos mecánicos inventados por el genio del hombre.

El responsable del novedoso espectáculo era Luis Omar Page, antiguo aviador militar y ahora piloto profesional, afamado ya en el país por sus proezas aéreas y que acababa de llegar de Francia. Veamos entonces cómo fue posible la circunstancia del primer vuelo histórico en el cielo austral.

Meses antes, navegando en el trasatlántico italiano **Principessa Mafalda** entre Buenos Aires y Génova, el respetable vecino de Punta Arenas don Jorge Jordan había trabado conocimiento con otros dos pasajeros que resultaron ser los aviadores Page y César Copetta, pudiendo así enterarse que se dirigían a Francia para adquirir un aeroplano, hacer además diversas pruebas y exhibiciones y luego retornar a Chile. Fue entonces que Jordan los persuadió para que al regresar quedaran por un tiempo en Punta Arenas a fin de hacer demostraciones de vuelo, para conocimiento de sus habitantes. De ese modo a fines de julio de 1914 arribaba a Punta Arenas Luis Omar Page anticipándose a su aeroplano y a Copetta, los que vendrían en otro vapor de la carrera de ultramar. Durante el tiempo en que aguardaba su llegada Page se ocupó en elegir un terreno apropiado para las operaciones y en informarse y observar las condiciones atmosféricas, además de hacer difusión aeronáutica y ser agasajado en diversos centros sociales. Su propósito por aquel tiempo era el de hacer tres vuelos demostrativos e intentar el cruce aéreo del estrecho de Magallanes.

Después de algún retardo llegó el esperado avión a Punta Arenas a mediados de agosto. Se trataba de un monoplano, que si hoy pudiéramos verlo nos asombraría por su precaria construcción y fragilidad aparente, pues era de estructura liviana, de metal y madera, forrado con lona y tela, poseía un motorcito de 60 HP y tenía ruedas semejantes a las de una bicicleta. El aparato había sido construido en París según el diseño mejorado de nuestro ilustre compatriota Luis Sánchez Besa, quien allí poseía una escuela aeronáutica y talleres de fabricación de aviones.



Uno de los primeros camiones a vapor empleados en el transporte de carga en Punta Arenas.
Fotografía de Carlos Foresti hacia 1917.



Aspecto de la plaza Muñoz Gamero de Punta Arenas hacia 1918.

Una vez en tierra la máquina, acondicionada para el vuelo y elegido el primer campo aéreo que resultó ser la elipse pastosa del Club Hípico, se programó la ceremonia de bautizo y el espectáculo aeronáutico para el día domingo 23 de agosto.

En la tarde de ese día, con fuerte frío, y ante unas tres mil personas que literalmente copaban el recinto hípico, y otros tantos a lo menos que en los alrededores se aprestaban para presenciar el espectáculo, se procedió al bautizo del aeroplano, con el nombre de **Punta Arenas**, siendo padrinos el Gobernador del Territorio don Fernando Chaigneau y señora esposa, y los prestigiosos vecinos don Juan Blanchard, don Francisco Campos Torreblanca, don Temístocles Urrutia Semir y don Luis Rengifo, con sus respectivas esposas. Luego de esta ceremonia y en medio de la expectación general Luis Omar Page, consciente sin duda de la significación de su papel, se ubicó en la máquina, puso en marcha el motor, corrió brevemente por el pasto y se elevó para maravillada admiración de todos, en medio de vivas, aplausos y los acordes marciales de la Banda de Música. Era todo un momento histórico emocionante. El **Punta Arenas** llegó hasta Bahía Catalina y retornó al Club Hípico, remontándose hasta 500 metros de altura y haciendo evoluciones diversas; al fin se le congeló la nafta al motor por efectos del frío y Page debió maniobrar para descender con toda felicidad, concluyendo así el primer vuelo en los cielos de la Patagonia, hace ya poco más de 65 años. Page fue calurosamente saludado y paseado en andas triunfalmente por sus admiradores y durante días la hazaña fue el comentario de todo el mundo en Punta Arenas,

Hubo de pasar un buen tiempo antes que los puntarenses pudieran volver a ver un avión y ello ocurrió dos años después, en octubre de 1916, con ocasión de la llegada de los pilotos David Fuentes y Emilio Castro, quienes en plan de exhibición aeronáutica alcanzaron hasta el extremo austral de Chile con su monoplano biplaza Bleriot, de 80 HP, que ostentaba por nombre el de **Talcahuano**.

Estos aviadores realizaron un vuelo de prueba, siempre en el Club Hípico, nuestro primer campo aéreo, el día 13 de octubre y dos días después **una volación con pasajeros** y con gran asistencia de público. Los valientes pa-

sajeros, los primeros que surcaron nuestros aires, fueron Guillermo Grace en el primer vuelo, Carlos Braun Menéndez, en el segundo, y el capitán de Ejército Carlos Cruz Hurtado, en el tercero, todos con una duración aproximada de siete minutos. El espectáculo debió suspenderse más adelante debido a la fuerza del viento reinante que afectaba al aeroplano, hasta el punto que durante una demostración de pericia la máquina quedó en posición vertical, perdiendo el piloto David Fuentes en la maniobra un reloj de oro que había ganado en un récord de altura en Valparaíso.

“Recuerdo, como si fuera ayer, este vuelo en el que para efectuarlo con cierta seguridad me ataron a un cajón de parafina que había sido colocado sobre el eje del avionicito que tenía capacidad nada más que para el piloto. Así agarrado a dos manos del fuselaje efectuamos el raudo vuelo de 10 ó 20 minutos sobre la ciudad natal. Para aterrizar o levantar vuelo teníamos que alzar las piernas para no tocar suelo” rememoraría muchos años después Carlos Braun Menéndez, uno de los protagonistas de aquella corajuda experiencia aeroáutica.*

Pero a Fuentes le estaba reservada una hazaña que le ganaría fama histórica en la aeronáutica nacional: el cruce del estrecho de Magallanes. El día 1º de noviembre y luego de preparativos en ésta y la otra orilla del gran canal, a las 6 de la mañana despegó del Club Hípico el **Talcahuano** conducido por Fuentes y llevando como acompañantes al capitán Carlos Cruz. En el puerto la Comandancia del Apostadero Naval había dispuesto que un escampavía se mantuviese atento para concurrir en auxilio del aeroplano en caso de accidente.

Los madrugadores de aquella mañana del día de Todos los Santos vieron remontar al avión y volar hasta perderse con destino a Tierra del Fuego, a cuyo suelo llegó con felicidad, aterrizando en medio de aclamaciones en Punta Chilota, habiendo completado el histórico cruce en 23 minutos.

Pero en Punta Arenas la hazaña no pudo ser conocida hasta la noche del día 3, debido a la falta de comunicaciones, tal es así que a los dos días de vuelo se despertó inquietud y se temió por un siniestro, despachándose en-

* Carta al autor, de fecha 29 de junio de 1979.



El aviador y explorador alemán Günther Plüschow (arriba) y su famoso hidroavión "Tsingtau", en Punta Arenas (1929)

tonces a Porvenir al vaporcito **Eduardo** de propiedad de don Juan Blanchard, en busca de noticias. Al retornar, el barco lo hizo con el avión a bordo ya que la máquina se había dañado por un golpe de viento después de aterrizar. Aquí en Punta Arenas tuvieron lugar después los consiguientes homenajes a Fuentes y una erogación popular en su favor a manera de premio que alcanzó a reunir \$ 1.800. Reparada la avería todavía tuvo lugar un nuevo vuelo sobre Punta Arenas con el pasajero José Miguel Alvarez, el día 7 de noviembre.

Días más tarde Fuentes y Castro se embarcaron de regreso al norte del país, anunciando retorno para enero del año siguiente con el propósito de hacer **raids** hasta Última Esperanza y Río Gallegos, y efectuar exploraciones, propósito que no llegó sin embargo a cumplirse.

Con el vuelo del día 7 de noviembre, el quinto en dos años, quedaron suspendidas las actividades aeronáuticas por varios años pero las demostraciones de Page y Fuentes entusiasmaron a muchos jóvenes puntarenenses como Thiers Acuña, Guillermo Bitsch, Emilio Blaya, Dante Lépori y otros quienes formaron hacia 1920 el "Comité Pro-Aviación en Magallanes" deseosos de popularizar y difundir el progresista invento mecánico en el Territorio. Estos pioneros entusiastas de la aeronáutica civil regional lograron adquirir en Italia en biplano "S.V.A" de 220 caballos de fuerza.

Su primer piloto fue el vecino Mario Pozzatti quien había hecho estudios de aviación en el mencionado país europeo y realizó numerosos vuelos de prueba con la flamante máquina. Como antiguamente las cosas se hacían en forma el día 21 de mayo de 1921, y siempre en el recinto del Club Hípico, con asistencia de autoridades y un público numeroso se procedió al bautizo del aeroplano con el nombre de **Magallanes**, ceremonia ésta que estuvo a cargo de quien fuera ilustre primer Vicario Apostólico y Obispo del Territorio, Monseñor Abrahán Aguilera.

Nueve días más tarde el avión tripulado por Pozzatti y llevando como pasajeros a Bitsch y Lépori, realizó el primer raid de distancia y el primer vuelo internacional en la Patagonia al unir Punta Arenas con Río Gallegos en una hora y cincuenta y cinco minutos. A su regreso el **Magallanes** trajo una valija de correspondencia con lo que a sus

primicias anteriores agregó la de haber efectuado el primer correo aéreo austral.

Durante los próximos meses el aeroplano se hizo familiar en los cielos invernales de Punta Arenas, hasta que un mal día se septiembre estando conducido por el piloto alemán Franz Scharls, se destruyó en un aterrizaje.

Así concluyó la etapa precursora de nuestra aeronáutica regional; ya no habría aviones ni vuelos hasta el fin de la década, en que otro alemán, el famoso Günther Pluschow asombraría con su poderoso hidroavión **Tsingtau** con el que realizaría los primeros vuelos sobre Andes fueguinos y uniría a Punta Arenas con Ushuaia y, luego, en 1930, con el memorable vuelo del hidro-avión trimotor "Junkers", al mando del comandante don Arturo Merino Benitez, que unió por vez primera Puerto Montt con Punta Arenas, señalando el término de la etapa pionera y el comienzo de otra no menos esforzada que acabaría por hacer realidad la navegación aérea en los cielos patagónicos de Chile.

La Vaquería del Norte

Cuando los baqueanos, esos libres andariegos de la vieja Patagonia, arribaron a la comarca hacia 1870 la llamaron **Vaquería del Norte** debido a la cantidad de vacunos alzados o baguales que por allí vieron y que procedían de aquel ganado de la Colonia de Punta Arenas que había quedado libre luego del motín de Cambiazo, adentrándose en los montes y pampas. Este distrito geográfico no es otro que el conocido hoy en día como "Río Verde" y que comprende toda la cuenca continental que cae al canal Fitz Roy y al seno Skyring.

Su descubridor fue el célebre y tantas veces nombrado hidrógrafo británico capitán Robert Fitz Roy que llegó hasta esos lugares en 1829 y luego de penetrar reconociendo el vasto mar interior de Otway, dio en su término con un angosto canal que separa la actual isla Riesco de la tierra firme de Patagonia y remontándolo alcanzó hasta otro enorme lago marino interior al que puso el nombre del teniente Skyring, uno de los más competentes entre sus oficiales de selección. La exploración de Fitz Roy no fue completa sino somera, pero pudo señalar algunos de los puntos geográficos notorios tal como el monte Dynevor, que se alza imponente y distinto hacia el fondo de la costa noroccidental, nombre que le fue impuesto por su semejanza con un conocido castillo derruido de Inglaterra. Esta expedición exploratoria recién vino a ser completada en 1877 y 1878 con los trabajos hidrográficos y reconocimientos del capitán de fragata Juan José Latorre, al mando de la corbeta **Magallanes** de la Armada Nacional y que no se limitaron sólo al área marítima sino también alcanzaron tierra adentro en las costas del sur y del norte. De allí que es poco común ver tantos nombres nacionales en una zona, como es la parte occidental, dominada por tantos topónimos de ori-

gen británico señal del paso de sus descubridores y exploradores. Así por ejemplo, en los ríos Pérez y Pinto, se recuerda a los presidentes don José Joaquín Pérez y don Aníbal Pinto, como también en la cordillera Pinto; en tanto que la cordillera Vidal recuerda al ilustre fundador de la Oficina Hidrográfica de la Marina de Chile, capitán Francisco Vidal Gormaz; también las bahías Williams y Rebolledo, isla La Torre y puerto Altamirano, que recuerdan a los distinguidos marinos de tales apellidos y al ministro Eulogio Altamirano.

Los accidentes notorios para este distrito son los cerros Palomares, o cerros Beagle como los llamara Fitz Roy, los cerros Campana y Castillo, típico éste por su formación rocosa que lo corona, y el amplio valle de río Pérez. Es una zona muy atractiva, formada por terrenos pastosos abiertos y por áreas de parque y bosques, excelente en consecuencia para la cría de ganado mayor y menor; que posee hermosos panoramas y una abundante como variada vida silvestre, donde dominan por su constante y graciosa presencia los cisnes de cuello negro, numerosísimos a lo largo de la costa, como antaño lo eran en los bosques y parques de la región los huemules, hoy ya circunscritos a las montañas y valles inaccesibles del interior.

La penetración colonizadora comenzó, como hemos visto, con la llegada de los baqueanos allá por 1870; ellos descubrieron los vacunos baguales y dieron nombre a la región. Conocida la abundancia de animales, periódicamente durante tiempo llegaron hasta esos lugares los mismos baqueanos y algunos colonos aventureros de Punta Arenas para capturar bovinos, siendo la caza tan intensa que en pocos años, no más de una década, de tales animales sólo quedó el recuerdo.

En 1874 se estableció en esas tierras, en el sector de Palomares, el primer colono, Vital Díaz, poblando con algunos vacunos un terreno de 200 hectáreas que le concedió el Gobernador. Por el mismo tiempo un grupo de colonos franceses alsacianos dirigidos por el ingeniero Hilaire Bouquet se instalaron propiamente en la Vaquería del Norte, como parte de la pretendida "Colonia Franco-Chilena del Sur", pero este intento colonizador se malogró antes de dos años sin provecho alguno. En cambio la explotación de mineral carbonífero sí estaría destinada a durar más tiempo,

pero no a entregar algún beneficio. En fecha no precisada fueron los mismos baqueanos al parecer los descubridores de un manto mineral junto a una bahía, que después pasó a llevar el nombre de ensenada de las Minas. Hacia 1877 el inquieto pionero alemán Julius Haase en una de sus tantas exploraciones en busca de recursos naturales explotables reconoció los yacimientos de carbón de piedra, que denominó "Mina Marta", y en un comienzo intentó explotarlos personalmente, pero careciendo de capital para hacer instalaciones apropiadas y para extraer en forma el mineral, se dirigió a Buenos Aires en donde tenía relaciones, formando allí en abril de 1880 conjuntamente con el Dr. Miguel Estévez Saguí, Daniel Miró, Lucio Somoza y otros una sociedad en comandita para el indicado objeto. Así se dió comienzo al fin de aquel mismo año a la actividad minera, la primera tarea colonizadora importante en el sector centro-occidental del Territorio, realizándose importantes inversiones en instalaciones, equipo, maquinaria y construcciones. Para el transporte de carbón entre la Mina y Punta Arenas la sociedad adquirió o arrendó primeramente el vaporcito **Santos**, de bandera brasilera, que se varó en diciembre de aquel año en el canal Fitz Roy. Esta embarcación fue después reemplazada por otro buque, el vapor de ruedas **Los Amigos**, de matrícula y bandera uruguayas, y que tampoco tuvo mucha suerte pues el 28 de marzo de 1881, encontrándose fondeado a la salida norte del canal Fitz Roy, un fuerte viento lo hizo garrear e irse a la costa, perdiéndose del todo. Sus restos, especialmente las dos grandes ruedas de paletas, son aún visibles para quienes circulan por el camino poco al norte del actual hotel "Río Verde". Con ese siniestro la sociedad explotadora entró en crisis económica, pues por otra parte la calidad del mineral era baja y su producción no estaba en situación de compensar inversiones y pérdidas, entrando en liquidación y abandonándose del todo la explotación antes de dos años.

Valga el hecho en todo caso para señalar como dato significativo, que los buques nombrados, más el vaporcito **Toro**, de bandera francesa, que en 1878 trajo desde Montevideo Marius Andrieu, fueron los primeros vapores que hicieron cabotaje en la región, aunque no bajo bandera chilena, anticipándose en muchos años al recordado **Amadeo** de José Menéndez, el primer vapor matriculado en Punta

Arenas en 1892, con el que se daría inicio en forma a la moderna flota regional de cabotaje.

Después de este intento colonizador minero, comenzó a registrarse el establecimiento de colonos pastoriles cuando la ganadería lanar cobró vigor a partir de 1880. Singularmente esta zona fue preferida por colonos en su mayoría franceses, del mismo modo como en la costa del Estrecho fueron predominantemente británicos los primeros ocupantes y alemanes en la región de Ultima Esperanza, y ello tal vez como consecuencia del intento de Hilaire Bouquet en 1874. Así Jorge Meric, cuya participación en esa aventura colonizadora no podría excluirse, se estableció en 1884 en la zona de Palomares, en tanto que Francisco Roux y Justino Roca lo hicieron en campos vecinos que llamaron "Entrevientos"; por la misma zona poblaron Miguel Despouy y José Fernández, quien después en 1894, transfirió su concesión a Jesús Osorio.

Al norte de Palomares, junto al río Verde se estableció en ese mismo año 1894 otro francés, Edmond Dorée, quien se asoció con Luis y Alberto Schuylenburg y Doude van Troostwyk, dando comienzo a una gran estancia. Siguiendo la costa de Skyring otros dos franceses llegaron a colonizar, en la misma época Eugenio Fraysse quien se ubicó en los campos que después formaron la estancia "María", y Eugenio Rouby, en 1896, en los faldeos del cerro Campana o campos de El Salto. La avanzada colonizadora se extendió aún más hacia el oeste hasta llegar a los campos de la antigua mina Marta, siendo los pioneros ocupantes dos suizos franceses, José Davet y Antonio Dey, los que se instalaron con hacienda en 1894. Hacia comienzos de siglo el gran pionero yugoeslavo Vicente Kusanovic ocupó conjuntamente con su hermano Antonio, los campos mas difíciles del valle del río Pérez alcanzando hasta los faldeos occidentales de la cordillera Pinto.

Luego de los remates de tierras de 1903 a 1905 varios de los primeros colonos cedieron lugar a los nuevos rematantes y otros vendieron sus establecimientos a terceros. De tal modo Meric y Dorée y Cía., traspasaron sus campos al notable hombre de empresa Pedro De Bruyne, quien formó la Sociedad Anónima Agrícola y Ganadera "Río Verde" cuya estancia homónima y la de Entrevientos de Roux Hermanos y sus sucesores de la Sociedad Ganadera

Montebello, formaron dos de los establecimientos ganaderos más prestigiados en la Patagonia por su nivel de eficiencia y calidad de su ganado. Fraysse, Davet y Dey al perder sus derechos en los remates transfirieron a José Montes antiguo y esforzado emigrante asturiano, quien formó así sus estancias "María" y "Las Coles". Finalmente Rouby cedió su campo a Vicente & Antonio Kusanovic. Esta misma firma entre tanto había venido poblando con ímprobo esfuerzo los duros campos del oeste y años más tarde, durante las décadas del veinte y de los años treinta, cuando comenzaba a cosechar el fruto del trabajo colonizador, se inició un largo y sonado litigio con su vecino del oriente, José Montes, quien hubo de resultar al fin ganancioso con las tierras.

La mayoría de los campos poblados de esa manera se hicieron afamados por la calidad de su ganado lanar y vacuno, por sus trabajos agrícolas y por su producción maderera, pues el sector más occidental de la zona integra el importante distrito forestal que se extiende por el norte hasta el río Rubens. El múltiple y constante movimiento de pasajeros, productos y servicios de estas estancias y aserraderos como de los centros colonizadores de la isla Riesco, dió vida desde los primeros tiempos de la ocupación y hasta 1930 aproximadamente, a la activa caleta de Río Verde, que se convirtió en un caserío a donde convergían por una parte las tropas de carros y carretas que llegaban de toda la región y de las zonas interiores de Verano, Primavera, Morro Chico, Penitente y Laguna Blanca y a donde arribaban las vapores de la flota regional que transportaban cargas y pasaje hacia y desde Punta Arenas. De tal modo Río Verde jugó un interesante papel en el asentamiento colonizador de la región centro-occidental de Magallanes.

A partir de 1950, con la recuperación de campos fiscales arrendados pudo intensificarse aún más la colonización en la zona occidental, surgiendo nuevos establecimientos como la estancia Skyring, y en 1969 al ponerse en práctica la Reforma Agraria en el sector se formó el asentamiento "Cruz del Sur", sobre la base de la antigua estancia "María", surgiendo en su casco un nuevo poblado que llevó el mismo nombre; y además nuevos centros de explotación y producción forestal.

Río Verde, en especial su zona más distante hacia el oeste, constituye hoy uno de los puntos donde, mediante es-

fuerzo, capital y técnica es posible incorporar nuevas áreas a la producción pues al otro lado del río Pinto, como hacia el norte, aún existen campos eventualmente utilizables, difíciles es cierto, pero tal vez aptos para producir si en ellos afincan hombres esforzados como los pioneros de antaño.

El turismo es otra de las reservas económicas, novedosa e inexplorada, con el recurso de los panoramas magníficos y con el atractivo singular de la navegación por entre islas, canales, fiordos y glaciares del fondo del Skyring y litoral de la península Muñoz Gamero, zonas vírgenes y abundantes de vida en su esplendor natural, contándose inclusive con la fuente termal más austral que se conoce hasta ahora en Chile y el mundo, ubicada en punta Laura.

Por eso vale afirmar que el distrito de Río Verde es una de las áreas con más interesante potencial de desarrollo que es posible incorporar para el Magallanes de mañana, siendo la vía por la cual Punta Arenas, centro dinámico de la región, puede acceder al mundo casi ignoto de las aguas y tierras interiores del occidente magallánico, dominio, aún de misterios y leyenda y de algunos aventureros audaces.

La región marítima de Última Esperanza

Cuando su descubridor, Juan Ladrillero, empeñado en 1557 en la búsqueda de la entrada occidental del estrecho de Magallanes recorría toda abra o canal que pudiera llevarlo hacia el oriente, dio con un paso de mar y al seguirlo largo en sus inflexiones, advirtió que estaba sobrepasado la gran cordillera de los Andes y que las tierras que comenzaba a descubrir hacia el este iban progresivamente disminuyendo en altura, hasta transformarse en llanuras en medio de paisajes y climas ya apreciablemente distintos de aquellos del otro lado de la gran barrera andina. Esperanzado penetró resueltamente explorando siempre esa gran vía marítima que se abría ante él y pronto pudo darse cuenta que no le conducía al objetivo deseado. Quiso tentar directamente hacia el este y topó con la costa en una bahía que por éso llamó "Desengaño"; siguió luego un paso que vio abrirse hacia el sur y tampoco tuvo éxito, era el fiordo que llamó "Obstrucción"; siguió entonces al norte por un largo canal que para el navegante representó en ese momento **la última esperanza** de hallar el paso hacia el Estrecho y pronto observó que tal vía lo llevaba hacia el noroeste al pie mismo de a Cordillera y retornó dejando como recuerdo de su trayecto descubridor los nombres geográficos que jalonaron su decepción.

En esas circunstancias fue como se descubrió entre fines de diciembre de 1557 y comienzos de enero de 1558 la región de Última Esperanza.

Esta zona geográfica de nuestro territorio tiene la particularidad de ser la única en la Patagonia a la cual es posible acceder desde el occidente y por la vía marítima, como es la única a través de la cual la Patagonia oriental tiene salida directa hacia el Pacífico.

Si intentamos una descripción geográfica esquemática de esta región podemos decir que ella es desde el punto de vista marítimo como un gran pulpo acuático cuyo cuerpo o porción principal es el golfo Almirante Montt, del que se desprenden como largos brazos numerosos fiordos y canales tales como el Obstrucción, Worsley, Resi, Santa María, Valdés y, desde luego, el extenso seno que dio nombre al área. De tal modo el litoral continental es penetrado profundamente por fiordos configurándose varias penínsulas notables como la Antonio Varas y la Roca en la parte occidental y la de Barros Arana en la parte continental sur que conforma la gran península Muñoz Gamero. Aunque en el área marítima hay numerosas islas e islotes cabe mencionar únicamente por su gran tamaño a la isla Diego Portales.

En lo que respecta al relieve y en la misma medida en que se avanza hacia el oriente disminuye la altura de las tierras desde la alta cordillera hasta llegarse al nivel del mar en las llanuras de Diana y ello en un tramo de apenas medio centenar de kilómetros. Esa circunstancia determina también el cambio de las condiciones climáticas, especialmente de las precipitaciones, ya que si al pie mismo de la Cordillera caen 3.500 milímetros de agua, en Puerto Natales se llega solamente a los 400 mm. anuales. De aquí que dadas las extremas características de rigidez que reina en la parte occidental de la región, ésta sea sólo habitable y habitada permanentemente en su mitad oriental, de apreciable benignidad climática.

Desde el punto de vista del relieve conviene destacar que entre tantísimas cumbres que se cuentan en la región y de las que la inmensa mayoría no tienen siquiera nombre conocido, las más conspicuas son desde luego el hermoso y bicéfalo monte Balmaceda, verdadero monarca montañoso de la zona marítima; los cerros Prat y Tenerife por el norte, el monumento Moore y la sierra Ballena en la península Antonio Varas; los montes Rotundo en la parte continental sur y la harto conocida sierra Dorotea por el este. La extensa planicie que desde el golfo Almirante Montt se desarrolla amplia hacia el oriente, las afamadas Llanuras de Diana como la bautizaron los exploradores británicos Skyring y Kirke en 1830, constituye por sus condiciones naturales el sector donde se desarrolla la ganadería lanar y especialmente la vacuna para la que la zona es especialmente apropiada. Es en este sector de llanuras y suaves lomajes donde se concentran la mayoría

de las explotaciones ganaderas desde punta Linacre hasta Puerto Natales.

Además de los recursos pecuarios indicados el área marítima de Ultima Esperanza tiene otros recursos naturales tales como bosques, que posibilitan la actividad de pequeños aserraderos que abastecen en general a Puerto Natales; además pesquería en las aguas del golfo Almirante Montt, para atender las necesidades zonales de consumo; minerales como el carbón, que antaño tuvo una explotación reducida, y que forman parte del gran manto que es explotado intensamente y en gran escala en Río Turbio; también cuenta con gas natural en su subsuelo, encontrándose en actual aprovechamiento el yacimiento de Tranquilo; y particularmente la belleza incomparable y variada de sus recursos escénicos, afamados en el mundo, lo que hace de ella uno de los principales centros de atracción turística de Magallanes. La zona marítima de Ultima Esperanza es el segundo núcleo de desarrollo demográfico y económico de la Región magallánica y sin duda el más promisor de la Patagonia andina. Sobre su litoral y en sus inmediaciones se levantan Puerto Natales, capital territorial, Puerto Bories, pequeño centro industrial, Dorotea y Río Tranquilo, centros de actividad campesina y otros puntos habitados que animan la rica zona precordillerana.

Después que Ladrillero descubriera Ultima Esperanza ningún otro explorador volvió a aventurarse por ella en casi trescientos años. Los primeros en hacerlo fueron los ya nombrados tenientes Skyring y Kirke expertos hidrógrafos de la expedición del capitán Fitz Roy, en 1830. Estos completaron el reconocimiento preliminar iniciado por el navegante español, habiéndose tocado a uno y otros conocer a los indígenas canoeros que desde tiempo inmemorial recorrían los canales interiores.

Debieron pasar otros cuarenta años hasta que llegara el primer hombre blanco a las costas de Ultima Esperanza, pero esta vez desde el oriente, teniéndose por seguro que éste no fue otro que el famoso baqueano Santiago Zamora, descubridor también de la región lacustre del Paine. El segundo que se sabe llegó hasta allí fue el inglés William Greenwood que lo hizo en 1875 y dos años más tarde el teniente de la Armada de Chile Juan Tomás Rogers, guiado por el mismo Zamora, aunque no pudo atravesar la espesura prácticamente impenetrable del bosque de las Llanuras de Diana.

El marino argentino y gran explorador patagónico Carlos María Moyano arribó a la región marítima en 1883 y su presencia puso de manifiesto el interés que por entonces comenzó a tener la República Argentina por este privilegiado territorio extraandino. Aunque en general el tratado de 1881 había definido las jurisdicciones chilena y argentina en la Patagonia, pronto se vio que no siempre coincidían las líneas de las altas cumbres cordilleranas, tesis argentina, con la divisoria continental de las aguas, tesis chilena, ocurriendo que entre ambos hechos geográficos a lo largo de la Patagonia andina había vastos territorios que las dos naciones pretendían para sí; uno de éstos fue el de Ultima Esperanza que además de su feracidad pastoril poseía el valioso agregado de su accesibilidad directa desde el Pacífico, circunstancia que lo hizo particularmente apetecible para Argentina en la disputa.

Por tal razón en 1887 llegó también por el oriente otro explorador de aquel país, el teniente Agustín Del Castillo, quien en marzo de ese año y en lo alto de un farallón que cae sobre la bahía Desengaño tomó posesión de la región para la nación del Plata.

Dos años más tarde, en 1889, y comisionado por el Supremo Gobierno para realizar exploraciones que afirmaran el derecho de Chile, llegó al área, aunque esta vez por el oeste, el capitán de la Armada Nacional Ramón Serrano Monlaner a quien cupo realizar una destacada labor de reconocimiento. En efecto Serrano exploró detenidamente toda la región continental sudoriental descubriendo los lagos que llamó Balmaceda y Aníbal Pinto, determinado su desagüe y el del área hacia las aguas del Pacífico. Luego hizo lo propio hacia el interior del fiordo de Ultima Esperanza, descubriendo el importante río que hoy lleva su nombre y posteriormente recorrió parte de la cuenca hidrográfica del lago Toro y sus tributarios, comprobando su desagüe por aquel río.

En 1892 y 1893 llegó a la región en plan de exploración de terrenos colonizables el ex-capitán mercante alemán Hermann Eberhard quien hizo nuevos reconocimientos en la zona de las Llanuras de Diana y litoral del seno de Ultima Esperanza y del pequeño fiordo que después llevó su nombre. A él se deben los topónimos río Natalis, del que derivó Natales, Dorotea y otros.

El último viaje de reconocimiento geográfico, tam-



Rodolfo Stubenrauch y Hermann Eberhard, pioneros de la colonización de Ultima Esperanza.

bién en busca de campos de pastoreo, lo llevó a cabo en 1894 el francés Jorge Meric quien hizo una excursión al área penetrando por el sureste, siendo así el primero en hacerlo por tal rumbo, recorriendo especialmente el sector bañado por el río que él llamó Tranquilo. Como dato curioso destacamos que Meric justamente en el punto en que ese río penetra en el lago Balmaceda y que él sin saberlo llamó "Laguna Chilena", quiso expresar la chilenuidad de la región izando al efecto la bandera nacional y dejándola como signo de posesión en esas tierras entonces disputadas y que el Rey Eduardo VII reconocería justicieramente como chilenas en el Laudo Arbitral de 1902. Hermoso y aleccionador ejemplo de patriótica adhesión al país de su adopción el de este pionero colonizador francés.

En cuanto a la colonización pastoril de Ultima Esperanza ella se inició con el establecimiento de varios colonos de nacionalidad alemana. El primero, naturalmente, fue Eberhard, en 1883, quien ocupó los campos de Puerto Consuelo estableciendo una estancia para la crianza lanar; en el mismo tiempo su primo y compañero de exploraciones Esnesto von Heinz se instaló al pie del Dorotea en el lugar que después se llamó **Casa Vieja**, hoy Casas Viejas, nombre derivado del primer rancho del colono germano. Otro que se estableció con una crianza aunque algo al interior en la zona vecina a Tres Pasos fue Federico Otten, mientras que en 1896 Federico Lundberg hizo lo propio en la falda occidental de la sierra Dorotea, detrás de Eberhard; al año siguiente otros dos alemanes llegaron a colonizar, Antonio Teigelach, que se instaló en Dos Lagunas, y Ullrich Spranger que se ubicó en la desembocadura del río Prat, sobre la costa del fiordo de Ultima Esperanza.

La zona de las Llanuras de Diana demoró en cambio algunos años en ser poblada debido a lo enmarañado de su monte. Los primeros en poblar allí, hacia 1897 y 1898, fueron los franceses Paul Lemaitre y Alban Ladouch, en el río Tranquilo, y Enrique Dumestre, en la costa. Después llegaron dos colonos británicos Sam Seright y John Mac Lean que se ubicaron igualmente en la parte litoral, al norte del lago Balmaceda. Los primeros en establecerse en la península Antonio Varas fueron Mulet y Cía., y Alcide Laforest, ambos durante 1898.

La colonización de esta región se completó finalmen-

te para 1900 con la radicación de otros pequeños colonos ganaderos tales como los chilenos Santiago Sagredo y Juan Saldívar, en los pies del Dorotea y Casas Viejas, y el dálmata Jorge Radic que se ubicó algo al sur cerca de Dumes-tre.

El desarrollo ganadero y el movimiento marítimo consiguiente derivado de la actividad colonizadora en tierras tanto nacionales, como en las argentinas vecinas del valle superior del Gallegos y del Turbio y Coyle, hicieron surgir a lo largo del litoral oriental algunas poblaciones. La primera fue Puerto Prat, lugar que se habilitó hacia 1896 como caleta para la carga y descarga de productos y pasajeros. Allí el laborioso alemán Rodolfo Stubenrauch, conjuntamente con Eberhard los grandes pioneros de la región, levantó una sucursal de su importante casa de comercio, bodegas, y un par de hoteles, a los que se sumaron más tarde algunas viviendas, sobre cuya base se fundó oficialmente en 1899 el pueblo en presencia del Perito de Límites general Arístides Martínez. Contemporáneamente surgió Puerto Cóndor que sirvió también como punto de embarque y desembarque de cargas, productos y pasajeros. Hacia la misma época y junto a la desembocadura del río Cucharas, Stubenrauch erigió el primer establecimiento industrial de Ultima Esperanza, una grasería destinada al beneficio de los excedentes de ganado lanar, base del posterior frigorífico de Puerto Bories.

Algo más tarde aún, antes de 1904, el francés Laforest instaló un hotel y carnicería en las inmediaciones de la desembocadura del río Natalis o Natales y que años después vendió al inmigrante español Manuel Iglesias. Allí también por ese tiempo (1904) el emprendedor Stubenrauch abrió una nueva sucursal de su comercio para atender a los pobladores de la vecindad. En estas construcciones y actividades estuvo el germen fundador del pueblo de Puerto Natales que sería creado oficialmente en el año 1911.

Hacia 1905 toda la región accesible y habitable de Ultima Esperanza en la parte marítima, había sido ya ocupada y colonizada desde los valles Prat y Tres Pasos por el norte hasta el de Tranquilo y lago Balmaceda por el sur y desde la parte oriental de la península Antonio Varas hasta la frontera con Argentina. La región se comunicaba con Punta Arenas fundamentalmente por la vía marítima, pero

también a través de un camino que en Casas Viejas salía a territorio argentino. El teléfono como moderno adelanto de comunicación existió en un comienzo sólo entre Puerto Prat, Puerto Consuelo, y Río Cucharas, extendiéndose más tarde, en 1906, hasta Cerro Castillo; con Punta Arenas la línea quedaría establecida recién después de 1910.

Al producirse los remates de tierras del año 1905 todas las estancias establecidas de Ultima Esperanza tanto en el área marítima como en los valles del interior continental a lo largo de los doce años anteriores, con la sola excepción de Consuelo, pasaron a poder de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, que las refundió en cuatro o cinco grandes centros de producción ganadera, que integraron su poderoso imperio pastoril por más de medio siglo.

De tal modo concluyó la primera etapa del desarrollo económico de Ultima Esperanza debido al empuje de los pioneros colonizadores alemanes, Stubenrauch y Eberhard principalmente, y también de británicos, franceses, chilenos, españoles y de hombres de otras nacionalidades, los cuales con su presencia hicieron posible la radicación de la soberanía nacional y la chilenezación de uno de los más atractivos y ricos territorios de la Patagonia.

La primera explotación carbonífera en Magallanes (1869 - 1877)

Aunque la primera referencia sobre la existencia de carbón mineral en Magallanes se debió a Pedro Sarmiento de Gamboa —quien en 1580 afirmó haber hallado en el litoral del Estrecho **pedras negras que arden como aceite**—, el que hubo de descubrir las primeras vetas fue el naturalista prusiano Bernardo Philippi, agregado como voluntario a la expedición que tomó posesión del estrecho de Magallanes y territorios adyacentes en nombre de la República de Chile. En efecto, en octubre y noviembre de 1843 realizó dos excursiones de reconocimiento al interior del lugar conocido como Sandy Point en las cartas náuticas, en cuyas playas se habían encontrado restos de carbón. Para ello Philippi penetró por el valle boscoso del pequeño río que, según supuso con fundamento, debía ser el medio de acarreo del mineral. Desde entonces el paraje pasó a ser conocido para los primeros habitantes como Río del Carbón.

Año y medio más tarde, en marzo de 1845 (el día 26), arribaba a la rada que se abre al sur de la punta del mencionado río la goleta nacional "Ancud". De ella desembarcó una comisión enviada por el Gobernador e integrada por José Manuel Corail, como responsable de la misma; por el guardiamarina José Torres, por un marinero de apellido Alvarado, que había estado con Philippi en el lugar; por tres soldados y por el animoso capellán Fray Domingo Passolini que voluntariamente quiso hacerlo, según se consignaría en el informe gubernativo. Esta partida se encaminó río adentro, avanzando fatigosamente a través de la enmarañada vegetación formada por árboles y arbustos que cubrían las laderas y el pan del angosto valle fluvial. Corail y sus compañeros dieron así con las vetas descubiertas por Philippi y a su tiempo hallaron otras nuevas más hacia el interior.

Pese a haber quedado confirmado de tal manera el hallazgo del yacimiento, nada se avanzó por entonces en su explotación en forma, ni se avanzaría por años. Tan sólo y una vez establecida la Colonia junto al río del Carbón (diciembre de 1848), sus habitantes pasaron a explotar un pequeño pique en modo ocasional y únicamente para uso doméstico.

Corrió el tiempo sin que nadie se preocupara seriamente el yacimiento mineral cuya explotación podía significar una medida de fomento para la colonia chilena del Estrecho, hasta que en 1866 y 1867 el gobernador Damián Riobó recomendó al Gobierno la necesidad y conveniencia de poner en explotación el carbón, construyendo para el objeto un ferrocarril que permitiera acceder hasta el interior del valle del río y sacar la eventual producción. Para interesar aún más a su superior, el Ministro del Interior, Riobó llegó a enviarle un saco de carbón a fin de que pudiese sin duda hacer verificar la calidad del mineral.

El sucesor de Riobó, capitán de corbeta de la Armada Nacional Oscar Viel, no bien fue designado para la Gobernación de Magallanes solicitó al Supremo Gobierno autorización para dar inicio a la explotación de las minas, la que naturalmente le fue otorgada. Así entonces, una vez en Punta Arenas, el gobernador Viel —quien se señalaría como un funcionario deligentísimo y como el impulsador más vigoroso del progreso colonial—, se empeñó entre varios otros afanes en llevar adelante la apertura de una mina de carbón. Para ello fue necesario abrir previamente una trocha hasta el lugar donde se situaban los primeros mantos de mineral. En una y otra faena el Gobernador ocupó como obreros a los relegados que cumplían condena de confinamiento en el Territorio.

De tal suerte lograron extraerse en los primeros meses de 1869 las primeras quince toneladas de carbón que fueron transportadas a lomo de caballo hasta la playa del puerto de la Colonia. Una vez allí fueron después en abril de aquel año regaladas al capitán del vapor nacional **An-cud**, con la única condición de probar la calidad del mineral en las calderas de la nave. El carbón magallánico resultó ser un combustible satisfactorio a juicio del capitán y tal resultado fue rápidamente puesto en conocimiento del Ministerio del Interior. Sobre esta base el Gobierno se ani-

mó a llamar a propuesta pública para licitar la concesión del yacimiento carbonífero de Punta Arenas, la que fue finalmente adjudicada al empresario Ramón H. Rojas.

El concesionario trajo consigo algunos operarios entendidos en el trabajo minero y también tres lanchas de fierro para el almacenamiento del mineral. Es inclusive probable que con Rojas haya arribado el ingeniero británico James Armett, quien pasó a asumir desde mediados o fines de 1869 la puesta en marcha de la explotación. Cabe destacar, sin embargo, que no obstante la presencia de Rojas y la actividad de Armett, el gobernador Viel se transformó en el alma de la empresa pues de hecho asumió la dirección de los trabajos encaminados a la apertura de la mina, facilitando en todo sentido las faenas poniendo a disposición del ingeniero hombres y elementos.

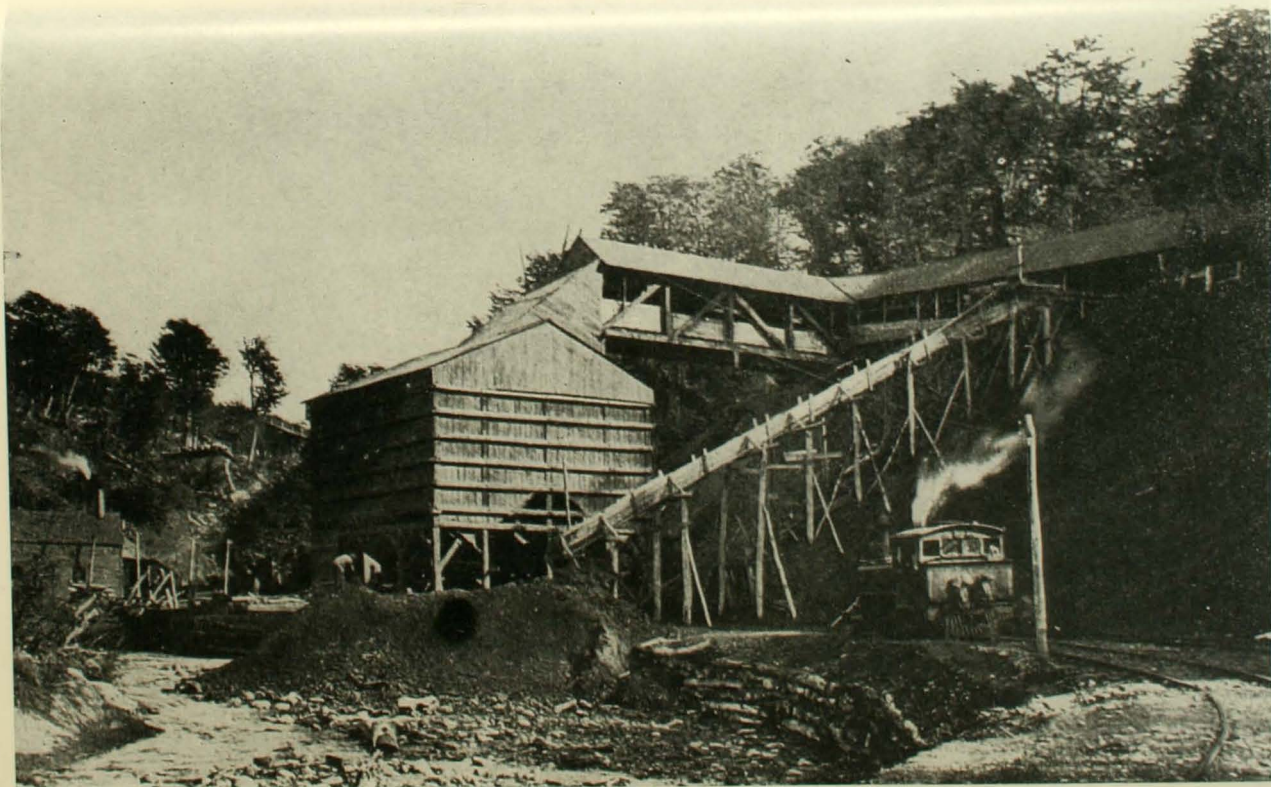
De tal modo pudo mejorarse el precario camino de penetración, abriéndose luego de laborioso esfuerzo una trocha a lo largo de unas cuatro a cinco millas desde la Colonia, sobre la cual se tendieron los rieles para un ferrocarril de sangre destinado al servicio de la mina. Mientras tanto en el puerto se había construido un pequeño muelle —el primero en forma con que contaba Punta Arenas— además de un edificio para depósito y oficinas.

Pudo al cabo de tanta faena iniciarse el laboreo minero propiamente tal y para los primeros meses de 1870 se había logrado acumular una cantidad importante de toneladas de carbón. Fue entonces cuando el gobernador Viel, aprovechando la estadía de la División Naval del Perú, donde revistaba como comandante de una de las naves su concañado el capitán Miguel Grau, interesó a su jefe en la adquisición de carbón para los buques que la componían. Aceptado el ofrecimiento, la escuadra peruana adquirió 1.093 toneladas de mineral operación que por lo demás reportó al Fisco otros tantos pesos, con lo que el acontecimiento resultó ser doblemente histórico pues amén de ser el primer producto mineral que se explotaba y vendía, su precio era el primer ingreso sustancial que daba al erario una colonia tenida hasta entonces por paupérrima y que necesitaba del sostenimiento permanente del Estado para su supervivencia.

El ensayo del mineral resultó ser una vez más satisfactorio y a poco andar comenzaron a venderse sucesivas



Aspecto de las instalaciones de la mina explotada por la Cía. Carbonífera de Magallanes en el valle del río de las Minas (1874).



Aspecto de parte de las instalaciones de la mina "Loreto" de la S. A. G. C. Menéndez Behety (1918).

pequeñas partidas a distintos vapores nacionales y extranjeros de la carrera del estrecho de Magallanes. Así al concluir el año se habían extraído y vendido 1.533 toneladas y para abril de 1871, época en que el gobernador Viel redactaba y despachaba su Memoria administrativa correspondiente a su primer trienio de gobierno, la cuenta llegaba a 2.068 toneladas, con gran contento del eficiente mandatario que así había consignado ya antes su opinión al Ministro del Interior.

"Satisfactorio me es anunciar a V.S. que el carbón mejora cada día a medida que se adelanta al corazón del cerro y si su progresión sigue como hasta aquí, no dudo que podrá adquirir una buena reputación, con la cual espero no solo que esta Colonia tenga una vida propia, sino también deje de ser una carga para el Estado, como lo ha sido hasta aquí". (Oficio 109 de 27-XII-1870).

A lo largo de 1871 la explotación y las ventas prosiguieron regularmente, aunque ni una ni otra en el grado que deseaba el animoso Gobernador. Así fue como en la Memoria correspondiente a aquel año consignó su preocupación por el escaso avance de la exportación, que atribuyó al poco interés de los capitanes de los vapores que recalaban en Punta Arenas, en el empleo de carbón, motivado a su vez por la deficiente calidad del mineral.

Tal vez a raíz de estas circunstancias fue que el concesionario dio vida en 1872 a la Sociedad Carbonífera de Magallanes, dotada de mayor capital que la originaria empresa personal, para hacer frente al indispensable desarrollo que requería la mina. Así y mientras proseguían las ventas, se comenzó por mejorar la precaria vía férrea, contruyéndose cuatro millas más y reparándose el tramo antiguo. Este trabajo era dirigido en diciembre de 1874 por el ingeniero José Clemente Castro. Probablemente hacia este mismo tiempo debió cambiarse el sistema de tracción a sangre por el mecánico a vapor, con la traída de dos pequeñas locomotoras. Pudo de tal manera ponerse en explotación un área de nuevos piques con lo que la producción acumulada llegó a enterar en abril de 1875 un total de 4.300 toneladas.

Tanto esfuerzo, con todo, no había sido sin precio: en abril de 1874 la Compañía Carbonífera había debido paralizar los trabajos por insuficiencia financiera. Al cabo de algún tiempo y gracias al esfuerzo gubernativo la Compañía, puesta ahora bajo la administración del ingeniero inglés

John G. Hamilton, volvió nuevamente a la actividad apoyada constantemente por el Gobernador, interesado en mantener y desarrollar una fuente de trabajo y riqueza para la Colonia de Punta Arenas.

Valga para el caso mencionar la opinión del sucesor de Viel, el Sargento Mayor Diego Dublé Almeida: **"Indudablemente que los trabajos de la Sociedad Carbonífera" han "contribuido por mucho al adelanto de este pueblo y al desarrollo del comercio, siendo una poderosa palanca de progreso para el territorio magallánico".**

"Asegurado el consumo del carbón de Magallanes añadía más adelante el Mandatario en su Memoria de 1874 **"esta colonia tendrá también asegurada su vida propia en gran parte".**

Para entonces, abril de 1875, la actividad carbonífera había significado entre mucho la construcción de una línea férrea de doce kilómetros de extensión; un muelle, depósitos oficinas; y la existencia de cinco grandes lanchas con capacidad para almacenar 150 toneladas, cantidad apreciable para la época y el lugar.

Pero tanto esfuerzo resultó al fin infructuoso. Los mantos en explotación eran superficiales por razón de los precarios medios de trabajo y el mineral extraído resultó ser de mala calidad, circunstancia suficiente para motivar el rechazo por parte de los capitanes mercantes. No habiendo quien arriesgara más capital en la empresa para mejorar las condiciones de explotación, ésta acabó por ser paralizada del todo en abril de 1877, al cabo de ocho años de trabajo meritorio que había producido unas 8.000 toneladas de carbón y que había impulsado de cualquier modo la evolución progresista de la Colonia.

Concluía de tal suerte la primera etapa histórica en la minería carbonífera de Punta Arenas.

Veinte años después, en 1897, el empresario nacional Agustín Ross adquirió las antiguas pertenencias de Rojas, reiniciando la explotación en forma adecuada y bajo la dirección técnica de James Armett, el ingeniero que colabora con aquel a partir de 1870. Renovadas y completadas las instalaciones con maquinarias modernas, incluyendo un nuevo ferrocarril que comenzó a rodar en 1903, los yacimientos del río de las Minas, denominados ahora "Mina Loreto", llegaron a

producir 12.000 toneladas en el año 1907 en una explotación que marchaba en constante ascenso.

Finalmente en 1914 se hizo cargo del yacimiento la Sociedad Anónima Ganadera y Comercial Menéndez Behety, creada por el genial pionero que fuera José Menéndez, y que llevaría a la explotación carbonífera a su máximo nivel de progreso durante los próximos treinta años que señalarían la tercera y última etapa histórica de la actividad minera en el valle del antiguo río del Carbón.

La península Brecknock

Al sudoeste de la Tierra del Fuego se extiende a lo largo de unos docientos kilómetros una península extensa que posee un litoral en extremo irregular. Es la península Brecknock que nace entre la bahía de Yendegaia por el sur y la bahía Blanca en el norte, siendo flanqueada por los canales Brecknock, Ballenero y Beagle en la parte meridional, y por los canales Cockburn, Magdalena, Gabriel, Cascada y el seno de Almirantazgo en la septentrional.

Es difícil imaginar una costa más quebrada que la de esta península, penetrada por profundas escotaduras en forma de fiordos tan profundos que en algunos puntos casi llegan a unirse las aguas del sur con las del norte, como sucede entre el brazo suroeste del seno Contralmirante Martínez y la bahía Océano donde apenas media un trecho de unos seis kilómetros de tierra firme. A lo largo del litoral peninsular fueguino se cuentan más de cuarenta fiordos y bahías profundas, siendo muchos más aún los accidentes similares menores. De ellos los más conocidos son los senos o fiordos Garibaldi, Ventisquero, Searle, Océano y Courtenay por el sur, todos ellos generalmente angostos y de entre 10 y 20 kilómetros de longitud. En cambio en el litoral norte se encuentran los fiordos más afamados por su amplitud, longitud y excepcional atractivo natural, como son los senos Contralmirante Martínez, De Agostini, Brookes y Parry, entre otros, que penetran hasta por 40 kilómetros en la tierra fueguina.

Sobre la península Brecknock se desarrolla parte de la extremidad terminal de la gran cordillera de los Andes, que aquí recibe también el nombre local de cordillera Darwin. Entre tantísimas cumbres que en ella emergen podemos citar desde luego al magnífico monte Sarmiento, verdadero monarca pétreo de la Tierra del Fuego, visible desde grandes distancias en los días serenos como un hito geo-

gráfico insuperable. Sarmiento de Gamboa, creyéndolo un volcán lo llamó "volcán nevado", pero Fitz Roy en justiciero cambio le dio el nombre del gran explorador hispano. Otros montes de la península son el Buckland, Luis de Saboya, Italia, Francés, De la Viuda entre varios, todos de sobre 2.000 metros de altura, y el Darwin, el pico más alto de la península Brecknock que con sus 2.438 metros es el más elevado de la cordillera fueguina.

A lo largo y ancho de la Cordillera se extiende un vasto campo de ventisqueros, que rellenan las cuencas superiores de las montañas y desde los que se desprende infinidad de glaciares que descienden espectacularmente por lo general hacia el fondo de los fiordos, aunque hay algunos que en la vertiente austral se desprenden sobre la costa pareja como glaciares de altura. Estos glaciares son realmente incontables por su gran número y de ellos sólo podemos mencionar a los más conocidos como el Oblicuo, Francés, Italia, Romanche, Holanda entre varios otros que jalonan la ruta marítima del canal Beagle, y Negri, Lovisato, Schiaparelli, Blanca, Emma, Conway, Finlandia, Reina Isabel, Cuevas y de la Viuda que entre muchos caen a la vertiente norte conjuntamente con el Marinelli, el más extenso de todos.

Brecknock es un territorio singular por su constitución tan abrupta que prácticamente carece de playas y aún de ríos, pues la costa se levanta desde el borde mismo del mar y los escasos curso de aguas son sólo bravísimos torrentes que se despeñan hacia el mar. Otra nota fisiográfica es su abundante, aún lujuriosa, vegetación que crece en los lugares más abrigados, lo que hizo que el gran explorador Alberto De Agostini bautizará como "trópico frío" a esta región fueguina.

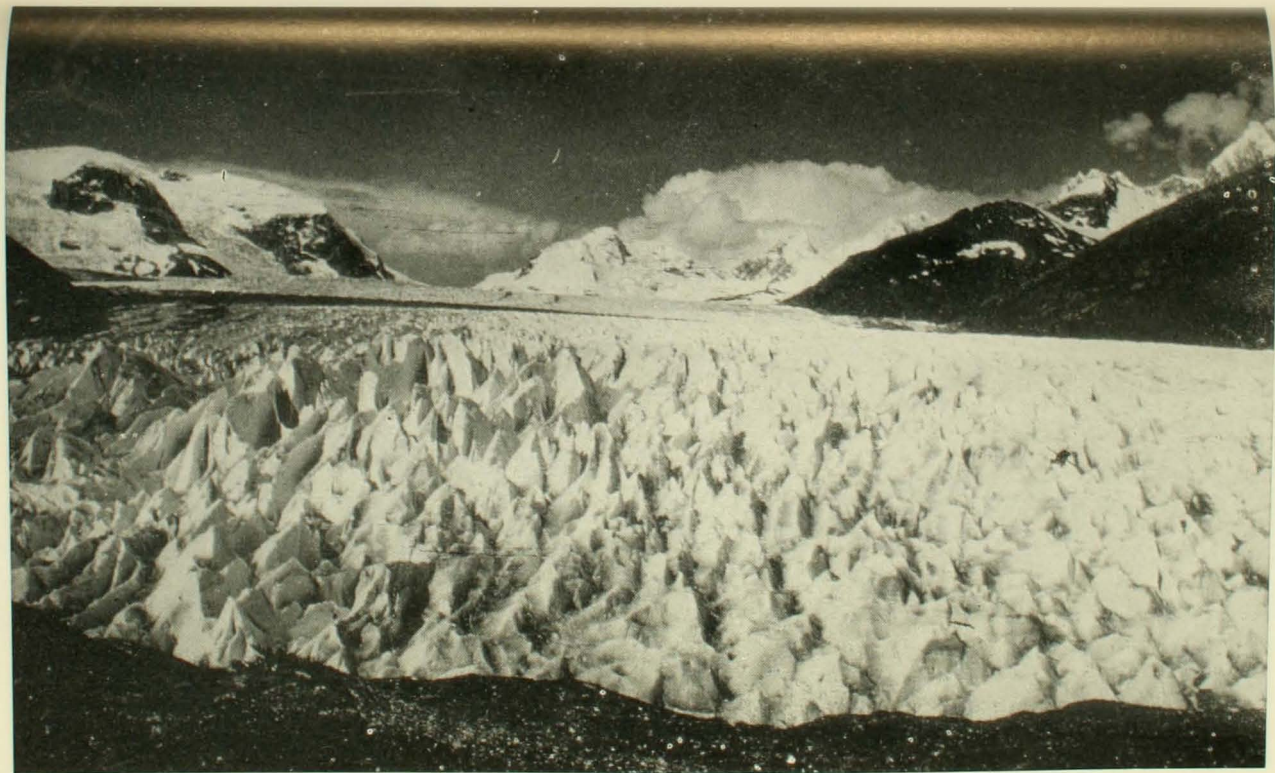
Pese a lo escasamente hospitalaria que es y pudo ser esta tierra peninsular, la vida humana no estuvo ausente de ella a lo largo de los siglos. De tal suerte abundan los testimonios que señalan la presencia de campamentos y canoas de alakalufes en determinados puntos de su litoral y hoy en día muy de tarde en tarde suelen encontrarse restos arqueológicos y humanos que ratifican esa presencia centenaria y milenaria de los nómades del mar austral.

Avistada como tantas otras tierras del Estrecho duran-

te la expedición descubridora de Hernando de Magallanes, la península de Brecknock fue apenas reconocida durante los tres siglos siguientes en su parte noroccidental por donde accede al estrecho a través del seno Magdalena. Sus verdaderos descubridores fueron sin embargo los exploradores hidrógrafos de las expediciones de Parker King y Fitz Roy entre 1827 y 1834, a lo largo de sucesivas campañas de relevamiento que permitieron ir conociendo su intrincado litoral o a lo menos la mayor parte de él, tarea que luego fue completada en los primeros años de este siglo por distinguidos oficiales de la Marina de Chile. Del mismo modo durante el año 1883 la expedición francesa de la corbeta **Romanche** llevó a cabo algunos interesantes trabajos de reconocimiento en el área del litoral austral.

Territorio de soberbio aspecto natural como es, esta tierra fueguina atrajo desde muy temprano a los hombres de ciencia, exploradores y glaciólogos que quisieron desentrañar el misterio que se escondía en su montañoso interior. Entre los primeros estuvieron el teniente de la Armada Real Italiana Giacomo Bove, con su expedición científica del año 1882, y muy especialmente el sabio sueco doctor Otto Nordenskjold quien efectuó diversos reconocimientos y descubrimientos de carácter científico durante los años 1895 y 96. En 1912 inició sus trabajos en la región el entonces joven explorador y geógrafo sacerdote salesiano Alberto M. De Agostini, y que prolongaría por varios años, aportando como ninguno antes que él, cantidad de antecedentes acerca de la geografía interior de la península Brecknock, de sus montañas y glaciares y de su vida natural, y aún permitiendo el descubrimiento de vastas zonas del litoral que permanecían desconocidas, como sucedió con el hallazgo de los grandes fiordos que el explorador denominó Contralmirante Martínez y Pigafetta, siendo éste último justiciéramente rebautizado por oficiales de la escampavía **Porvenir** con el nombre del destacado explorador salesiano. De Agostini fue también el primero que cruzó con una expedición la cordillera en la base misma de la península desde el fondo del seno del Almirantazgo hasta la bahía de Lapataia.

Obsesionado por la magnificencia del monte Sarmiento intentó conquistar también su cumbre, sin conseguirlo. Pero en 1957 ya anciano dirigió una postrera expedición a



Glaciar en el campo de hielo de los Andes Fueguinos. - Fotografía Expedición Neozelandesa 1971.



Lago Mateo Martinic, Andes Fuego Argentinas. Denominación y fotografía Expedición Neozelandesa 1971.

los Andes Fueguinos y sus escaladores conquistaron felizmente la cima del hermoso monte.

En 1928 y 1929 trabajó por algún tiempo en la zona que nos ocupa la expedición finlandesa dirigida por el renombrado profesor Vaino Auer, desarrollándose cantidad de trabajos de orden geo y glaciológico entre otros, como antes lo había hecho el profesor Guido Bonarelli en 1917. En 1929 el desconocido interior de las cumbres andinas fue observado por primera vez desde el aire con los vuelos exploratorios del recordado piloto alemán Günther Plüschow, quien pudo tomar numerosas vistas que después recorrieron el mundo permitiendo hacer conocer una de las regiones ignotas del planeta, exceptuadas las tierras polares.

Desde el punto de vista andinístico fueron varios los escaladores y expediciones que intentaron la conquista de las cumbres más conspicuas; entre varios citamos a Sir Martin Conway, el primero de todos quien en 1897 trató de escalar el monte Sarmiento sin lograrlo. Después el mismo De Agostini durante algunos de sus reconocimientos y especialmente en la ya mencionada expedición de 1957. Más recientemente han vistado el área con el mismo objetivo, aunque también con fines científicos el explorador británico Sir Eric Shipton, en 1962; exploradores japoneses entre 1968 y 1970; y finalmente en 1971/72 el grupo neozelandés del Tanaraki Club de Wellington, con el que participó en estudios zoológicos, botánicos y arqueológicos un grupo expedicionario del Instituto de la Patagonia.

Siendo la península Brecknock en su inmensa extensión una zona del todo inhospitalaria como para permitir la presencia continuada de hombre, se ha visto libre de su actividad destructora en cuanto a su ambiente y recursos naturales, con lo que el territorio se mantiene como un área virgen e impoluta, un verdadero santuario de la naturaleza que expresa su esplendor y riqueza prístinos, éstos es originales y primitivos. De tal manera fracasaron uno tras otro aquellos intentos pioneros que desde fines del siglo pasado y en los comienzos del presente buscaron establecer algunas estancias en el sector, particularmente en la costa que mira al seno del Almirantazgo. Como muestra curiosa de una singular y hasta ahora desconocida actividad señalamos que en 1875 y con-

tando con el patrocinio de la Gobernación de la Colonia de Magallanes, algunos empresarios de Punta Arenas realizaron tres expediciones a lo menos para extraer hielo del glaciar Marinelli con el objeto de comercialarlo en Valparaíso; se pensaba entonces que si la negociación resultaba exitosa, se exportaría hielo fueguino a Buenos Aires, Montevideo y Río de Janeiro.

La belleza de los fiordos fueguinos y la espectacularidad y hermosura de sus glaciares llamaron la atención desde antiguo permitiendo la realización de la única actividad económica posible, el turismo. Este fue particularmente intenso hacia fines de la década de los años veinte y prácticamente durante toda la década del treinta gracias al ponderable esfuerzo de los dirigentes del Touring Club de Magallanes y al interés de las compañías de navegación entonces existentes en Punta Arenas, como la Menéndez Behety y la Braun & Blanchard. En años posteriores y en forma esporádica se repitieron algunos viajes, pero luego éstos cesaron no por falta de interés ya que el atractivo natural constituye suficiente incentivo sino por falta de embarcaciones apropiadas, como lo eran los vapores de antaño. En la actualidad hay un turismo de carácter estacional y marginal que se lleva a cabo en el litoral sur por embarcaciones que salen desde el puerto de Ushuaia hacia el occidente para admirar parte de los glaciares que caen al canal Beagle.

La condición de salvaje belleza que ostenta y la prístinidad intocada del área nos movieron a sugerir en 1963 la creación en ella de un gran parque nacional destinado a preservarla en forma permanente para fines científicos y de beneficio para la comunidad. La iniciativa recién llegó a concretarse durante los años 1965 a 1970 en que con una superficie original de 480.000 hectáreas y sucesivas ampliaciones que lo llevaron hasta 800.000 quedó establecido el gran parque nacional "ALBERTO M. DE AGOSTINI", verdadero tesoro de la naturaleza austral cuya explotación turística sin duda habrá de rendir excelente fruto si es abordada con visión y decisión.

Realidad y fantasía del Milodón

El reciente retorno —en efigie— del legendario Milodón a la gran caverna homónima de Ultima Esperanza en la que hace unos 10.000 años viviera el verdadero herbívoro gravígrado del período finiglacial patagónico, nos mueve a recordar cuánto ha habido de realidad y cuánto de fantasía en torno a este gran animal extinguido, cuyos restos fueron descubiertos en 1896.

El hallazgo casual de un trozo de piel perteneciente a un animal desconocido y al parecer de apreciable tamaño, hecho por un ovejero de la estancia "Puerto Consuelo" en una enorme cueva abierta sobre la falda occidental del cerro Benítez dio en pocos años gran fama a la región más austral de la Patagonia y en particular a Ultima Esperanza, concitando sobre el territorio el interés del mundo científico relacionado con la geología y la paleontología.

La visita que algún tiempo después del hallazgo hizo a Puerto Consuelo el geólogo sueco Dr. Otto Nordenskjöld permitió al pionero colonizador Hermann Eberhard, propietario del establecimiento, dar a conocer el extraño trozo de piel al conocido hombre de ciencias. La novedad movió a Nordenskjöld a realizar algunas excavaciones en el interior de la cueva, pudiendo extraer así algunas vértebras, un trozo de quijada, una costilla y huesos varios, además de abundante extremeño seco de lo que sin duda era un animal extinto y al que el sabio clasificó en principio como perteneciente al género ***glossotherium***.

Nordenskjöld una vez que concluyó sus exploraciones en la Patagonia austral y Tierra del Fuego regresó a Europa y de paso por Buenos Aires participó la noticia del descubrimiento a sus colegas, despertando así su interés por conocer el sitio del hallazgo. De tal modo entre 1897 y 1900

fueron varios los especialistas, paleontólogos y geólogos, que visitaron la cueva del Milodón recogiendo nuevos restos y asombrándose por las condiciones de conservación que mostraban los restos excavados del suelo de la gruta.

Esta circunstancia se difundió rápidamente entre el ambiente científico de distintas naciones, provocando una particular atención en Inglaterra. Allí un paleontólogo del Museo Británico, el Dr. Arthur Smith, quedó muy sorprendido al comprobar la "frescura" que aparentaba la piel del Milodón y y caviló —como otros sabios— acerca de la posibilidad de una extinción relativamente reciente para el herbívoro. Las cavilaciones y apreciaciones del científico debieron trascender y ser recogidas en el mundo de la prensa, transformándose a poco andar y con ayuda de la imaginación en la probabilidad de sobrevivencia de un gran animal prehistórico en las boscosas regiones precordilleranas aún vírgenes de la lejana Patagonia.

Fue así como tuvo origen la expedición organizada por el diario "The Daily Express" y que bajo la conducción de Mr. Hesketh Prichard y con la participación de los señores Scrivener y Harthberg del Museo Británico, partió hacia Sud-América con el objeto de recorrer la vertiente oriental de los Andes Patagónicos desde el lago Buenos Aires hasta el fiordo de Ultima Esperanza y encontrar vivo ¡nada menos! al misterioso milodón. Naturalmente que la pintoresca expedición motivada más por un afán sensacionalista periodístico que por un verdadero interés científico concluyó en un completo fracaso al cabo de un fatigoso recorrido por el pie oriental de los Andes de la Patagonia austral. La singular aventura vino a epilogar el día 5 de abril de 1899 cuando en el patio del antiguo hotel "Kosmos" de Punta Arenas en \$ 65 se remató una tropilla de 27 caballos que habían sido empleados en la expedición.

Entretanto ello ocurría y mientras los científicos no acababan de ponerse de acuerdo entre sí acerca de la clasificación paleontológica que debía darse al animal cuyos restos se habían encontrado, la fama que por tal circunstancia había tomado el sitio del hallazgo cundió en toda la Región Magallánica y en especial en Punta Arenas, impresionando particularmente a algunos espíritus simples quienes pasaron a



Fotografía tomada el mismo día del hallazgo de los primeros restos del Milodón. Figuran de izquierda a derecha: Hermann Eberhard (hijo), Ernesto Von Heinz y cap. Hermann Eberhard. Sentados, T. Huelphers y Waldron. Puede observarse un trozo de cuero de Milodón colgado de una rama, detrás de Eberhard.



Interior de la Cueva del Milodón. Adviértase el piso de la misma revuelto por las excavaciones
Fotografía Charles W. Furlong, 1908.

asociar el descubrimiento del milodón con la existencia de quizás qué tesoros ocultos en la ya renombrada caverna de Ultima Esperanza. Fue así como se divulgó popularmente la posibilidad de encontrar riquezas en dicho sitio y no fueron pocos los que se dirigieron hasta el lugar procediendo a excavar a troche y moche en busca de los inexistentes tesoros. Con ello tales codiciosos ilusos lo único que consiguieron fue alterar el piso original de la cueva, perturbando seriamente ulteriores trabajos científicos.

Entre tantos que quisieron aprovecharse del hallazgo de 1896 estuvo un ex-marino británico, el capitán Charles A. Milward, quien al mando del vapor **Mataura** había naufragado a comienzos de 1898 sobre la costa de la isla Desolación a la entrada occidental el estrecho de Magallanes. Este Milward era un hombre que se las traía y pronto se repuso del mal momento que hubo de depararle el siniestro y decidió radicarse en el territorio a donde lo había conducido el destino. Su inquieta actividad lo llevaría inicialmente a cazar elefantes marinos en la isla Georgia del Sur, a adquirir después la fundición y maestranza fundada a fines del siglo XIX por Lion & Geisel y a transformarse además en criador de ovejas en la zona patagónica central, sin olvidar por cierto su actuación como cónsul del Imperio Británico en Punta Arenas, circunstancias que le ganaron prestigio y aprecio entre el vecindario y desde luego entre sus numerosos connacionales en Magallanes. Así entonces Milward, superados los incidentes propios del siniestro marítimo acabó arribando a la zona de Ultima Esperanza en donde entró en contacto con un alemán de nombre Alberto Konrad, de quien se afirmaba que había sido el ovejero que había descubierto tiempo antes los restos del famoso milodón. Fue entonces que el avisado Milward calculó la posibilidad de lucrar con el hallazgo. Puesto de acuerdo con Konrad aguardó que concluyeran los trabajos que para entonces, 1899, realizaba Erland Nordenskjold con el fin de encontrar nuevos antecedentes que permitieran un mejor estudio científico del animal extinguido. Así pues, al cabo de un tiempo entre ambos excavaron y extrajeron subrepticamente una gran cantidad de restos, huesos principalmente, que luego Milward se preocupó de embalar con el debido cuidado y despachar en forma clandestina en un buque de su bandera con destino al famoso repositorio que era

y es el Museo Británico. Allí luego de una ardua negociación acabó vendiendo el lote de huesos y restos de milodón de Ultima Esperanza en la suma de cuatrocientas libras esterlinas, cantidad que al fin y al cabo no resultó ser tan importante para compensar tanto esfuerzo como el desplegado por el antiguo capitán mercante.

Milward supo arreglárselas de tal modo que nunca nadie conoció su participación en la ilegal exportación. Pero como el asunto no pudo pasar desapercibido al fin, la voz común acabó atribuyéndole la nada prestigiada faena arqueológica mercantil al pobre Alberto Konrad, quien para entonces al parecer ya había pasado a ser conocido popularmente con el nombre de "Milodón".

De lo relatado hubo de derivar la otra leyenda de la existencia de un esqueleto completo y armado en una de las salas del Museo Británico, esqueleto reconstruido que solamente existió en la imaginación de quienes iniciaron y propagaron hasta nuestros días dicha presunta existencia. Lo cierto es que los huesos sacados ilegalmente del país por Charles Milward y vendidos al Museo Británico aún continúan en los depósitos de dicho centro científico. Por otra parte es del caso señalar que lo extraído por Milward y Konrad, además de lo encontrado por Otto Nordenskjold, no fueron los únicos restos de milodón que conoció el mundo científico. Cada uno de los especialistas que trabajaron durante los años siguientes a 1896 extrajo su cuota grande o pequeña de huesos, los que invariablemente salieron del país y pasaron a engrosar colecciones de distintos museos, entre ellos el célebre Museo de Ciencias Naturales de La Plata fundado por Francisco P. Moreno. Como muchas veces ha ocurrido, aquí en Chile y en Magallanes quedó lo menos . . . pero si una fuerte y arraigada creencia del milodón completo en Londres.

El pobre Konrad convertido un poco en el hazmerreir de sus contemporáneos, acabó obsesionado con la idea de la existencia de piedras preciosas y otros tesoros ocultos en sitios de la cordillera patagónica. Así luego de buscar en vano en Ultima Esperanza se dirigió hacia el norte explorando las comarcas de los grandes lagos Argentino y Viema y se radicó por largo tiempo en la zona del valle del río de las Vueltas,

cercano a la laguna del Desierto, dedicado siempre a la búsqueda de sus inhallables riquezas. Un buen día de 1930 lo encontraron muerto en su mísero rancho, rodeado de piedras que no tenían ningún valor...

La reconstrucción dispuesta por el Servicio Nacional de Turismo, cuidadosa y científicamente realizada por el profesional magallánico Harold Krüsell Johansen ha servido al fin para desmitificar aquello de la descomunal estatura y grandes proporciones que la creencia popular atribuía al legendario animal.

Ahora con el Milodón retornado a su milenario cubil de la falda del cerro Benítez, la gran caverna habrá de cobrar una renovada importancia cultural y turística. Nadie sin embargo podrá impedir que ante la inanimada presencia del imponente milodón hechizo, más de uno eche a volar la imaginación y pueda pensar que quizás algún sobreviviente de esa pacífica especie herbívora prehistórica exista todavía en algún rincón de la vasta Patagonia andina.

Isla Dawson

Entre los accidentes geográficos más familiares para los puntarenenses está la isla Dawson que se encuentra ubicada en la sección central del estrecho de Magallanes a relativa distancia de la capital regional. Esta isla se encuentra flanqueada al occidente por las aguas del Estrecho y del seno Magdalena, al sur de los canales Gabriel y Cascada que la separan de la península Brecknock de la Tierra del Fuego, al oriente por el canal Whiteside y al norte por el paso Boquerón.

Como incrustada en la parte sur de Dawson se encuentra la isla Wickham, separada de aquella por el mismo seno Owen y los canales Meskem y Anicá, y el seno Brenton, todas aguas muy conocidas por nuestros pescadores y cuyo nombre recuerda a un excelente oficial hidrógrafo de la expedición de Parker King.

Desde el punto del relieve la porción norte es de naturaleza más bien baja, aunque montuosa en buena parte y con llanuras en la zona más septentrional; los cerros que posee esta área no llegan a superar los 500 metros de altura. En cambio la sección sur es completamente quebrada y casi inabordable por lo abrupto de sus costas, alcanzando sus montañas a los mil metros de elevación.

Otros accidentes conocidos de la isla Dawson son las puntas o cabos San Valentín, en el extremo norte, Stubenrauch y Joaquín al occidente, y Kelp o Sargazo al oriente. Entre los buenos puertos naturales que ofrece su litoral los más afamados son las bahías que en seguidilla se abren de norte a sur sobre el canal Whiteside, bahías Willis, Harris y Fox, muy ligada a la historia del asentamiento colonizador en la isla.

Esta tierra del Estrecho que después sería conocida

con el británico nombre de Dawson fue avistada y descubierta en noviembre de 1520 durante el viaje descubridor de Hernando de Magallanes, quien justamente cuando avanzaba por el sector central del gran canal avistó la punta norte que después Sarmiento llamaría de San Valentín y viendo que ella daba origen a dos pasos de mar, envió a dos de sus naves la **San Antonio** y la **Concepción** a explorarlos para determinar cual de ellos era la continuación buscada. Recordemos que mientras ello sucedía Magallanes con las otras dos naves fue a fondear en el puerto de las Sardinias, sobre la costa de la península de Brunswick; allí vino a reunírsele solo una de las naves exploradoras, la **Concepción**, mientras que la otra, sin saberlo el almirante, había desertado de la expedición retornando a España. En su búsqueda el propio Magallanes debió recorrer a lo largo de las costas de Dawson adivinando tal vez su condición insular, pero de tal reconocimiento no quedó constancia.

A fines de enero de 1580 el experto marino que fuera Pedro Sarmiento de Gamboa, durante su navegación exploradora memorable, descubrió el canal que llamó de San Gabriel y que, repetimos, separa a Dawson de Tierra del Fuego; recorrió la costa noroccidental y nombró la bahía Lomas y la punta San Valentín, dejando la primera aunque breve, pero favorable, descripción pues dijo de ella ser "**tierra buena, sombrada y apacible a la vista**" con "**buenos valles, ríos de buen agua, y muy buena madera y buenos puertos y surgideros**".

Corriendo el tiempo otros navegantes pasaron a la cuadra de Dawson, sin que con todo acabara por quedar revelada su insularidad aunque algunos quizás llegaron a imaginarla como puede apreciarse de la vista de antiguos mapas del siglo XVIII. Así entonces se llegó hasta comienzos de siglo XIX en la creencia de que ella constituía parte de la Tierra del Fuego.

Recién en 1827 al iniciarse las exploraciones de la memorable comisión hidrográfica del capitán Philip Parker King, los tenientes Graves y Wickham recibieron el encargo de reconocer con la chalupa **Hope** el brazo de mar que se abre por el oriente entre Dawson y la tierra fueguina, encargo que cumplieron satisfactoriamente reconociendo las costas y saliendo al Estrecho por los canales Cascada y Gabriel descu-

briendo así la condición de isla de ese territorio, al que después la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo Británico denominaría "Dawson".

Es un territorio de forma harto irregular compuesto por dos porciones más o menos de igual superficie, separadas por un istmo formado por las profundas penetraciones marinas que son el seno Owen al sureste y la bahía Lomas al noreste.

Pasaron los años y nada ocurrió en torno a ni sobre esta isla hasta 1874 en que arribó a Magallanes un aventurero francés, Eugenio Pertuisset, charlatán consumado, que empujó a medio mundo con sus proyectos de colonización y exploración de Tierra del Fuego, en donde quería buscar un supuesto tesoro de los incas. Logró para ello que el Gobierno pusiera a su disposición a la corbeta **Abtao** de la Armada Nacional a fin de trasladarlo a dicha región, no habiendo tenido éxito alguno en tan curiosa expedición, como era de esperarse. En el viaje de regreso la nave tocó en bahía Willis dejando allí un pequeño grupo de franceses que deseaban comprobar la existencia de carbón de piedra y las posibilidades de colonización de la isla, partida que fue recogida más tarde sin que llegara, a conocerse los resultados de sus trabajos. En cambio la recalada sí sirvió, como los informes del comandante Jorge Montt, para que el siempre preocupado gobernador del Territorio don Oscar Viel recomendara la ocupación colonizadora de la isla Dawson, indicando como sitio a propósito para poblar a la bahía Willis.

En 1881, cuando la ganadería comenzaba a afianzarse como actividad económica en la región magallánica se registró el primer interés por la ocupación de Dawson. José Nogueira a la sazón comerciante y armador importante de la Colonia, petitionó al gobernador Francisco Sampaio la concesión de toda la isla, exponiendo un proyecto para establecer en ella un centro de colonización, obteniendo un informe favorable de la autoridad territorial. Poco después Alberto Schrbeder, comerciante de Punta Arenas, y Jorge Porter, antiguo oficial de marina, petitionaron en común al Gobierno una concesión de terrenos, consiguiendo también una acogida favorable. En 1883 se presentó un tercer interesado, Agustín Richard, petitionando terrenos en la parte norte de Dawson. Finalmente de todos estos solicitantes, Nogueira desistió de su



Aspecto de la Misión de San Rafael, en puerto Harris, hacia 1895.



Aspecto de Puerto Harris (isla Dawson) hacia 1920

interés y Richard y Porter acabaron obteniendo una concesión y trabajando en conjunto durante algunos años, instalándose en la bahía Willis, punto donde construyeron algunas casas y un muelle, dedicándose a la labranza de maderas.

Al producirse en 1887, la llegada de los misioneros salesianos, su superior el visionario y animoso padre José Fagnano, concibió al poco tiempo la necesidad de concentrar en un punto del Territorio a los indígenas que por la época eran objeto de tropelías y persecuciones por parte de los colonizadores, con el fin de lograr su civilización y evangelización. De tal modo y luego de un viaje exploratorio que lo llevó por Tierra del Fuego y la isla Dawson concluyó que ésta era el sitio apropiado para su proyecto dada su ubicación estratégica entre el país de los onas y el país de los alakalufes, su fácil acceso marítimo y su cercanía a Punta Arenas. Aprobado el proyecto de misión por las autoridades salesianas superiores de Turín, en Italia, obtenido el personal necesario para la trascendente empresa y provisto además de un permiso de ocupación que le otorgó la Gobernación, Fagnano condujo personalmente, en febrero de 1889, una expedición pobladora, en la goleta **Fueguina**. La expedición estuvo compuesta por religiosos, artesanos y peones, amén de elementos diversos de construcción y abastecimientos varios, los que fueron desembarcados en bahía Willis, para luego trasladarse a puerto Harris que se estimó como el lugar más apropiado para levantar la Misión, que recibió el nombre de "San Rafael".

Mientras allí los misioneros y operarios dirigidos por el laborioso padre Antonio Ferrero, designado para dirigir el establecimiento, no se daban descanso en las faenas de despeje de terreno, corte de árboles, preparación de madera para la construcción y erección de edificios, Fagnano que se había marchado a Santiago para regularizar la concesión no se dio reposo hasta conseguir del Supremo Gobierno la entrega en forma de la isla, obteniendo en 1890 del Presidente Balmaceda un decreto que la concedió por veinte años a los religiosos.

Consiguió así el gran pionero salesiano —sin duda uno de los hombres más singulares que ha conocido la historia regional, por sus condiciones espirituales, su reciedumbre y su espíritu visionariamente creador—, la garantía que reque-

ría para llevar adelante la obra humanitaria y civilizadora, dándose de tal modo un nuevo impulso al desarrollo del establecimiento de la misión de San Rafael.

En otra oportunidad nos referiremos exclusivamente a esta obra magnífica, pero entretanto, pues estamos recorriendo ahora la historia de la isla Dawson, digamos que el crecimiento material de la Misión fue impresionante en cosa de pocos años gracias a la preocupación de Fagnano, al trabajo de Ferrero y sus colaboradores. Se trajeron vacunos y ovejas con los que se inició la explotación pecuaria destinada fundamentalmente para la alimentación de los indios y misioneros, contrayéndose en esa y otras adquisiciones, fuertes deudas que Fagnano lograba pagar cuando y como podía, dada la magnitud y variedad de las obras que había emprendido casi simultáneamente en el Territorio. En San Rafael se instaló además un aserradero importante, una lechería, un lavadero e hilandería de lanas; se construyó un muelle de proporciones para el servicio de las embarcaciones que atendían el centro misional; también una iglesia, la escuela, la enfermería, viviendas para los indígenas, talleres, etc., de forma que para 1895 San Rafael era un pueblo que contaba con cerca de 500 habitantes, de ellos más de 450 indígenas. La madera, la lana y otros productos que entregaba la explotación económica se comercializaban para ayudar al sustento de la Misión y para amortizar las crecidas inversiones. Para 1898 Fagnano creó un nuevo centro, la Misión del Buen Pastor, en la punta San Valentín, que entregó a las venerables hermanas de María Auxiliadora quienes colaboraban desde la primera hora y con sacrificada abnegación en el proyecto misional.

En 1911 al cumplirse el plazo de la concesión, monseñor Fagnano con gran sentimiento debió restituir al Fisco la isla Dawson donde su empeño y su tenacidad pioneros, su sacrificio y constancia increíbles como el de los demás religiosos que habían colaborado con él durante tantos años habían realizado una empresa admirable y única en los anales de la región, creando centros de misión por los que en veinte años pasaron más de 3.000 indígenas. Esta obra de civilización y cristianización, al par que patriótica, fue reconocida por el propio Presidente de la República don Federico Errázuriz Echaurren en 1899 y por muchos otros distinguidos hom-

bres públicos, sabios y exploradores científicos que visitaran la isla.

Así cupo también a los salesianos el mérito de la ocupación colonizadora de Dawson, aportando con ello a la evolución progresista de la economía de Magallanes. Entregada la isla, la concesión recayó en la Sociedad Ganadera Gente Grande que formó allí sobre la base de lo adquirido a los salesianos, una gran estancia y una importante industria maderera que poco tiempo después fue seguida por la instalación de un astillero. En esta última actividad destacó un emigrante uruguayo de origen italiano, Jerónimo Donatti, fundador de una muy respetable familia magallánica, experto constructor naval, bajo cuya capacitada dirección técnica se construyeron numerosas embarcaciones, entre ellas el buque motor **Sara**, que con sus 1.000 toneladas ha sido la nave de mayor porte botada por los astilleros de la región. Las fotografías de aquel tiempo nos muestran que para 1920 Puerto Harris era una verdadera factoría industrial, con centenares de habitantes, típica expresión del desarrollo económico de Magallanes en su época de oro.

Con los años sin embargo la construcción naval y la actividad maderera en Dawson fueron decayendo hasta desaparecer, quedando únicamente reducida la actividad de la Sociedad arrendataria a la explotación ganadera. En 1957 al vencer el arrendamiento de la Sociedad Gente Grande, parte de los terrenos e instalaciones fueron transferidos a la Armada Nacional, institución que procedió a establecer una base en Puerto Harris y que al presente constituye un animado centro de vida ubicado en un paraje natural de atractiva belleza. En 1970, finalmente, también la parte norte de la isla, es decir los terrenos propiamente ganaderos que habían pasado a ser dominio de Gente Grande, fueron igualmente entregados a la Marina de Chile, que mantiene en ellos una explotación ganadera en creciente progreso.

La zona sur de la isla permanece virgen y constituye una reserva natural de importancia, siendo visitado periódicamente su litoral por pescadores que extraen de sus aguas abundantes en recursos marinos, importantes cantidades de crustáceos y mariscos para las industrias conservera de la región.

Esta es, la síntesis geográfica e histórica de la isla Dawson, sin duda una porción interesante de nuestro territorio regional.

El Cementerio de los Gigantes

Más de una vez hemos señalado que Magallanes es una tierra de parajes notables. Algunos de ellos son verdaderamente singulares por su rareza, como aquel que se ofrece a la vista del viajero que marchando por la estepa central de la Tierra del Fuego desde Onaisín hacia el sur comienza a advertir y a apreciar cada vez con mayor detalle unas enormes piedras que se desparraman en la falda de la serranía precordillerana.

Se trata de un vasto conjunto de grandes bloques de granito dispuestos a lo largo de varios kilómetros como siguiendo un orden prefijado. Semeja en verdad una especie de gigantesco ejército pétreo que parece avanzar desde el sudoeste rumbo de la bahía de San Sebastián en el Atlántico.

Es por cierto un espectáculo que no deja de impresionar tanto por las dimensiones descomunales de las piedras, cuanto porque de inmediato se busca una explicación para la gran cantidad de ellas y para la disposición que presentan. Tal las apreció el primer explorador del interior fueguino, teniente Ramón Serrano Montaner, quien las descubrió el 28 de enero de 1879. Maravillado por el fenómeno natural lo consignó como un accidente notable en el mapa que acompañó a su relación exploratoria, dando el nombre de "Sierra de los Bloques" a la formación orográfica que soporta el extenso conjunto.

Los nuevos exploradores y viajeros científicos que más tarde recorrieron el territorio no dejaron a su tiempo de observar al conjunto natural de monumental aspecto y consignaron una y otra vez su rara presencia. Entre tantos recordamos al capitán de ejército Carlos Fuentes Rabé, quien recorrió el área en 1918 y que consignó así la impresión que le causó el paisaje: **"De improviso un campo extenso y fecundo cubierto**

“con bloques enormes de monolitos blancos, se presenta ante nosotros, ofreciéndonos la impresión de contemplar un colosal camposanto, cubierto con infinitos y soberbios mau-soleos egipcios”.

Cierto es que parecen lápidas sepulcrales descomunales que semejan una necrópolis de gigantes. Son bloques de piedras cuyas bases tienen extensos perímetros y cuya altura se eleva con facilidad sobre los diez y más metros. Su presencia, abundancia y casi ordenada disposición que recuerda a la distancia los impresionantes alineamientos megalíticos realizados por hombres prehistóricos en el occidente de Francia y en Gran Bretaña, tiene una explicación geológica.

Hace varios miles de años cuando la Tierra del Fuego como su vecina Patagonia se encontraban en plena época glacial el hielo cubría prácticamente toda su vasta superficie. Desde las grandes montañas del occidente y del sur, hoy conocidas como Andes Patagónicos y Fueguinos, las gigantescas lenguas glaciares habían avanzado hacia el oriente y nororiental labrando en colosal y lentísimo trabajo las formas orográficas que hoy conocemos como fiordos y canales en el lecho marino y como amplísimas llanuras y valles en la superficie terrestre. En su impresionante avance la masa glacial fue arrastrando rocas que el hielo había arrancado con fuerza incontenible de las montañas y que con el milenario arrastrar y rodar habían ido puliéndose en sus cantos. Al ocurrir al cabo de milenios un progresivo cambio climático más cálido se inició la reversión del proceso geológico antes descrito y las lenguas glaciares comenzaron a reducirse en dimensiones y a retroceder sus frentes por causa del deshielo. Así fue como fueron paulatinamente quedando al descubierto las masas pétreas que habían sido arrastradas por el hielo y que en el caso que nos ocupa integraban la morrena lateral sur, quedando para siempre integradas al desnudo paisaje central fueguino.

Corrió de nuevo el tiempo hasta los días en que los primeros seres humanos procedentes del norte comenzaron a establecerse a lo largo del litoral fueguino noroccidental, hace de esto entre 9.000 y 10.000 años atrás. No tardaron en advertir los hombres que llegaron hasta lo que hoy es el fondo de la bahía Inútil que en el abierto paisaje desprovisto de



Gigantesco bloque de piedra errática Tierra del Fuego. - Fotografía Alberto De Agostini, hacia 1920.

vegetación de altura, no tenían más posibilidad de abrigo y reparo que al alero de los grandes bloques.

Al socaire de uno de estos megalitos precisamente, en la vecindad del río Marazzi, la arqueóloga francesa Annette Laming-Emperaire descubrió en 1965 las evidencias y restos de la más antigua presencia humana constatada hasta ahora para la isla grande de Tierra del Fuego y que de acuerdo con los testimonios arqueológicos y los estudios correspondientes permiten confirmar una permanencia de varios milenios. No sería de extrañar entonces que sucesivas búsquedas en el área de las masas graníticas permitan en el futuro descubrir nuevos testimonios de la vida primitiva y formular hipótesis acerca de las formas culturales y la extensión de la arcaica existencia del primer hombre fueguino.

El sueño patagónico de San Juan Bosco

En algunas oportunidades hemos mencionado a ese hombre admirable que fuera San Juan Bosco, cuya obra misionera primero y educadora después ha sido uno de los factores más importantes que contribuyeron al progreso social como al desarrollo cultural y científico de la región austral de América.

Pero este santo varón cuya predilección por la Patagonia es cosa conocida, pues a ello se debió la presencia de sus misioneros en estas tierras hace ya un siglo, tuvo además características de profeta a través de sus visiones, algunas de ellas realmente impresionantes, y que sus biógrafos han recopilado dándole el carácter de "sueños" como Don Bosco solía llamarlas.

Entre estos "sueños", o visiones si se prefiere, hubo uno que tuvo ocurrencia en la noche precedente al 30 de agosto de 1883 y que por estar ligado con aspectos de la Patagonia y de viva actualidad por añadidura, es el que más despierta nuestro interés.

Narra el Santo que inició un largo viaje en ferrocarril cruzando el continente en forma longitudinal desde la ciudad de Cartagena, en Colombia, sobre el Caribe, hasta Punta Arenas en el estrecho de Magallanes. Durante el larguísimo recorrido que incluso le llevó a advertir y describir la presencia de una ciudad modernísima en donde era selva virgen y espesa, y hoy se encuentra Brasilia, circunstancia ésta que ha hecho que Don Bosco haya sido declarado patrono de la futurista capital brasilera, el santo salesiano al descender hacia el sur y adentrarse en la inmensa Patagonia y recorrerla a lo largo de su vertiente oriental andina, fue contemplando admirado el despliegue de riquezas naturales y que iba enumerando: minas de metales preciosos, depósitos de carbón fósil, yacimientos de petróleo, campos cul-

tivados, establecimientos ganaderos, etc. Y que conste para no perder la perspectiva que estas riquezas eran vistas cuando entonces, año 1883, la Patagonia era aún en su inmensidad virtualmente virgen y prácticamente despoblada, desconocida de hecho en su inmensidad geográfica. Tan sólo Punta Arenas en un extremo y la colonia del Chubut en otro, con contadísimos puntos poblados pioneros anunciaban la presencia humana conquistadora.

Y sin embargo, como lo señala el conocimiento histórico, con los años y gracias al empuje de los pioneros de la geografía, de la colonización y del desarrollo en general, se fueron revelando los recursos naturales y se fueron iniciando las explotaciones. El transcurrir del tiempo entonces en contadas décadas le fue dando la razón al visionario de Turín: surgieron y se multiplicaron las estancias, los pueblos y ciudades; las usinas, las minas y otros distintos hitos del progreso económico; se descubrieron y pusieron en producción el petróleo y el gas natural, con yacimientos que se manifestaron en Comodoro Rivadavia, Cañadón Seco, Plaza Huincul, Tierra del Fuego, costa del estrecho de Magallanes, en fin; también el carbón en Magallanes y río Turbio, el plomo y otros metales en Puerto Cristal, Las Chivas y Mina Silva, en el lago General Carrera, el cobre en Cutter Cove, las calizas en Madre de Dios, etc., etc.

Y durante el transcurso del viaje transpatagónico San Juan Bosco vio una ciudad grande y pujante, colocada sobre la cordillera, en los 47 grados de latitud austral. Esta ciudad importante era, según la vio, un emporio de actividad y un centro que irradiaba dinamismo hacia muchos otros puntos de la región.

Los autores que conocieron este sueño profético y que lo comentaron, tales como el famoso explorador y geógrafo Alberto De Agostini, el general argentino y estudioso de temas patagónicos José María Sarobe y particularmente el recordado monseñor Pedro Giacominí, Administrador Apostólico de Magallanes, gran promotor del progreso religioso, cultural y científico de nuestra región y motivador consiguiente de juventudes en la década de los años cuarenta, todos ellos buscando situar aquella misteriosa y admirable urbe del futuro procuraron identificarla con ciudades como Comodoro Rivadavia, Las Heras, Colonia Sarmiento o Puerto Deseado, en territorio argentino o con Puerto Aisén y Coyhaique en territorio chileno. Pero ocurre que algunas de las ciudades nom-

bradas están sobre el paralelo 48 y otras sobre el 46, habiéndose agotado para unas su potencial de crecimiento e influencia mientras que para otras no se advierte fundamento que permita imaginar un vuelco favorable en su evolución, con lo que de tal modo la cuestión quedó pendiente como un verdadero enigma.

Pero he aquí, cuando nadie lo podía calcular, que el tiempo ha vuelto a darle la razón al santo fundador de la Congregación Salesiana y veamos de qué manera. Desde hace unos cinco años a lo menos distintos organismos nacionales ligados al estudio y planificación del desarrollo económico tales como la Corporación de Fomento, la Empresa Nacional de Electricidad y la Oficina Nacional de Planificación han evidenciado su preocupación por el desenvolvimiento de la cuenca hídrica de los ríos Baker, Bravo y Pascua y que se ubica en la Patagonia andina entre los paralelos 47 y 48, siendo particularmente interesante el río Baker por su considerable potencia, semejante a la de los grandes ríos del mundo. Es así como en un estudio preliminar para un eventual desarrollo integral se admite la posibilidad de instalación de enormes centrales hidroeléctricas, mucho mayores a las existentes o en construcción que tenemos en el país, y sobre la base de su generación energética el establecimiento de gigantescos complejos de producción industrial de aluminio, magnesio, hierro, etc., todo lo cual daría existencia a una ciudad nueva que tendría que albergar inicialmente a parte de los 30.000 trabajadores que demandaría el fabuloso proyecto y además a su familiares, fuera de los empleados de múltiples servicios públicos y privados.

Y si alguien duda de lo que señalo, le recuerdo que el diario "El Mercurio" de Santiago del día lunes 31 de marzo de 1975 informaba en forma destacada sobre las declaraciones del ingeniero señor Hernán García, jefe de la oficina de Proyectos Regionales de la Oficina de Planificación Nacional, referidas al tema y que son suficientemente elocuentes y explícitas.*

* La información a tres columnas daba cuenta de una entrevista acerca de las posibilidades del Plan para el Desarrollo Hidroenergético del río Baker. El ingeniero García describía las características del complejo industrial que podía surgir y de la consiguiente creación de una gran ciudad producto del dinámico proceso.

De tal modo el sueño de Don Bosco ha vuelto a cobrar vigencia y casi sorprendente realidad en este caso.

Y si por nuestra cuenta quisiéramos situar esa ciudad del futuro, "ciudad encantada", como la llamó Giacomini, diremos que se la podría ubicar tal vez coincidiendo con lo que es hoy el floreciente pueblo de Cochrane, capital de la provincia Capitán Prat, y que se halla apenas unos minutos al sur del paralelo 47; o si no la nueva ciudad surgiría en el fondo austral del gran lago General Carrera, precisamente donde lo corta el citado paralelo y donde se levanta el actual caserío de puerto Bertrand, colocado admirablemente como vía de salida lacustre de la producción actual y futura del gran valle del Baker hacia Puerto Ibañez y por tal ruta a Coyhaique, Puerto Aisen y Puerto Chacabuco.

Hemos traído ésto a colación no sólo porque la zona del Baker es también tierra patagónica y porque perteneció a nuestra Región hasta 1927, sino especialmente porque queremos destacar la visión de San Juan Bosco sobre el progreso económico y social de la Patagonia y porque el santo al concluir su viaje arribando a Punta Arenas describió impresionado cómo el suelo "por varias millas", según señaló, estaba cubierto de depósitos de carbón fósil, maderas, tirantes, leñas, grandes montones de metales en parte pulidos y en parte aún en bruto, mientras largas hileras de vagones destinados para el transporte de mercaderías aguardaban los cargamentos.

Cualquiera que hubiese leído el relato del sueño-visión hace unos diez años, habría tenido derecho a pensar a lo menos en un exceso de imaginación por parte del santo de la Patagonia.

Pero hoy, en 1979, la cosa es diferente. El carbón, por ejemplo, hasta ayer mineral despreciado, gracias a la crisis energética ha saltado al primer plano del interés y en todos los países que lo poseen, en especial las potencias industriales, se realizan trabajos de prospección y evaluación previos al desarrollo de la gran industria carboquímica. Y de carbón sub-bituminoso Magallanes tiene nada menos que el 30% de las reservas de América Latina, o si se prefiere el 83% de las reservas de Chile; es cosa entonces de calcular y soñar un poco. Los grandes complejos del gas natural serán una realidad a corto plazo, GNL, etileno, urea, amonio, etc., y sus probables derivados; la producción de hierro esponja —tal vez

los metales "en parte pulidos" que viera Don Bosco— aprovechando la energía barata producida por el gas es otra posibilidad de factibilidad real y al parecer no tan remota. Si hasta en la planificación y de las grandes obras de infraestructura se habla ya de un ferrocarril entre Punta Arenas y Cabo Negro a lo menos, de nuevos puertos e instalaciones, etc. Ello quiere decir una vez más que Don Bosco no se equivocó y que para ver la realidad de su profecía debemos ser pacientes y aguardar su cumplimiento, como sucedió con tantas otras afirmaciones. Aguardar sí, pero no pasivamente sino incorporándonos con ánimo a la construcción de ese Magallanes próspero y dinámico del mañana que todos alentamos en el fondo de nuestro corazón; porque estamos a tiempo, pues Don Bosco puntualizó que todo sería realidad antes que transcurriera la segunda generación y estamos justamente en sus postrimerías, de modo tal que los próximos lustros o sea desde ahora hasta 1990, habrán de traernos el surgimiento de una región que será centro de progreso y no punto marginal sin destino, como parecía serlo hasta hace pocos años.

Los tiempos que vendrán encierran un desafío llamado a poner en prueba el espíritu pionero que sin duda aún existe en lo más recóndito de los magallánicos genuinos y de quienes habiendo venido a afincarse, aman de verdad a esta tierra austral, desean continuar en ella y hacerla progresar.

Lo increíble, en juego de imaginación, sería que el desaliento que de tanto en tanto parece hacer presa en muchos resultara al fin vencedor y esta región se sumiera en un marasmo irrecuperable.

Pero eso no lo profetizó Juan Bosco, el santo de la Patagonia, y por eso creemos que no podrá ser.

Los ferrocarriles en Magallanes

Hoy día en que los ferrocarriles resurgen vigorosamente como medio eficiente de transporte terrestre, luego de años durante los que se creyó que tal elemento mecánico de vinculación había entrado en decadencia al aparecer superado por los automotores, bueno es recordar los ferrocarriles que existieron antiguamente en Magallanes y saber algo además acerca de proyectos sobre tal materia y que nunca llegaron a realizarse.

Es posible que a muchos que por no ser originarios de la región y vivan en ella desde cierto tiempo a esta parte, el tema suene un tanto extraño; y aún a algunos magallánicos de nacimiento que no conocen cuanto pudo acontecer en su propia tierra.

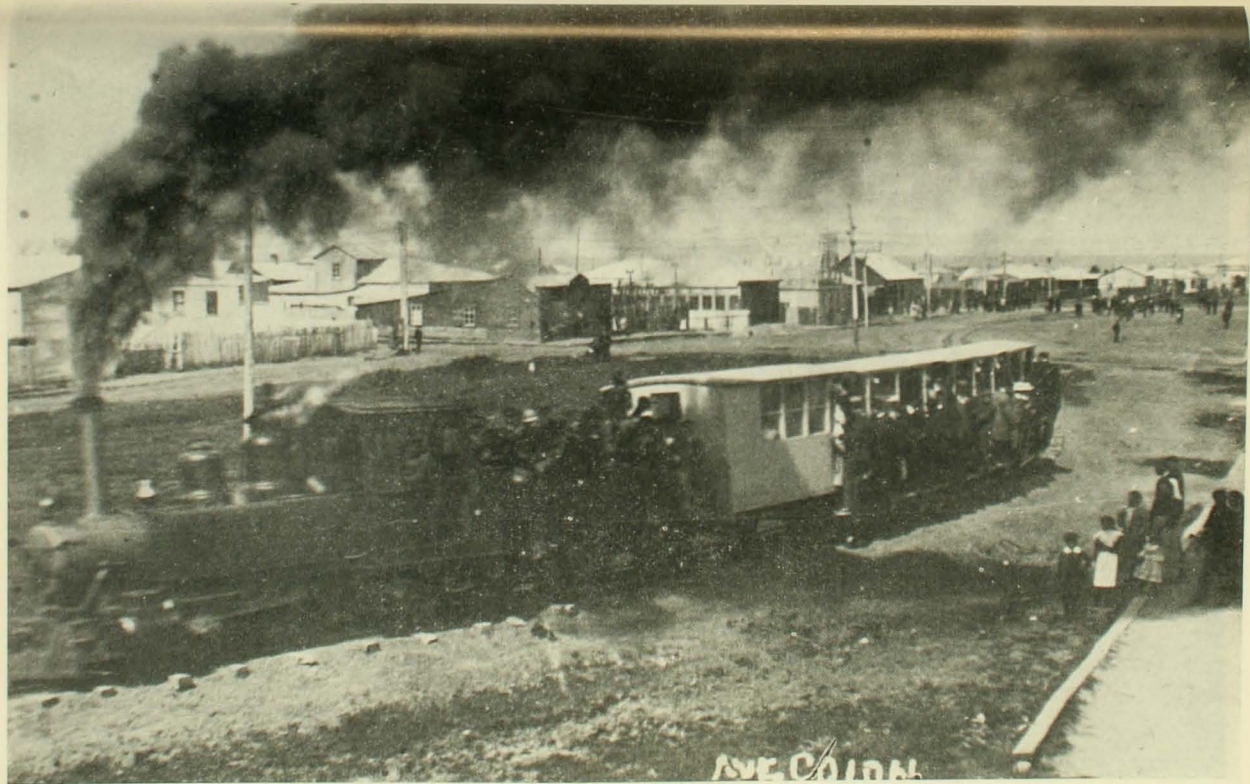
Históricamente el asunto tuvo comienzo al ponerse en explotación en 1869 el yacimiento de carbón de piedra situado en el valle del río de las Minas, gracias al empeño combinado del Gobernador Oscar Viel y del empresario Ramón H. Rojas. Inicialmente se trató de una vía para tracción "a sangre", esto es, para vagones tirados por caballos y que corrían sobre los rieles. La vía tenía entre 5 y 6 kilómetros de longitud, desde la mina hasta el muelle de la Colonia, sirviendo de paso al aserradero fiscal que existía lejos de aquella, a la altura del actual barrio Prat. Años después, en 1874, ya corría una locomotora y se trabajaba para extender el camino de hierro hacia el interior por unos cinco kilómetros más. La vía férrea pasaba en general paralela al río de las Minas y al enfrentar la actual calle Chiloé se bifurcaba siguiendo una parte por la actual avenida Colón, doblando por O'Higgins hasta el muelle primitivo situado al final de la calle Concepción, actual Roca. La otra vía tomaba por Talca hasta la calle Valparaíso, actual Waldo Seguel y al llegar a la llamada "Plaza" seguía por dos cuadras hasta Coquimbo hoy Errázuriz, y por ésta directamente al mar hasta el muelle nuevo.

Pero al producirse en 1875 la paralización de la explotación carbonífera cesaron igualmente los trabajos ferroviarios. El transcurso de los años y el abandono en que quedó el material, locomotora y carros, fue causa de su progresivo deterioro, terminando por hacerlos del todo inservibles. Aún después llegó a levantarse, en tiempos del Gobernador Sampaio, parte de la antigua vía, para aprovechar los rieles en la construcción de un nuevo muelle para Punta Arenas, el primero que por su calidad mereciera tal nombre.

Transcurrieron entonces largos años hasta que a fines del siglo el empresario chileno Agustín Ross se interesó por la explotación del mineral de carbón, al que llamó "Mina Loreto". Para poner en actividad el yacimiento era necesario reconstruir o mejor construir apropiadamente el camino de hierro y la autorización correspondiente se dió por ley de 18 de diciembre de 1900. Los trabajos sin embargo se habían iniciado en el mes de octubre anterior y se concluyeron el 29 de enero de 1902. Aquel mismo día la primera locomotora corrió desde la mina hasta el mar, asombrando sin duda a los vecinos y llenándolos también de satisfacción por la actividad de este moderno medio de transporte. La ferrovía tenía una trocha de un metro y se extendía a lo largo de 9 kilómetros.

El ferrocarril no fue, como podría creerse, un medio de servicio exclusivo para la explotación carbonífera. Por el contrario prestó además servicios generales de transporte de carga y pasajeros. Así por ejemplo en 1907 y 1908 en sus vagones se llevaron los elementos y piezas necesarios para la construcción de la bocatoma y represa auxiliar del Servicio de Agua Potable, hasta el punto en que el chorrillo Lynch desemboca en el río de las Minas. El movimiento de pasajeros comprendía no sólo a los que se trasladaban hacia o desde el interior por razón de su trabajo en la explotación carbonífera, sino también a los que laboraban en el lavado de oro y corte de madera, e incluso durante muchos años hubo regularmente paseos "de agrado", especialmente dominicales, entre la ciudad y la Mina Loreto.

El ferrocarril se mantuvo en actividad mientras lo estuvo la mina, de suerte que al paralizarse ésta hacia 1950, también lo hizo aquél. Desde mucho tiempo antes sin embargo, la vía férrea se había acortado, alcanzando primero las locomotoras hasta el Depósito situado en calle Talca esquina



Tren de la mina carbonífera "Loreto" con pasajeros, pasando por la Avenida Colón de Punta Arenas (1908).



Vista del tren de carga del ferrocarril Puerto Natales - Puerto Bories. Fotografía Bob Borowicz 1960

de Avenida Colón y después solamente hasta la Estación y Maestranza ubicada en la parte sur del barrio Prat.

Recordamos con añoranza al viejo tren de la Mina Loreto, al que muchas veces contemplamos desde la altura de la Avenida Colón, escuchando el pitazo de las locomotoras, o que apreciamos más de cerca en nuestras excursiones infantiles hasta la vieja estación del barrio Prat.

Pero este ferrocarril si bien fue el más importante por su extensión, actividad y permanencia en el tiempo, además de ser por años el más austral del mundo y merecer la consignación de su existencia en los mapas del Territorio, no fue el único que existió en la región. Hemos dicho "por años" porque después aparecieron más al sur aún el pequeño tren que corrió entre la estancia "José Menéndez" y Río Grande y el del Presidio en Ushuaia. Fuera del ferrocarril de la Mina Loreto estuvieron también los trencitos de corto trayecto y trocha angosta que corrieron en Puerto Sara y la estancia "San Gregorio", y cuyas locomotoras se exhiben respectivamente junto a la entrada principal de la Escuela Industrial Superior y en el Museo del Recuerdo del Instituto de la Patagonia.

Mención especial merece el pequeño ferrocarril de trocha angosta que corrió durante casi sesenta años entre Puerto Natales y Puerto Bories, con cinco kilómetros de vía, realizando el transporte de pasajeros y carga entre ambas localidades. Este ferrocarril dejó de funcionar en octubre de 1973 y sus últimas locomotoras se exhiben en dos plazas natalinas para recuerdo de sus habitantes y admiración de los turistas.

Pero si a lo largo de casi un siglo corrieron trenes en vías de reducida extensión, igualmente se forjaron en mentes progresistas diversos proyectos de mayor envergadura destinados a vincular por vías férreas a Punta Arenas con otros puntos del territorio magallánico y aún de Argentina.

El primero de estos proyectos que hemos podido investigar data de comienzos de siglo. Surgió hacia 1903 ó 1904 en el seno de la Comisión de Alcaldes, en circunstancias que se trataba de la inversión de fondos para caminos territoriales. Entonces se pidió considerar la posibilidad de construir un ferrocarril hasta Ultima Esperanza, iniciativa que se juzgó muy progresista porque permitiría incorporar tierras marginales para la colonización y porque las estaciones ser-

virían de núcleo para futuros pueblos. Pero el asunto no pasó más allá del mero planteamiento.

Contemporáneamente, en 1905, algunos empresarios de Punta Arenas interesados en el negocio aurífero proyectaron la construcción de una línea férrea entre el puerto interior de Río Verde y la localidad de Morro Chico. Con el ferrocarril pretendían el traslado de la maquinaria destinada a la explotación aurífera que se pensaba intentar en el río Gallegos Chico y además servir al tráfico variado de las estancias del interior. Esta iniciativa tampoco pasó de la etapa de proyecto.

Recién en 1919 hasta donde sabemos vino a reactualizarse el tema ferroviario. Conozcamos en razón de que circunstancias. A principios de aquel año se conoció en Punta Arenas la información que señalaba la posibilidad inminente de la construcción de un ferrocarril desde Río Gallegos hasta el lago Argentino, con ramales que alcanzarían hasta Punta Arenas y Puerto Natales. En realidad en su parte principal, la vía al lago Argentino, el proyecto databa de 1907 en que la firma Pyñeiro, Sorondo y Cía., se había preocupado de él. Pero ahora lo agitaba con las variantes indicadas la Compañía Ferrocarrilera de la Patagonia Austral, cuyos principales accionistas eran Mauricio Braun y Alejandro Cobos, ambos de Punta Arenas y el primero un poderoso hombre de empresa.

Comentando la iniciativa el entonces capitán del Batallón "Magallanes", Javier Palacios Hurtado, señaló que con su construcción se perjudicaría la hegemonía mercantil chilena en el sur de la Patagonia, al trasladar el centro del comercio desde Punta Arenas, que lo monopolizaba virtualmente, hasta Río Gallegos. Contrapropuso en cambio, en bien meditado artículo publicado por el diario "El Magallanes", la construcción de un ferrocarril desde Punta Arenas a Cerro Castillo, haciendo así suya la iniciativa formulada tiempo antes por un grupo de comerciantes de Punta Arenas. El punto se juzgó en su momento de tal importancia que fue inclusive considerado en el Senado de la República.

El trazado propuesto por el capitán Palacios para el ferrocarril era el siguiente: Punta Arenas - Cabeza del Mar - oriente de la Laguna Blanca - Morro Chico - Chorrillo de los Alambres - Llanuras de Diana, pasando entre los lagos Bal-

maceda y Diana - Puerto Natales y Cerro Castillo, con una longitud total de 325 kilómetros. Este proyecto había llegado a avanzar tanto que un ingeniero se adelantó a hacer el trazado formal de la línea entre Punta Arenas y Cabeza del Mar, por cuenta de la importante casa Menéndez Behety. Sin embargo, el capitán Palacios consideraba malo el trazado del ingeniero en razón de que su cercanía a la costa podría hacerlo vulnerable en tiempo de guerra y sugería un trazado distinto más hacia el interior de la península de Brunswick.

No obstante el interés inicial ni el ferrocarril a Cerro Castillo, ni el de Gallegos al lago Argentino llegaron a materializarse. Tampoco lo fue una nueva iniciativa debida a Enrique Rothemburg concesionario de un yacimiento carbonífero situado en la Sierra Baguales y quien hacia 1925 llegó a proyectar la construcción de un ferrocarril de unos 150 kilómetros de línea, para sacar el mineral hasta Puerto Natales.

Señalamos todavía que el proyecto ferroviario Punta Arenas - Puerto Natales fue retomado años después y defendido calurosamente por el entonces mayor de ejército Ramón Cañas Montalva, quien intentó aunque sin éxito interesar en la materia a las autoridades y a empresarios particulares. Por tal razón y por estar más cercana en el tiempo su iniciativa, es común asociar al después general Cañas Montalva con el ferrocarril a Natales, reputándoselo como autor del proyecto. Sin pretender en absoluto menoscabar los méritos —sobrados por lo demás— del prestigioso y antiguo militar ganados con sus visionarias iniciativas para el desarrollo magallánico, es el caso de atribuir el mérito del proyecto ferroviario Punta Arenas - Natales a los anónimos ciudadanos que en su tiempo lo inspiraron y en todo caso a quien fue su promotor público, el después general y primer Intendente de Magallanes, Javier Palacios Hurtado.

Cualquiera podría decir que con los proyectos mencionados que nunca llegaron a realizarse y con los pequeños trenes que efectivamente corrieron, se acabó la "era del ferrocarril" en Magallanes. No parece ser así sin embargo, pues hoy en día hay entre nosotros hombres progresistas que planean el futuro desarrollo de las grandes explotaciones carboníferas a tajo abierto, que habrán de ser sorprendente realidad económica hacia 1985, y que piensan en el empleo de dicho medio de transporte. De tal modo hay entre ellos quienes

estiman que la manera más barata para transportar el mineral sería el ferrocarril y, en consecuencia, sugieren la posibilidad de tener una línea férrea desde los yacimientos de Peckett e Isla Riesco, los primeros que entrarían en explotación por su magnitud, hasta Cabo Negro, punto éste donde se instalaría el complejo carboquímico. Aún más hay otros que señalan la conveniencia de construir un ferrocarril entre nuestra ciudad capital regional y Cabo Negro, considerando el gran movimiento que este sitio habrá de tener una vez que estén en pleno funcionamiento o aún en construcción los distintos complejos industriales que han sido previstos dentro del desarrollo petrolero y gasero, y ello porque la actual ruta pavimentada resultará insuficiente para tanto tráfico como el que se prevé para un próximo futuro.

Y para quienes sonríen excépticos ante tal posibilidad recordamos que el visionario por excelencia de la Patagonia, San Juan Bosco, "vió" en su célebre sueño de 1883, junto a Punta Arenas, "largas hileras de vagones" que aguardaban cargar diversos productos. Y recordamos que el mismo Don Bosco venía viajando en sueños en un ferrocarril transcontinental que partiendo en Cartagena, en el Caribe, llegaba hasta Punta Arenas, en el estrecho de Magallanes.

Si tanto de lo profetizado por el Santo de la Patagonia se ha cumplido ya ¿por qué no también lo de los ferrocarriles del futuro magallánico?

Puerto Eden

En la diversidad geográfica de la región magallánica hay numerosos lugares, especialmente aquellos que se encuentran del otro lado de la Cordillera de los Andes, en la zona de los canales patagónicos, que por estar tan distantes pasan ignorados para el común de la gente.

Tal ha ocurrido casi hasta el presente con Puerto Edén, lugar situado en el extremo noroccidental del territorio regional, sobre los 49 grados de latitud, que dista de Punta Arenas unos 600 kilómetros en línea recta o si se prefiere poco más de 400 millas, por la vía marítima que es el modo habitual de acceder a él. Si de hecho era poco conocido para los magallánicos, particularmente antes de 1950 cuando los viajes marítimos eran cosa frecuente y en consecuencia solía navegarse a la cuadra o recalarse ocasionalmente en la bahía de Edén, una vez que los aviones pasaron a constituir el medio casi obligado para viajar entre la región y el resto del país, aquel remoto sitio de los canales occidentales pasó a ser ignorado por las nuevas generaciones y sólo muy de tarde solía mencionárselo, casi siempre relacionándolo con el último grupo de indígenas alakalufes que allí vivían. Y tan poco conocido era Puerto Edén que cuando para 1968 el gobierno regional puso en marcha un programa destinado a vincular a los contados como sacrificados habitantes de dicho punto geográfico a la vida administrativa y económica de la región, hubo quienes creyeron que tan distante comunidad no pertenecía a Magallanes.

Es que Puerto Edén y sus habitantes constituyen el lugar habitado más aislado que existe en el territorio americano de Chile. Puerto Edén es en el momento un real enclave humano en un territorio geográfico singular por sus características, el de los canales interiores de los archipiéla-

gos patagónicos. Es un mundo donde destaca la impresionante arquitectura de las montañas que surgen abruptamente hacia lo alto desde el borde mismo del mar, casi sin dar lugar a la existencia de playas; un territorio donde los hielos en épocas geológicas labraron en colosal y ciclópeo trabajo mil y un canales y fiordos, tantos y tan intrincados que no existe hoy quien a ciencia cierta pueda contarlos. Es el reino lóbrego de la lluvia incesante, que no tiene término, que todo lo empapa casi hasta el punto de no conocerse más suelo firme que la roca viva, porque el resto está conformado por tembladerales, pantanos o turbales. Es un mundo de pesadilla cuando en él imperan —como es lo habitual— la bruma y las tormentas, como lo es de maravilla cuando el tiempo sereno y despejado como al correr un gigantesco velo, permite apreciar la galanura de la naturaleza en su esplendor geológico, en su vida vegetal y animal.

La región de los canales patagónicos es otro Magallanes absolutamente distinto del que se ubica al oriente de los Andes, como de otras microregiones de nuestra dilatada geografía.

Siendo inhóspita el área de los archipiélagos, contiene sin embargo en su vastedad algunos sitios en que la naturaleza morigera su rigor y permite que el hombre recale en ellos. Puerto Edén, ubicado sobre la costa oriental de la gran isla Wellington y enfrentando al canal Messier, es uno de esos sitios de excepción y su solo nombre expresa la grata impresión que hubo de causar a los navegantes de antaño que así lo bautizaron, siendo hasta el presente el único punto del territorio insular patagónico ubicado entre la península de Taitao y el estrecho de Magallanes habitado por seres que llegaron allí por propia decisión. Los demás sitios, el campamento minero de Guarello y los faros de Evangelistas, Fairway, San Pedro y Raper, son lugares en que la razón de la presencia humana es la obligación profesional o laboral.

El lugar es de verdad un sitio atractivo, conformado por una amplia bahía semicerrada por una cadena de islas, islotes y penínsulas poblados de vegetación en la que se distinguen el ciprés de los canales, el roble de Chiloé, el mañío, el ciruelillo, el canelo, el tepú y otros árboles y arbustos, algunos de hermosas flores como el taique, el voqui, el michay o el coicopihue. Abrigado de los vientos y con recursos abundantes como madera y agua, caza y pesca,



Villa Puerto Edén. - Fotografía del autor (1969).

Puerto Edén constituyó para los marinos una vez que el tráfico mercante se hizo regular y periodico por los canales a partir de 1868 el puerto apropiado para aguardar el paso, con luz diurna, de la afamada y peligrosa Angostura Inglesa que se ubica poco al norte sobre el canal Messier.

No es cosa cierta aún quien pudo ser el primer viajero o explorador que arribara a Puerto Edén y su zona inmediata; quizá haya sido el misionero jesuita José García quien a fines de diciembre de 1766 pasó navegando al sur del Golfo de Penas en búsqueda de los indios calenes, penetrando por el canal Messier al parecer hasta el grado 49 de latitud. Antes que el padre García habían merodeado o explorado al área el capitán Juan Ladrillero, en 1557, el piloto Bartolomé Gallardo, en 1674, y el capitán Antonio de Vea, en 1675, ambos en búsqueda de un imaginario establecimiento de ingleses o europeos que según los indígenas de los Chonos existía en el estrecho de Magallanes o sus cercanías. También el piloto Mateo Abraham Edwards, pudo haber alcanzado hasta Puerto Edén o aún haberlo sobrepasado hacia el sur, a mediados del siglo XVII en un viaje del que sensiblemente no hay mayores referencias.

Aunque más tarde navegaron por esta zona de los canales los célebres hidrógrafos Philip Parker King y Robert Fitz Roy, el conocimiento del área era todavía muy somero hacia 1860. De allí que el Almirantazgo Británico dispuso el envío de la corbeta **Nassau**, al mando del capitán Ricardo C. Mayne, quien exploró los canales entre 1866 y 1869. Por la misma época navegó el área en plan de reconocimiento el capitán italiano V. Arminjon, en la corbeta **Magenta** y años después, en 1882, otro marino de la misma nacionalidad, el capitán J. Palumbo, en la corbeta **Vittorio Pissani**; otras exploraciones de aquellos años fueron las llevadas a cabo por una tercera nave de la Real Marina de Italia, la corbeta **Caracciolo**, y por el crucero alemán **Albatross**. Como ocurriera en otros puntos de la geografía occidental patagónica, la Marina de Chile llevó a cabo desde 1875 en adelante numerosas exploraciones hidrográficas, correspondiendo operar en el área a jefes tan capacitados como Enrique Simpson, Ramón Serrano y Oscar Viel entre varios.

Unos y otros tuvieron oportunidad de conocer y observar a los indios canoeros de los canales, los calenes, taijatafes o caucahues de los antiguos misioneros jesuitas, des-

pués llamados a alakufes y que según sabemos hoy día se denominan realmente **kawéskar**, al menos el grupo que aún habita Puerto Edén. Este sitio fue al parecer uno de los paraderos habituales de recalada de los nómades de los canales y cuando a partir de 1930 la Fuerza Aérea de Chile instaló allí una radioestación los indígenas pasaron a establecerse en su vecindad, abandonado paulatinamente su deambular marino para comenzar a depender del establecimiento militar.

La radio-estación de Puerto Edén fue creada en 1930 como parte del proyecto para establecer una línea aeropostal entre Puerto Montt y Punta Arenas mediante el empleo de hidroaviones trimotores Junkers. Pese a los esfuerzos realizados para la materialización del proyecto, éste no pudo por entonces convertirse en realidad, como tampoco más tarde, en 1936, cuando se intentó nuevamente llevarlo a la práctica. Así la radio-estación de Edén pasó entonces a cumplir la función de base meteorológica, entregándosele además por disposición del Supremo Gobierno la misión de asistir con alimentos, vestuario y medicamentos a los alakufes o kawéskar. Estos con los años fueron asumiendo una dependencia cada vez más acentuada de la base aérea, perdiendo al fin toda traza del antiguo vigor y la prestancia que les otorgaba su vida libre e independiente y su continuado navegar, disminuyendo progresivamente en número hasta bajar del centenar debido en gran medida a su incapacidad fisiológica para resistir las enfermedades aportadas por los civilizados.

Desde 1930 hasta 1960 aproximadamente Puerto Edén adquirió el carácter típico de un reducto indígena miserable, al cual solían llegar ocasionalmente los buques mercantes, cuyos pasajeros podían entonces contemplar a esos seres degradados ya por su contacto y relación negativos con los blancos, y que se mostraban en un estado que despertaba compasión. No eran ajenos al estado de decadencia que exhibían los indígenas, sus relaciones y tratos con suelos indeseables como los ya contados loberos y otros tipos siniestros, verdaderos piratas, quienes aprovechando que Puerto Edén, como los canales occidentales en general, eran zonas donde ni la ley ni sus vigilantes eran conocidos, realizaban provechosas transacciones esquilmando y pervirtiendo a los pobres indígenas.

Hacia 1960, una vez conocida y divulgada la gran riqueza de mariscos allí existente, comenzaron a llegar a Puer-

to Edén cuadrillas de mariscadores procedentes de Calbuco, con el fin de acopiar choros y cholgas para las fábricas conserveras de esa localidad. Casi simultáneamente fueron arribando algunas familias de pescadores procedentes principalmente de las islas Guaitecas o de Quellón, en Chiloé, para instalarse por propia voluntad en el lluvioso lugar. En 1967 la Intendencia de Magallanes habiendo tomado conocimiento del aumento de población y de los diversos problemas de todo orden que se venían suscitando en el distante paraje de los canales, consideró una serie de medidas encaminadas a vincular efectivamente a la vida regional a tan lejana como abandonada comunidad. Se iniciaron desde entonces visitas inspectivas destinadas a poner coto a los abusos que se cometían en el lugar y a entregar asistencia a los indígenas y esforzados pobladores. Finalmente se decidió la fundación de un pueblo dotado de los servicios comunitarios esenciales: escuela, posta sanitaria, retén policial, iglesia, correo y almacén, eligiendo para ello el sitio más apropiado, una caleta de la margen norte de la bahía Edén. El trascendente acto fundacional tuvo lugar en febrero de 1969.

Desde entonces una comunidad laboriosa que hoy supera las 350 personas, hasta aquel momento desconocida para muchos y marginada, constituida por los postreros sobrevivientes de la nación **kawéskar** y por colonos pescadores, pasó a integrarse —aunque en forma limitada todavía— al quehacer de la región disfrutando de los beneficios de la civilización, siquiera en forma mínima.

Puerto Edén, situado en los dominios de Ayayema, el espíritu maligno de los pantanos, representa hoy más que un enclave humano, la avanzada pionera que procura conquistar la última frontera geográfica del Chile patagónico, cuyos integrantes son hombres y mujeres laboriosos y modestos, y cuya existencia sacrificada merece nuestra admiración y nuestro reconocimiento.

La aventurera búsqueda inicial del petróleo magallánico

La crónica de los esfuerzos desarrollados durante medio siglo en pos del hallazgo de yacimientos comerciales de hidrocarburos es en general algo relativamente conocido por la labor de difusión que ocasionalmente ha hecho la Empresa Nacional del Petróleo. Hay sin embargo algunos episodios referidos a la fase aventurera del historial petrolero que vale recordar, para apreciar en especial la fé, constancia y trabajos de los pioneros que iniciaron la búsqueda del cotizado mineral.

Debemos para ello retroceder en el tiempo hasta las postrimerías del siglo XIX y los primeros años del XX época en que muchos creían, con bastante ilusión y con escasa base científica, que bastaba cualquier emanación gasífera superficial o afloramiento de aguas con evidencias minerales para concluir que en el subsuelo correspondiente existía un yacimiento del apreciado aceite de roca.

De tal manera puede afirmarse que algo de olfato y regular vista y unas cuantas palas, chuzos y picotas constituyeron el "primer equipo de perforación" que se conoció en Magallanes. Testimonio gráfico elocuente es aquella fotografía hartamente divulgada en que aparecen en 1902 en Agua Fresca herramientas en mano Alejo Marcou, el pionero por antonomasia de las exploraciones petrolíferas y verdadero profeta de la existencia del mineral; Mauricio Braun, empresario visionario atento siempre para apoyar iniciativas de progreso; el arquitecto Antonio Beaulier, el ingeniero Fortunato Ciscutti y otros vecinos de Punta Arenas.

Los primeros hallazgos de emanaciones de hidrocarburos se fueron haciendo en distintas partes del territorio magallánico. Así en Quemadas Malas, paraje litoral inmediato al río Canelos, al sur de Agua Fresca; en cabo Boquerón, Tie-

rra del Fuego; en Punta Arenas o en su vecindad, como ocurrió junto al muelle de carga; en el valle del río de las Minas y en Tres Puentes; también en el bajo de las Piedras, costa del seno Otway, y en las cercanías de Cabeza del Mar; y por fin en puerto Owen y bahía Lomas en la isla Dawson.

Uno de estos descubrimientos, el de Cabeza del Mar, ocurrió cuando algunos obreros de la estancia "Peckett Harbour" cavaban un pozo de agua. A los pocos metros de profundidad advirtieron el olor que denunciaba una emanación de gas. Se ignora cómo pero el hecho es que uno de los operarios encendió el escape gasífero y para admiración de todos el fuego se mantuvo encendido por tres días hasta que fue apagado con tierra. Tal circunstancia, ya conocida para otras emanaciones descubiertas con anterioridad, no dejaba de maravillar a la gente y permitía sustentar con firmeza el convencimiento de la existencia del petróleo en el subsuelo del Territorio. Entre los que concurren a examinar el fenómeno estuvo Fortunato Ciscutti, Director de Obras Municipales, quien realizó el primer examen técnico del perfil del pozo y posteriormente informó al Dr. Ernesto Maier, geólogo comisionado por el Supremo Gobierno para investigar acerca de la entonces hipotética existencia de petróleo en la Región.

Por cierto tales manifestaciones eran apreciadas con la mayor seriedad por los más entendidos. En efecto, con los medios rudimentarios de que pudieron disponer tomaron muestras de los indicios que aparecían más evidentes y que fueron enviadas a especialistas para los análisis correspondientes. Alejo Marcou ya en 1903 pudo obtener con la colaboración de Andrés Bresillard, químico de la Intendencia Municipal de Buenos Aires y de técnicos de la empresa química Delort & Cie. de París, algunos análisis de muestras de gases de Agua Fresca que revelaron la presencia de hidrocarburos en la composición.

Más tarde Fortunato Ciscutti, Domingo Larraín Torres, químico y a la sazón director del diario "El Magallanes" y el agricultor Santiago Díaz, extrajeron de un pozo ubicado en Tres Puentes muestras de agua con contenido de aceite mineral y que se enviaron a la Sección de Geografía y Minas de la Dirección General de Obras Públicas para su examen químico. El resultado señaló una vez más la presencia de hidrocarburos y ratificó la seguridad que algunos tenían en la existencia de una gran riqueza oculta en el subsuelo.

Entre tanto el infatigable Marcou había intentado llevar adelante diversas iniciativas para comenzar las exploraciones en forma y con los medios técnicos apropiados. Como sólo disponía de mucha fe, tenacidad y empuje más no de capital se empeñó en conseguir socios para la empresa. Lo consiguió en 1905 merced a la comprensión e interés de capitalistas de Magallanes como Mauricio Braun y Juan Blanchard y de personajes santiaguinos. Con ellos se dio existencia al famoso Sindicato de Petróleos de Agua Fresca, compañía que dos años más tarde pudo realizar la primera perforación propiamente tal en el sector de Quemadas Malas y aunque alcanzó los 300 metros de profundidad y se encontraron gases de petróleo, el resultado se estimó poco económico. Así el primer intento histórico serio de búsqueda petrolífera debió abandonarse.

El esfuerzo de Marcou y asociados a más de poco fructuoso agotó el capital de manera que no fue posible intentar otro trabajo durante los próximos tres años.

Recién en 1910 el tenaz francés y sus antiguos socios, a los que se agregaron Serafín Bianco y Juan Unwin, constituyeron una nueva empresa que llamaron Compañía de Sondeos Petrolíferos. Con ella y con la asesoría del técnico norteamericano D. H. Mac Millen se emprendió la perforación de un nuevo pozo. El punto elegido estuvo situado en los terrenos de la grasería de V. & A. Kusanovic, a uno y medio kilómetros al surponiente de la ciudad, en el área donde actualmente se encuentra la Planta de Filtros del Agua Potable. La perforación alcanzó hasta los 175 metros de profundidad y permitió encontrar una especie de bolsa petrolífera cuyo contenido al ser extraído dio algo más que un barril de petróleo. El resultado pese a lo mezquino persuadió al Gobernador del territorio don Fernando Chaigneau, quien había seguido el avance del sondeo casi metro a metro, acerca de la existencia de hidrocarburo líquido en Magallanes.

Con entusiasmo el mandatario entonces pudo informar al Supremo Gobierno que **“en vista de la existencia de sustancias aceitosas y de gases de hidrógeno parece que en este territorio la existencia de petróleo en largos subterráneos es una realidad”**.

Las gestiones y empeños realizados por el mismo Gobernador ante el Supremo Gobierno y principalmente por Alejandro Marcou ante el propio Presidente de la República don Pedro Montt, a su paso por Punta Arenas rumbo de Europa, en

1910, fructificaron al poco tiempo con la contratación de un experto alemán, el geólogo Dr. Johannes Felsch, a quien se encomendó oficialmente la exploración del territorio magallánico y la preparación de un informe sobre sus posibilidades petrolíferas.

La comisión de este calificado especialista se inició en 1911 y culminó a fines del año siguiente con un informe en el que en síntesis señalaba haber comprobado **"la existencia del petróleo en los alrededores de Punta Arenas y en la región noroeste de la Tierra del Fuego"**.

La opinión del Dr. Felsch, avalada por su autoridad y seriedad profesionales fue conocida previamente y trascendió sacudiendo literalmente al ambiente puntarenense.

Tuvo origen así una verdadera fiebre petrolífera que durante 1912 contagió a medio mundo en la capital territorial y que alcanzó también a los infaltables especuladores de otras partes del país. Tanto es así que vecinos prestigiosos, comerciantes, empresarios, profesionales, ganaderos y rentistas, estuvieron entre los manifestantes de pertenencias mineras de "petróleo y asfalto carbonizado" como indicaban los pedimentos. De la cantidad de nombres recogidos mencionamos a Eugenio Bois de Chesne y Germán Genskowski, animadores entusiastas y constantes del proceso; Enrique Bacigalupi, Otto Budack, Juan Secul, Roque Blaya, Santiago Edwards, Mateo y Humberto Pasinovic, Hugo Pietrogrande, Juan Hoeneisen, Fortunato Ciscutti, José Covacevic, Cándido Veiga, José Straboni, Vicente Pisano, Juan H. Foggie, Santiago Díaz, Serafín Bianco, Juan B. Contardi, Leonardo Varela, Jorge Jordan, Romualdo Romualdi, Jerónimo Lépori, Carlos Riesco, Douglas Lethaby, Arturo Bishop y Otto Manns entre varios más.

Aunque muchos creyeron "ver" u "oler" petróleo por doquiera las manifestaciones se concentraron de preferencia sobre la península de Brunswick: sectores vecinos a Punta Arenas situados en el valle y al norte del río de las Minas; Tres Puentes; Mina Rica, Río Grande y costa del seno Otway. También al sur y al oeste de la capital regional en los parajes chorrillo Lynch, valles Leñadura y Tres Brazos; Agua Fresca, Tres Morros y San Isidro entre otros puntos rurales. Del mismo modo se hicieron manifestaciones en área de Tierra del Fuego, como el valle del río Cóndor, en el seno Almirantazgo; en zonas del cabo Boquerón y otros lugares de la isla Grande. Además las pertenencias cubrieron sectores de la

isla Dawson, de la parte continental que enfrenta al seno Skyring y de la isla Riesco; y hasta de tierras insulares tan distantes como Santa Inés, Cambridge y Campana en el occidente magallánico. Entre las manifestaciones curiosas estuvo la del conocido vecino don Juan B. Contardi, antiguo socio de Marcou en el Sindicato de Agua Fresca, quien solicitó pertenencia minera nada menos que sobre las manzanas 222-223 en pleno recinto urbano de Punta Arenas, justamente donde hoy se sitúa el Hospital Regional.

El afán que alentaba la fiebre petrolera era sin duda el de la especulación ante la perspectiva que los terrenos manifestados contuvieran verdaderamente depósitos comerciales de hidrocarburos. De tal modo las pertenencias se fueron transfiriendo y acabaron concentrándose en grupos como la Comunidad Austral de Petróleo, la Comunidad Petrolífera Carmelita de Magallanes, la Comunidad Petrolífera Progreso de Magallanes y la Compañía Consolidada de Petróleos. A la vuelta de un par de años todas o la gran mayoría de las pertenencias mineras quedaron en poder de los sindicatos Compañía Sudamericana de Petróleo y Compañía Patagonia Consolidada que fueron las únicas que hicieron prospecciones y sondajes en diversas áreas donde se presumía la acumulación de hidrocarburos.

Para 1917 se habían perforado una docena de pozos en Magallanes. Con excepción de uno ubicado en Mina Magdalena, isla Riesco, todos los demás estuvieron situados en la península de Brunswick en parajes tales como el valle del río de las Minas, río Amarillo, río Canelos y Pampa Colorada. El día 10 de diciembre del año mencionado la Compañía Patagonia Consolidada entregó la sorprendente noticia de haber descubierto petróleo en volumen explotable en el pozo que perforaba en el valle del río Leñadura, al sur de Punta Arenas.

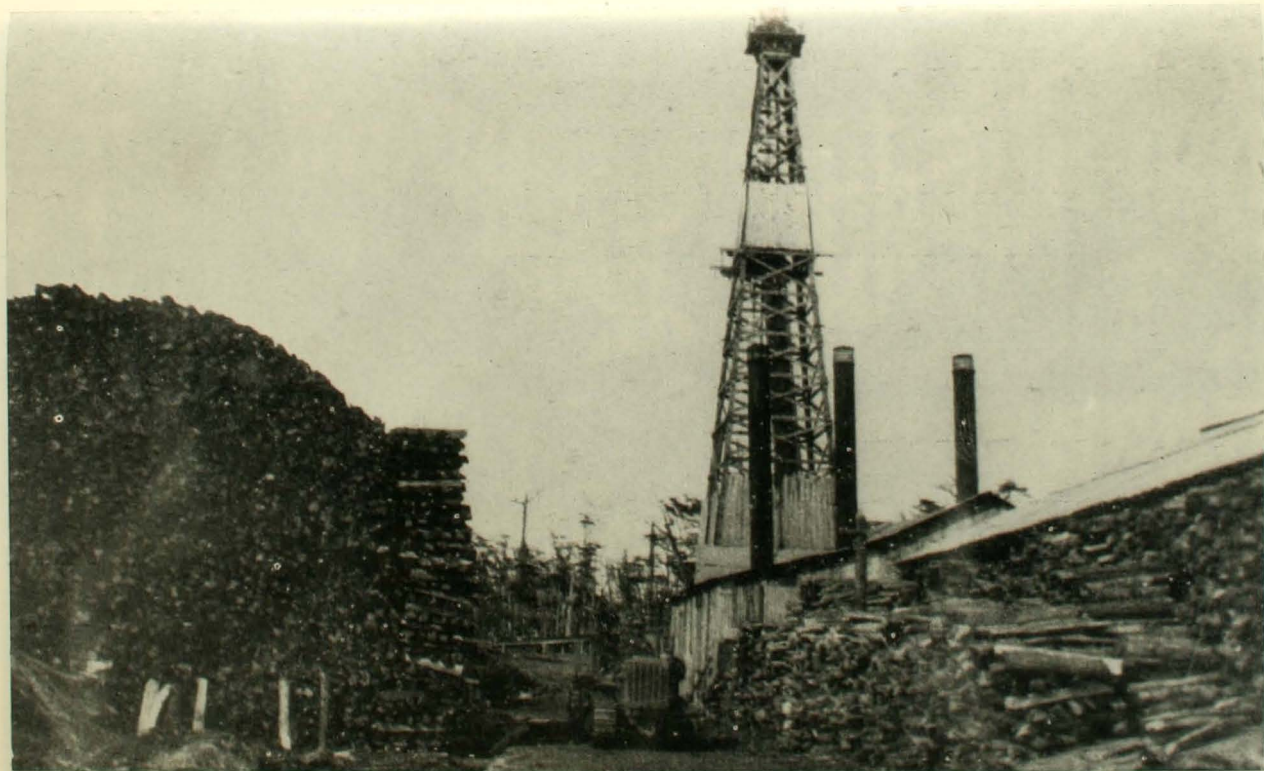
Conozcamos con algún detalle el que resultaría ser un sonado escándalo minero-bursátil y que acarrearía por largo tiempo el descrédito sobre las exploraciones petrolíferas.

El día 8 de aquel mes ante la presencia del Gobernador del Territorio y otras autoridades previamente convocadas el ingeniero Sinclair, a cargo de las faenas, hizo fluir del pozo a regular presión un chorro sostenido del negro y codiciado aceite mineral. Se dijo entonces que podría estimarse una producción del orden de dos a tres mil barriles diarios.

Aquello fue un notición que literalmente conmocionó



Sondaje petrolífero en Leñadura (1917). En este lugar se fraguó el fraude de la Cía. Patagonia Consolidada.



Sonda del Departamento de Minas y Petróleo instalada en Punta Prat (1937).

a la población puntarenense pues con el descubrimiento culminaba una larga espera luego de casi veinte años de afanosa búsqueda y se abría una rosada perspectiva de desarrollo económico para Magallanes. Los tenedores de acciones de la compañía se volvieron locos y a las horas tales papeles eran ofrecidos y transados en precios fabulosos. Los telegramas llovieron sobre Santiago y la conmoción llegó a las bolsas de comercio de esa capital y de Valparaíso, de manera tal que en lapso brevísimo se vendieron varias decenas de miles de acciones.

Tres días después se produjo una nueva visita oficial al pozo petrolífero y esta vez se encontró al ingeniero bastante reticente y parco para referirse al hallazgo. Las autoridades que husmearon algo raro fueron sin embargo invitadas para retornar al día siguiente y al hacerlo efectivamente se encontraron con que el ingeniero y su ayudante se habían fugado a Río Gallegos en automóvil. No hizo falta mucha clarividencia para advertir que autoridades y población parecían haber sido víctimas de un impresionante embuste. Con gran rapidez el asunto llegó a manos de la justicia que con no menor diligencia dispuso la detención de los fugados, lo que se logró con la comprensiva cooperación de las autoridades argentinas de Santa Cruz.

Mientras ello ocurría pudo revelarse el origen y desarrollo del gran engaño. Movidos por un malsano afán especulativo algunos directores de la Compañía Patagonia Consolidada (cuya sede y mayoría de accionistas estaba en Santiago) tramaron el fraude. Así el ingeniero Clarence Brown encargado del contrato de perforación convino con sus subordinados Sinclair y Williams, mediante el pago de algunos miles de dólares, el "descubrimiento" de petróleo en el pozo de Leñadura. El hidrocarburo indispensable para el engaño arribó a Punta Arenas a bordo del vapor **Magallanes**, consignado a un tal H. J. Godfrey (todos los empleados técnicos de la compañía eran norteamericanos) y fue almacenado en una casa del villorrio de Leñadura. En su momento el aceite mineral fue introducido en el sistema de tuberías de extracción y posteriormente se produjo la conocida apertura de válvulas que originó el conmocionante anuncio. El escándalo minero-bursátil epilogaría con el arresto del gerente, un tal Carlos Díaz Vial, de Brown y otros implicados y con las posteriores consiguientes sanciones para los partícipes en el sonado suceso.

Del modo conocido tuvo fin la fase propiamente pionera y aventurera del historial petrolero austral.

Por largo tiempo, nadie quiso saber de tal asunto salvo Alejo Marcou y otros contados porfiados que como él creían con fe ciega en la existencia de petróleo en Magallanes, tan grande había sido el desprestigio que había ganado la actividad prospectiva por causa del fraude.

Al promediar la década de 1920 dos importantes compañías norteamericanas del ramo petrolero, la Pan American y la Standard Oil, enviaron comisiones geológicas en plan de reconocimiento del territorio magallánico pero se trató sólo de actividades limitadas que tuvieron fin a partir de 1926 cuando el Estado se reservó para sí la exclusividad de las concesiones mineras de exploración y explotación de yacimientos de hidrocarburos.

Lo que sucedió en los veinte años siguientes es historia de sobra conocida. El trabajo sacrificado y meritorio de tantos profesionales, técnicos, empleados y obreros de la Superintendencia de Salitre y Minas, y del Departamento de Minas y Petróleo del Ministerio de Fomento, iniciado y proseguido con altibajos financieros y jalonado de fracasos en la búsqueda del que parecía inhallable oro negro.

Entre otros estuvo el sonado suceso del pozo exploratorio de Tres Puentes, perforado entre marzo de 1930 y febrero de 1931 por la compañía belga Foraky y que hubo de ser abandonado al no obtenerse resultados favorables.

Ocurrió que a comienzos de junio un visitante del lugar abrió la válvula que cerraba el pozo, comenzando a surgir petróleo en cierta cantidad.

La noticia no tardó en difundirse por todo Punta Arenas y medio mundo llegó al sitio para percatarse del afortunado acontecimiento. A tanto llegó la admiración que un vecino se bañó literalmente en petróleo, tal fue su entusiasta reacción.

El descubrimiento de Tres Puentes pasó a ser el comentario obligado de todos. ¡Al fin se había logrado comprobar la existencia de petróleo en Magallanes! Se exhibieron muestras del aceite mineral en las vitrinas de la farmacia "La Estrella" de don Marcos Davison, como prueba patente de una nueva riqueza territorial. Se llenaron tambores con petróleo y se enviaron en obsequio al Presidente de la República. La comunidad puntarenense estaba hondamente conmovida por el suceso y sus auspiciosas perspectivas económicas y sociales.

Habría trabajo y creciente prosperidad para el antiguo Territorio que recién mutaba a Provincia.

Entre tanto y poco a poco el petróleo dejó de fluir en el pozo de Tres Puentes. El entusiasmo comenzó a apagarse y fue sucedido por el comentario amargo. En corrillos de vecinos se afirmaba seriamente que ello había sido la consecuencia de una oscura maniobra forzada por intereses petroleros extranjeros que pretendían que el país no explotara su riqueza de hidrocarburos. La verdad era otra sin embargo. Se había tratado solamente de una ocasional y pequeña acumulación de petróleo en un horizonte de escasa potencia.

Así pareció entonces que para muchos se desvanecía definitivamente el sueño del petróleo magallánico. Pero para otros, los técnicos, el suceso constituyó un nuevo estímulo que acicateó la búsqueda del esquivo aceite mineral.

Se sucederían de tal forma hasta 1942 las perforaciones en el mismo paraje de Tres Puentes, en punta Prat, en río los Patos y otros lugares de la península de Brunswick e isla Riesco, una tras otra sin resultado. Luego, a partir de 1943 se iniciaron las faenas más tecnificadas y con mayores recursos por arte de la Corporación de Fomento de la Producción y que culminaron con felicidad en las primeras horas de la madrugada del 29 de diciembre de 1945, al surgir petróleo desde la profundidad del pozo número 1 de Springhill, Tierra del Fuego.

La noticia conmovió a Chile entero y electrizó a Magallanes cuya población no pudo calcular en su jubilosa celebración cuán importante y trascendente sería para el futuro socio-económico de la Región el apreciado hallazgo fueguino.

El petróleo que comenzó a fluir en Springhill, después Manantiales, vino a premiar al fin con la satisfacción moral de la certidumbre al viejo pionero Alejo Marcou quien nunca había dudado de la existencia de tal riqueza mineral en el subsuelo de su tierra de adopción, gastando la flor de su existencia en el empeño por convencer sobre la necesidad de su exploración.

Por cierto que la fe inmovible de algunos contados visionarios, con Marcou a la cabeza, y su inquebrantable constancia hacía ya largo tiempo había conseguido persuadir a los hombres de Gobierno acerca de la necesidad de llevar adelante y no abandonar los estudios y prospecciones que

fructificaron felizmente con el pozo mencionado y que con el correr de los años se multiplicaron sobre la estepa fueguina, luego sobre las vecinas de Patagonia y por fin en la plataforma marina del sector oriental del estrecho de Magallanes.

El legado tehuelche

Tiempo hubo, hace más de un siglo atrás, en que difícilmente habría podido entenderse la existencia de colonia de Punta Arenas de no haber mediado la presencia de los indios tehuelches. Ciertamente es que aquella era subsidiada, aunque malamente por el Estado, pero no es menor verdad que el comercio que se logró establecer entre sus habitantes y los indígenas patagónicos en forma regular hacia 1855 constituyó una razón económica que en alguna medida afirmó la precariedad de la vida colonial puntarenense.

Con altibajos la vinculación entre los habitantes de Punta Arenas y los patagones hubo de durar más de setenta años, tanto considerando las periódicas visitas de los indígenas a la Colonia, como a contar de 1870, las cada vez más frecuentes incursiones de baqueanos, cazadores y comerciantes hacia las pampas patagónicas que constituían el verdadero país tehuelche.

Tal relación revistió forma excepcional porque fue la única que con carácter mercantil mantuvieron con los aborígenes australes los colonizadores que desde 1843 entraron a ocupar el territorio patagónico del sur y el fueguino.

De tan prolongado y amistoso trato hubo de quedar como un verdadero legado un pequeño conjunto de leyendas, voces, topónimos y usos artesanales recogidos por la tradición oral y por las crónicas históricas, que forman parte de nuestra escasa pero auténtica herencia cultural aborígen.

Conozcamos algo de este legado.

Desde luego están los topónimos de la geografía local pues los patagones que en vida transhumante habían recorrido una y otra vez los sitios que conformaban sus paraderos o asentamientos temporales, los habían nombrado distinguiéndolos por sus características naturales o de otro tipo. Los primeros hombres blancos que trataron con los indios recibieron de ellos estos topónimos singulares que la tradición oral

conservó y que fueron parcialmente recogidos por la cartografía. De la quincena de nombres geográficos aborígenes que se han podido recoger o rastrear los más comunes son Chabunco, Ciake, Kimiri **Aike** y Pali **Aike**. La voz significa lugar o paradero en lengua **aonikoaish**, es decir la propia de los **aonikenk** o tehuelches.

Aunque ya prácticamente perdidas en estos días, también se incorporaron al lenguaje popular magallánico algunas voces patagonas. Tales los casos de las palabras "chonque" y "guachacay". La primera es una corrupción fonética de la voz **tzonka** que significa gente, muy usada por los indígenas, y que en el habla popular se usó (y tal vez aún suele usarse) como sinónimo de "indio" en sentido despreciativo, o para significar a una persona de calidad inferior, o incluso a un individuo de feo aspecto.

Guachacay, de **wachakai**, es la palabra indígena empleada para designar al licor que los tehuelches fabricaban con el fruto del calafate macerado en aguardiente. De la misma voz y con sentido peyorativo derivaron las palabras "huachaca" con que se hace referencia al bebedor exagerado y cuyo uso se ha difundido más allá de las fronteras regionales.

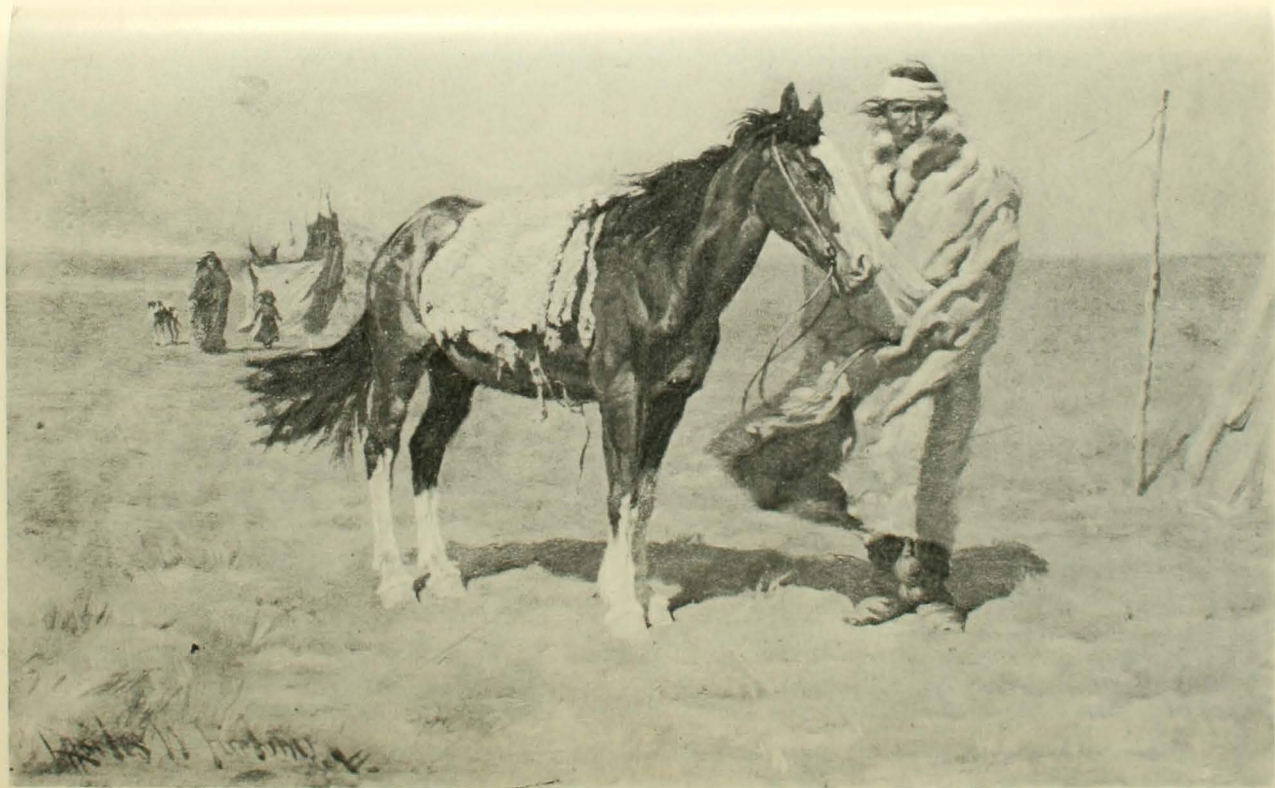
De las numerosas leyendas que otrora solían recordar y transmitir de generación en generación los indios tehuelches y que conforman parte de sus creencias ancestrales, hemos conservado e incorporado algunas a nuestro propio acervo folklórico y cultural. Entre ellas señalamos la del avestruz macho que empolla los huevos; la del ñire, nuestro árbol símbolo regional, cuyas hojas toman el color rojo en el otoño; y la bien conocida leyenda del calafate.

Y están por fin los usos artesanales recogidos, cultivados y muy difundidos antaño, especialmente por nuestra gente de campo y que ogaño sólo conservan contadas personas. Entre esos están la confección de aperos de monturas, de botas de potro y de las siempre estimadas capas de pieles cuya cuidadosa y firme costura hecha con fibras de tendones de guanaco aún maravillan a los entendidos.

De las tradiciones que se han ido perdiendo por razón de los cambios de costumbres que inexorablemente impone el transcurrir del tiempo están muchos usos rurales, entre ellos la caza de guanacos y avestruces con boleadoras; formas y preparados culinarios de los naturales con especies silvestres, que ya sólo son meros recuerdos literarios.



Indígenas tehuelches negociando sus pieles en la colonia de Punta Arenas. Dibujo de Theodor Ohlsen hacia 1884.



Tehuelche. Oleo de Ch. W. Furlong (1908). (Cortesía Archivo Fotográfico Histórico, Instituto de la Patagonia).

Así, en breves trazos, dejamos expuesta una faceta poco o nada conocida de la herencia que recibimos de aquellos pacíficos y nobles centauros que señorearon por siglos el territorio oriental patagónico de la Región. Toca a los estudiosos de la etnología investigar tan apasionante tema, antes que sea demasiado tarde.

Las islas oceánicas

La región de Magallanes en su dilatada extensión constituye como sabemos una suma de contrastes geográficos. Entre las áreas más definidas por sus caracteres fisiográficos muy acusados está la costa occidental conformada por una miríada de islas de todo tamaño, la mayoría de las cuales tal vez jamás hayan recibido la visita del hombre, al menos del hombre civilizado, y están allí —por fuerza de la ruda naturaleza— condenadas a permanecer tal vez sin historia. Más allá del litoral exterior, sin embargo, existen grupos aislados, minúsculos, de islas y rocas que por su ubicación oceánica solitaria despertaron desde muy antiguo la atención del hombre que navegó a la vista de sus costas. Nos referimos en forma singular a las islas Diego Ramírez, a los islotes Ildefonso y la isla Negra.

Al sur de la Tierra del Fuego, aproximadamente a unos 110 kilómetros al suroeste del cabo de Hornos, en pleno paso Drake, se encuentra un pequeño archipiélago descubierto en 1619 por los eximios capitanes españoles Bartolomé y Gonzalo Nodal, quienes le dieron el nombre del piloto mayor de la expedición, Diego Ramírez de Arellano, recibiendo cada una de las islas mayores los nombres de los dichos hermanos y capitanes. Se trata de un grupo de islas, islotes y arrecifes castigados incesantemente por el oleaje del bravo océano Pacífico sur. Carecen de árboles y matorrales y su única vegetación la constituye champas de pastos duros que alternan con asociaciones turbosas. Si son pobres en vegetación, las islas poseen en cambio una abundante vida animal conformada principalmente por aves y mamíferos marinos, entre otros por albatros de distinto tipo, pingüinos, cormoranes, petreles, lobos de mar de uno y dos pelos, etc.

Luego del descubrimiento pasaron decenas de años, siglos quizás, en que sólo algunos navegantes corridos por la borrasca permanente del cabo de Hornos pudieron tener las

islas a su vista y tal vez si víctimas de irreparables siniestros procuraron salvar la vida en sus poco acogedoras rocas.

Más al norte y a menor distancia de la costa fueguina, hay otro grupo de islotes que llevan por nombre "Ildefonso", topónimo con reminiscencia histórica de la época del descubrimiento del confín americano, ya que los hermanos Nodal —que navegaron como es sabido las aguas meridionales para confirmar el hallazgo holandés del término del continente y la aparición de un segundo paso entre los mares del Norte y del Sur— rebautizaron como "de San Ildefonso" al cabo nombrado por aquellos "de Hoorn" y el nombre después por obra de algún desconocido cartógrafo se traspasó a los islotes que están al noroeste muy lejos de la costa y cuyas características físicas y naturales son semejantes si no más extremas que las del grupo Diego Ramírez.

A partir del primer tercio del siglo XIX y luego que tras incesante caza los foqueros ingleses y norteamericanos prácticamente barrieron con las loberías existentes en las islas Shetland y Orcadas, aquellos audaces cazadores que venían casi desde las antípodas en procura de las valiosas pieles, se dirigieron hacia las costas de la Tierra del Fuego y Patagonia occidental para explotar allí territorios vírgenes aún y poblados por millares de valiosos mamíferos de piel fina. Y entre los sitios que pasaron a ser recorridos años tras año estuvieron las islas Diego Ramírez e islotes Ildefonso y con una ocupación tan antigua como 1832, a juzgar por una tumba existente en la isla Gonzalo del archipiélago Diego Ramírez, cuya lápida de piedra nos da a saber que allí descansan los restos del que al fallecer fuera Ansel Thomes, marinero de sólo 19 años, tripulante de la goleta **Alonzo** y nacido en Portland.

Tan frecuentadas fueron por los loberos, primero por los norteamericanos e ingleses, y luego por los magallánicos, que a fines del siglo pasado comenzó a consignarse en las cartas de navegación del Almirantazgo Británico la mención de estar esas islas e islotes habitados durante la época de primavera y verano australes y poco después, en 1906, era la Armada de Chile la que noticiaba a los marinos de todas las naciones, a través del diario "El Magallanes" que en las mismas islas y además en la isla Negra, podía encontrarse algún auxilio en caso de naufragio. Y este dato no dejaba de tener importancia pues por aquellos años el tráfico de veleros por

las tórrmentosas aguas del cabo de Hornos era muy intenso, como que en 1890 cruzaron sólo del Atlántico al Pacífico 1.122 naves —recordemos que por entonces se vivía la época culminante, el período dorado de los grandes **clippers** que corrían de uno a otro continente por los mares del mundo—: vale decir casi cuatro naves por día y que para 1896 se estimaba por las autoridades del Territorio que tal número se había duplicado. Si tenemos en cuenta que los siniestros y naufragios en aquellos bravos mares del sur eran harto comunes, comprenderemos entonces la importancia que tenía la presencia de gente en aquellas islas, por precario o mezquino, pero a veces providencialmente salvador, que pudiera ser el auxilio que allí se recibiera.

Siguiendo hacia el norte por la costa sudoccidental fueguina, enfrentando los roqueríos de tan siniestra fama entre los antiguos navegantes como eran las islas Furias occidentales y orientales y la Vía Láctea, aislada y solitaria en el océano y a apreciable distancia de la costa está la isla Negra, de mayor tamaño que aquellas a las que antes nos hemos referido.

El gran explorador de nuestras tierras que fuera el padre Alberto M. De Agostini, la visitó en el año 1928, navegando con el experto capitán Luciano Formento en su cúter **Renato**, y refiriéndose a su nombre señaló que estaba muy bien puesto, ya que según escribió **"Negras son las paredes rocosas que la circundan cual formidables bastiones que penetran en el mar en forma de gigantescos palafitos y farallones; negras son las aguas del mar que permanentemente se revientan sobre aquellos, torturándolos, dañándolos y desmenuzándolos; negras son las nubes que perennemente la cubren, envolviéndola en una luz tétrica y espectral"** y con cluyó el célebre explorador esta lúgubre descripción con estas frases **"¡Qué paisaje hórrido y triste es éste!"**

Es que la porción territorial insular de la costa del Pacífico sur que se comprende entre el paso Brecknock y los Evangelistas tal vez sea uno de los lugares más inhóspitos y bravíos que puedan existir en el planeta, y la isla Negra un sitio aún peor. De ella diría finalmente el padre De Agostini que estaba allí solitaria, desierta de vida humana, condenada a luchar eternamente contra el furor ciego de los elementos del cielo y del mar.

Y con todo a un lugar tan poco acogedor y de muy difícil accesibilidad arribaron los capitanes loberos en sus cú-

teres y goletas, como José Nogueira, Eduardo Lamiré, Juan Vieira, Pedro Zambelic, San George, Griffith Pritchard, Enrique Rothemburg, Luciano Formento y Pascual Ríspoli, el famoso napolitano que fuera el último de esa especie de pioneros del mar, cuya aptitud marinera y cazadora es cosa de leyenda más que un capítulo de la historia marítima regional!

Es que la isla Negra, sombría y condenada por la naturaleza y el hombre, era para los animales marinos un paraíso, y allí pingüinos, cormoranes y lobos por decenas de miles vivieron y procrearon en paz, hasta que llegó el cazador codicioso que empapó de sangre las rocas y en faena de medio siglo casi exterminó la vida animal.

Desde hace ya muchos años, afortunadamente, la tranquilidad ha retornado a las islas oceánicas a que hacemos referencia y con ella lentamente la vida animal comenzó a resurgir, constituyendo a la fecha esos territorios insulares verdaderos santuarios de la fauna mamífera y avifauna marinas, razón por la que el Instituto de la Patagonia ha recomendado ante la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza que se las declare "Islas para la Ciencia", verdaderos laboratorios de una actividad natural vital, de la que casi ya no van quedando testimonios sobre la superficie del globo.

En otro orden también desde hace años, ya un cuarto de siglo*, la República expresa físicamente su jurisdicción sobre las más meridionales de estas islas oceánicas, el archipiélago de Diego Ramírez, donde existe un Puesto de Vigía y Señales de la Armada Nacional, destinado a la observación científica y a la custodia soberana de nuestro mar austral en los confines del Chile americano y en la ruta del Chile antártico, donde un grupo de hombres de nuestra marina de guerra cumplen silenciosa y abnegadamente su función profesional en beneficio del país y de la humanidad.

Y tratándose de las islas oceánicas de la Región Magallánica no puede omitirse una referencia a una tierra insular misteriosa que después de haber sido descubierta, en el siglo XVI jamás pudo volver a ser avistada por navegante alguno durante los siglos que siguieron.

El presunto hallazgo de tal isla incógnita tuvo ocurrencia a fines de octubre de 1578, hacen de ésto casi 400

* El artículo fue escrito en 1975.

años exactos, cuando el corsario inglés Francis Drake, quien había realizado un primer y feliz cruce no hispano del estrecho de Magallanes, al salir de la boca occidental del gran canal fue sorprendido por una tormenta muy brava que lo arrastró con su nave **Golden Hind** muy hacia el sur, hallando al fin refugio en una isla a la que no llegó a dar nombre.

Francis Fletcher, quien fuera capellán del corsario, dejaría sin embargo posteriormente una descripción somera del puerto al que habrían llegado los ingleses, señalando inclusive la existencia en las costas del mismo de arbustos que tenían pequeñas bayas negras, que fueron posteriormente identificados como los bien conocidos calafates.

Desde entonces esta tierra insular pasó a ocupar un lugar en los mapas con el nombre de "isla o puerto descubierto por Francis Drake" o "tierra de Drak", situándosela muy distante hacia el oeste de las costas fueguinas, pero nunca volvió a ser vista por otros marinos. En vano se la buscó por muchos capitanes a lo largo de los siglos XVII, XVIII y XIX, en especial durante las memorables travesías veleras del cabo de Hornos, naturalmente sin resultado alguno. Sólo a fines del siglo pasado el capitán del barco norteamericano **Pactolus** descubrió a considerable distancia al occidente del cabo de Hornos, un bajo notable que desde entonces lleva el nombre de la nave y en el que muchos creyeron ver a la misteriosa isla de Drake, que así habría acabado sumergida en el océano Pacífico Sur.

Hace algunos años el distinguido y acucioso historiador naval norteamericano almirante Samuel Elliot Morison afirmó, luego de algunas investigaciones, que tal desconocida tierra no habría sido otra que la actual isla Henderson que se ubica al sur de la península Hardy de la isla Hoste y al occidente del Falso Cabo de Hornos y cuya latitud por lo demás consideró como la más alta alcanzada por Drake, desvirtuando de tal modo la afirmación de muchos autores, particularmente británicos, en cuanto que aquel habría sido el primer navegante en alcanzar el extremo final austral de América junto al paso de mar que hoy lleva su nombre.

Pero para aquellos que gustan de las fantasías geográficas digamos que la incógnita todavía no ha sido satisfactoriamente develada y que por lo tanto esa misteriosa isla del mar austral chileno aún aguarda a un redescubridor.

Chiloé y Magallanes

Puede afirmarse —y no es aventurado— que Chiloé entró en la historia de Magallanes por la boca de un mentiroso.

Así, como se lee, porque no otra cosa resultó ser al fin un tal Cristóbal Talcapillán, indio vecino del fuerte de Chacao en la isla grande de Chiloé.

Veamos cómo ocurrió el suceso que puso por vez primera en vinculación a Chiloé con Magallanes.

Para ello debemos remontarnos en el tiempo hasta 1673, año en el que un buen día el mentado Talcapillán se presentó ante el comandante del fuerte de Chacao y le describió con lujo de señales y detalles una población de ingleses que se hallaba establecida sobre la costa del estrecho de Magallanes. Tal población, bueno es aclararlo de inmediato, sólo existía en la imaginación fértil del indígena charlatán, pero como por la época la credulidad para las cosas fantásticas parecía ser una norma, el funcionario real se tragó completamente el cuento de Talcapillán. Alarmado y con razón el citado comandante, ante lo que le pareció ser una noticia verosímil que daba cuenta de una presencia extraña y enemiga todavía en tierras de la Corona Española, se lo hizo saber de inmediato al Gobernador del Reino de Chile, que a la sazón era don Juan Enríquez.

Este, incontinentemente dispuso las instrucciones del caso para el gobernador de Castro en orden a la averiguación de más antecedentes sobre el misterioso poblado de ingleses. Así tuvieron origen en forma sucesiva las expediciones de los sargentos mayores Jerónimo Díez de Mendoza y Bartolomé Díaz Gallardo, que se cumplieron en los meses de febrero y octubre de 1674 respectivamente. En la segunda de ellas, Díaz Gallardo se hizo acompañar por Talcapillán, a modo de guía para dar con el poblado de marras. Estas ex-

peticiones sólo alcanzaron a penetrar en su recorrido apenas algún trecho en los canales situados en la parte septentrional de la actual jurisdicción magallánica.

Huelga decir que ni aquellas, ni otras dos que ordenó realizar el Virrey del Perú, permitieron encontrar fundación inglesa alguna en las costas del estrecho de Magallanes, pues todas ellas, salvo una, estuvieron muy lejos de alcanzar el objetivo geográfico. Y aunque lo hubiesen alcanzado, el resultado habría sido el mismo pues el tal fabuloso poblado sólo había existido en la imaginación fecunda de Cristóbal Talcapillán, quien además se libró de pasar un duro aprieto por causa de su invención.

Así, repetimos, una mentira puso a Chiloé en nuestra historia regional.

Importa señalar que por aquellos mismos años el padre Nicolás Mascardi, rector del colegio jesuita de Castro, también acogiendo relatos fabulosos, había determinado cruzar la cordillera de los Andes para buscar en la vastísima extensión de Chile oriental o Patagonia, algún rastro de la mítica Ciudad de los Césares cuya presunta existencia traía preocupado a medio mundo por aquellos años. En uno de sus tres memorables viajes exploratorios, durante 1673, el padre Mascardi llegó hasta la costa del Estrecho, presumiblemente hasta puerto del Hambre, paraje en donde había estado la ciudad del Rey Don Felipe fundada por Pedro Sarmiento en marzo de 1584.

El afán misional de la misma Compañía de Jesús animaría un siglo más tarde un proyecto de evangelización de los indígenas de las Tierras Magallánicas. Ya en la década de 1760 la Compañía iniciaba las presentaciones ante las autoridades del Reino para que se le concedieran misioneros a fin de reducir a la fe cristiana a las **"Naciones que habitaban desde el río Bío-Bío hasta el Estrecho de Magallanes"** según señalaba el Procurador General de la Provincia de Chile. De tal modo y al cabo de las necesarias autorizaciones y provisiones el Gobernador otorgó el asentamiento para la fundación de **"dos Misiones y Villas en la provincia de Chiloé"**, con la fundada esperanza de hacer mediante sus misioneros **"algunas entradas en la tierra firme —Patagonia— que va para el citado Estrecho"** según había manifestado textualmente una de tales presentaciones en 1764. Así se crearon las villas y centros misionales de Chonchi y Caylín. Confiado el encargo a los religiosos del colegio de Castro,

se originó de tal modo la expedición misionera del padre José García que con cinco españoles y treinta y cinco indios, embarcados en cinco piraguas, partió en octubre de 1766 desde la Misión de Caylín con destino al estrecho de Magallanes. La expedición dotada con tan precarios medios de transporte avanzó con lentitud y sólo alcanzó hasta una latitud aproximada del actual puerto Edén. Desde allí decidió retornar el misionero hasta Chiloé, pero con la decisión de regresar al sur al año siguiente. Sensiblemente en 1767 se produjo la expulsión de los jesuitas de los dominios americanos de España y el proyecto misional se perdió para siempre. De cualquier modo y pese a la brevedad de su presencia Magallanes y Chile deben al padre García las primeras referencias fidedignas acerca de los indios taijatafes, calenes y otros canoeros que poblaron en época histórica toda la parte central de los canales patagónicos.

A pesar del involuntario fracaso del proyecto jesuítico, en aquel mismo año 1767 salieron desde la isla de Chiloé y por disposición gubernativa otras dos expediciones con rumbo y destino a las Tierras Magallánicas. Una, confiada al piloto Cosme Ugarte y al teniente de infantería Pedro Mancilla; y la otra, al piloto Francisco Hipólito Machado. Ambas tuvieron por encargo y objetivo la exploración de los canales hasta el estrecho de Magallanes en busca ¡otra vez! de un establecimiento extranjero en las costas del gran canal austral o en sus inmediaciones. Años después, en 1778 y 1779, tuvieron ocurrencia las expediciones de los padres franciscanos Benito Marín y Julián Real, la primera, y de fray Francisco Menéndez, la segunda. Ambas, como algunas de las anteriores fueron en parte motivadas por el afán de averiguar con certidumbre mayores antecedentes acerca de la fabulosa ciudad de los Césares o Trapananda —cuya existencia todavía hacía estragos en la credulidad del pueblo y autoridades— y a la que se daba por situada en las regiones andinas orientales de la Patagonia hacia el estrecho de Magallanes. Ni unas ni otras tuvieron gran resultado, pero la mención de todas ellas sirve para expresar la continuidad que comenzaba a asumir la vinculación entre porciones tan distantes entre sí del antiguo Reino de Chile, como eran la Gobernación de Chiloé y las ignotas Tierras Magallánicas.

Corrió entonces largo el tiempo hasta llegar la tercera década del siglo XIX y con ella a producirse en el puerto

de San Carlos de Ancud los primeros arribos de embarcaciones que procedían navegando por el laberinto de los canales patagónicos y del estrecho de Magallanes. De tal modo en el ambiente portuario y marinero de la capital de Chiloé pasó a tenerse la primera aunque necesariamente vaga noción de las remotas tierras del sur que pudo conocerse en la parte civilizada de la República. Capitanes veleros, pilotos mercantes y foqueros por lo general de nacionalidad inglesa o norteamericana fueron trayendo relaciones de los paisajes, habitantes y recursos naturales del misterioso Magallanes, que luego y lentamente se fueron difundiendo desde San Carlos hacia otros puertos del Chile Viejo como Corral, Talcahuano y Valparaíso.

Uno de tales navegantes hubo de ser William o Guillermo Low, que había sido experimentado y muy estimado piloto del célebre hidrógrafo británico comandante Robert Fitz Roy durante sus memorable exploración del mar magallánico.

Por esas cosas de la vida marinera Low se encariñó con la húmeda, verde y apacible tierra chilota que sin duda le recordaría en mucho a su natal Inglaterra, y pasó a radicarse en ella al concluir aquella exploración en 1834. Al cabo de un tiempo se unió con una hija de la noble isla, dando origen a un robusto tronco familiar que existe hasta nuestros días y que por emigración integra nuestra sociedad magallánica.

La fama de la pericia y experiencia náuticas de Low debió ser tanta como para alcanzar hasta el Perú, tierra donde residía exiliado el gran Bernardo O'Higgins, fundador de la nacionalidad chilena, quien por entonces cavilaba visionario acerca de la importancia y la urgente necesidad que tenía la República de ocupar las tierras patagónicas y fueguinas que había heredado de España, con el fin de incorporar a sus habitantes a la gran familia chilena, beneficiarlos con el influjo de la civilización y establecer la colonización en el remoto dominio territorial meridional. Para ello meditaba precisamente sobre la conveniencia de ocupar el litoral del estrecho de Magallanes, al que ilustre prócer consideró en sus planes como la llave del territorio patagónico-fueguino. Ello para permitir además el establecimiento de la navegación a vapor por el paso interoceánico. Sus preocupaciones y desvelos, convertidos en planes y sugerencias concretas los puso O'Higgins a disposición del Presidente Manuel Bulnes para

su materialización durante el año 1841. Y entre las sugerencias especiales estaba la de contratar al afamado piloto Guillermo Low para comandar la expedición que habría de emprender hacia el estrecho de Magallanes, en plan trascendente de ocupación efectiva de sus territorios.

Fue así como el visionario O'Higgins al concebir la ocupación nacional de la Patagonia y la Tierra del Fuego, pensó también en Chiloé y en un chilote de voluntaria adopción.

Y con este pensamiento sugerente tiene fin la etapa histórica de aproximación de Chiloé a Magallanes. La habrá de seguir un nuevo momento, aquel en que ayudado por el esfuerzo singular de los chilotes, Magallanes se incorporará de lleno al ser de la Nación Chilena.

En el plan o'higginiano la isla de Chiloé contaba no sólo por estar en ella la residencia de Guillermo Low, sino también por su inmediata proximidad geográfica con las tierras patagónicas y el Estrecho, con la natural afinidad que tal circunstancia conlleva, y por tratarse asimismo para la época del sitio habitado más meridional del país, en donde era posible encontrar recursos materiales y humanos para organizar la expedición nacional a Magallanes.

A la isla de Chiloé hubo de marchar en 1842 Domingo Espiñeira, funcionario diligente y capaz designado Intendente de la Provincia, con el particular encargo de organizar y llevar adelante la trascendente expedición.

Su primer cuidado hubo de ser el de ubicar al mentado Low, pero el antiguo lobo de mar había fallecido justamente el año anterior. En su reemplazo y en elección que resultaría feliz y acertada, Espiñeira encontró a otro marino británico, John Williams o Juan Guillemos, como había dado en chilenuzar su apellido, antiguo oficial de la Armada Nacional y a la sazón Capitán de Puerto en San Carlos de Ancud. De tal suerte entonces el noble puerto chilote enlazaría su destino histórico con Magallanes. Allí, por obra de la voluntad y espíritu patriótico del Intendente Espiñeira y del capitán Williams, a los que a poco andar se sumarían generosamente el eficiente y distinguido naturalista prusiano Bernardo Eunom Philippi y el piloto mercante **yanquee** Jorge Mabon, cobraría forma al cabo de un año de preocupaciones y trabajos la empresa genial y visionaria que años antes concibiera en Montalván el Libertador O'Higgins.

El esfuerzo personal de los personajes mencionados, mancomunado con el de muchos otros haría del apacible puerto ancuditano una laboriosa colmena en la que se armaría trabajosamente la expedición a Magallanes, fabricándose de paso hasta la misma embarcación destinada a conducirla a su destino.

De tal suerte el 23 de mayo de 1843, zarpaba del puerto de San Carlos la goleta **Ancud** rumbo del estrecho de Magallanes.

Si chilena había sido inspiración genial de la empresa, chilota había sido la feliz ejecución, porque chilotos habían sido el afán, el trabajo y el sudor que la habían hecho posible y chilotos también eran la embarcación y la mayor parte de sus integrantes.

Lo que siguió al zarpe de la **Ancud** es cosa ya de sobra conocida y por ello lo omitimos. Sólo señalamos que el 21 de septiembre de 1843, es decir cuatro meses después del zarpe, se cumplía con toda felicidad el acto memorable de la ocupación chilena de la Patagonia y la Tierra del Fuego.

No es exceso retórico concluir entonces en que por el esfuerzo chilote Magallanes entró a formar parte de Chile.

A partir del 30 de octubre de 1843, fecha con la que se inicia el poblamiento permanente en el territorio sudpatagónico y durante un lapso que abarcará al próximo cuarto de siglo, la fundación nacional en vez de evolucionar paulatinamente como centro de colonización, según se había previsto, pasó por vicisitudes tan graves que pusieron peligro su propia existencia —el alzamiento de Miguel José Cambiázo— y que la condujeron a sobrevivir malamente durante el período indicado en forma de un establecimiento penal-militar destinado para servir de sitio de relegación y castigo.

Pero pese a estas adversas circunstancias que alteraron su rumbo original, la entonces impropriadamente llamada colonia de Magallanes no dejó de estar vinculada con Chiloé, en particular con su puerto-capital. Desde luego y por largos años constituyó una dependencia administrativa de la indicada Provincia y por tal razón de Chiloé, de la isla grande, debieron provenir los soldados y sus familiares; los inapreciables artesanos y los religiosos encargados de la educación y del cuidado de las almas; por fin, de allí procedieron además los animales de cría que comenzaron a introducirse y aclimatarse en la nueva Colonia y los elementos

más indispensables para su desenvolvimiento inicial. Chiloé debió convertirse así en la cuidadosa nodriza que veló por el crecimiento de la incipiente colonia magallánica.

Mención especial merecen los artesanos y los religiosos de Chiloé.

Hombre que desde pequeño conoció al árbol que le suministraría la noble materia que le acompañaría en su existencia sirviéndole desde la cuna al ataúd, el chilote era, como lo es todavía, ducho en el manejo del bosque. Chilotes y no otros debieron ser entonces los hacheros, aserradores y carpinteros, trabajadores y artesanos de cuyas manos y técnica surgieron los edificios, instalaciones y diversos enseres en Fuerte Bulnes primero y en Punta Arenas más tarde. Y con su trabajo impondrían insensiblemente el estilo rústico que señalaría el origen chilote de la primera arquitectura colonial de Magallanes. Esta faena artesanal y útil, aunque precaria y rudimentaria fue una nueva contribución de Chiloé a Magallanes.

Si la labor de los artesanos dejaría su impronta histórica, tan vigorosa si no más en lo trascendente sería la misión espiritual de los religiosos franciscanos de Chiloé. Los hijos de San Francisco, como un siglo antes los de San Ignacio, procedieron del Colegio Misionero de Castro y durante una larga permanencia que se inició en 1844 y concluyó en 1878 desarrollaron en la medida de sus virtudes y limitaciones una tarea fecunda en lo espiritual y en lo social. Con abnegación y entrega procuraron sazonar con humanidad cristiana el rigor de la ruda existencia colonial magallánica. Cuidaron así no sólo de las almas, si no que tuvieron también la responsabilidad de la enseñanza elemental y aún alguna azás precaria acción cultural, referida al tiempo y circunstancias, se entiende. Y en todo, en especial en la misión religiosa privativa, cumplieron los buenos franciscanos chilotes lo mejor que pudieron y es de justicia recordar algunos nombres particularmente meritorios: Fray Domingo Passolini, que a más de capellán y maestro, fue explorador y el primer constructor de caminos magallánicos, y también auxiliar eficazísimo del gobernador José de los Santos Mardones en el adelanto colonial; Fray Gregorio Acuña, el capellán mártir, y los padres Manuel de Jesús Cárdenas, Pedro Antonio Díaz, Francisco Saldivia, Antonio Vargas y Francisco Cárcamo, entre otros.

Hacia 1867-68 se inicia un período histórico que mu-

taría la aletargada vida de la colonia de Punta Arenas, en grado tal que en menos de un lustro relegaría al recuerdo su pasada, triste y negativa condición, para pasar a exhibir una paulatina y cada vez más vigorosa evolución como núcleo del desarrollo colonizador patagónico. Uno de los factores iniciales del cambio fue el decreto de noviembre de 1867 del Presidente don José Joaquín Pérez, que otorgó facilidades y estímulos para la emigración y arraigo de colonos en el territorio de Magallanes. Al amparo de sus disposiciones arribaría el primer gran contingente de emigrantes chilotes que pasó a radicarse en Magallanes como colonos en real propiedad. Así y a más de los primeros 16 colonos libres que ya en 1866 se habían adelantado, el gobernador Oscar Viel en su venida a Magallanes para hacerse cargo del gobierno colonial, recogió en Ancud a 38 familias con un total de 170 personas, en calidad de colonos.

En este contingente chilote que conformaría el 70% de la población existente en Punta Arenas en 1868, tendría origen y fundamento sólido el sector popular de la actual sociedad magallánica. Varios de los recién arribados pasaron a constituir troncos de familias de profunda raigambre regional y cuya descendencia continúa hasta nuestros días. Tales los casos de Santiago Díaz, Pablo San Martín y Leonardo Avila por mencionar tan sólo a algunos de los más conspicuos de los emigrantes de la primera hora. De aquella emigración de 1868 datan otros apellidos magallánicos como Urbina, Pacheco, Rogel, Mansilla, Saldívia, Oyarzún, Mayorga, Vera, Cárdenas, Triviño, González, Rojas, Riquelme, Zuñiga, Barría, Pinto, López, Molina, Ruiz, Levineri, etc.

Con este contingente poblador el gobernador Viel inició en forma la colonización en el territorio, aunque circunscribiéndola físicamente a Punta Arenas y sus aledaños, para expandirse en los años siguientes algunos kilómetros hacia el norte y el sur de la colonia, siempre sobre la costa oriental de la península de Brunswick. Si bien el resultado económico-social de esta acción pobladora pionera no arrojó los frutos que esperó obtener el mandatario que la inspirara y animara, pues los emigrantes chilotes resultaron ser poco emprendedores, no es menos cierto que con el contingente de 1868 además del basamento popular al que dio origen y consistencia, surgieron también en forma la agricultura y chacarería como expresiones de actividad económica en Magallanes.

Luego del arribo citado no se produjeron otras llegadas apreciables de colonos nacionales al territorio meridional, pero en cambio se fue constatando lentamente, aunque cada vez con mayor vigor, el ingreso de inmigrantes europeos, cuya presencia, empuje y actividad provocarían en dos décadas un cambio sorpresivo y casi prodigioso en el cuadro económico de Magallanes, haciendo de la otrora pobre y postergada colonia un territorio en creciente desarrollo y en vigorosa expansión colonizadora, que cubriría toda la vastedad meridional del continente. Con la inmigración europea surgirían la navegación y el comercio, la industria y la ganadería que pasarían a conformar los sólidos pilares económicos del proceso de progreso y adelanto.

Pero aún en este período tan fecundo en que la iniciativa y la acción estuvieron en las mentes y brazos de los europeos, los emigrantes de Chiloé pudieron cumplir un rol apreciable. Varios de ellos pudieron destacarse en faenas como artesanías y pequeño comercio, mientras que otros como Vital Díaz y a su muerte su esposa Juana Díaz; Carpio Pinto, José Elgueta y Santiago Díaz fueron los ganaderos iniciadores en las zonas de Palomares, Mina Rica y Laguna Blanca, en tanto que indisputadamente fueron los primeros pobladores rurales en sectores como Tres Brazos (Pampa de los Rogeles), Leñadura y Barranco Amarillo, en donde fundaron establecimientos agrícolas y de crianza bovina.

Al transcurrir el tiempo, en medio de tanto progreso y laborioso ajetreo, hubo quienes —sin fundamento— temieron que el crecimiento de la población de origen extranjero pudiera afectar, debilitándolo, el sentimiento de nacionalidad en el territorio magallánico. Fue así entonces y buscando como balancear la composición étnica de la sociedad que se iba formando en la Región, que las autoridades discurrieron y promovieron la llegada de emigrantes procedentes de otras regiones del país.

De tal modo una vez más los chilotes resultaron ser los elegidos y nuevos contingentes, los primeros después de un cuarto de siglo, comenzaron a arribar a Punta Arenas entre 1894 y 1899. Numéricamente conformaron una cifra no despreciable, 1.500 personas, lo que en el hecho significó que la población de directo origen chilote constituyera al finalizar el proceso migratorio no menos del veinte por ciento del total de los habitantes de Magallanes. El contingente arribado vino a nutrir en forma mayoritaria el proletariado

urbano y a engrosar la fuente de trabajo, satisfaciendo la demanda de brazos que exigía el creciente desarrollo. Unos pocos de los emigrantes en cambio pasaron a ocuparse en actividades independientes como colonos agricultores.

Así las cosas, el Magallanes de los comienzos del siglo XX crecía en prosperidad y desarrollo, superando cuantas expectativas pudieron haberse tenido años antes. Y su impresionante evolución iba multiplicando las empresas económicas y demandando más y más trabajadores que la inmigración extranjera, de suyo importante, alcanzaba a cubrir malamente.

Hubo de ser precisamente una circunstancia del propio crecimiento empresarial la que motivó una nueva forma de vinculación histórica entre Chiloé y Magallanes: la emigración laboral temporal o "emigración golondrina" como se daría en llamarla en años posteriores. En efecto, cuando en 1907 se estableció por parte de la poderosa casa Braun & Blanchard la anhelada línea de navegación entre Punta Arenas y Valparaíso, entre los puertos de escala que se contemplaron estuvieron los de Ancud, Castro, Achao, Dalcahue, Chonchi y Quellón en Chiloé. Esta circunstancia unida a la fama que había ganado Magallanes entre los habitantes, en cuanto a ser una región donde abundaba el trabajo y con él la posibilidad de prosperar y surgir, hizo que muchos pensarán en abandonar la tranquila y hermosa tierra chilota para alcanzar siquiera en forma temporal hasta el lejano sur patagónico, donde una epopeya de trabajo creador dinamizada el crecimiento, para trabajar en faenas estacionales. Así comenzó el proceso migratorio de chilotes hacia la Patagonia que constituye uno de los fenómenos sociales más interesantes e importantes del país por sus consecuencias de todo orden, tanto en la región originaria como en las regiones recipientes de la masa emigrante que muchas veces perdió su característica de temporal para transformarse en residente. De ese modo Magallanes ha pasado a nutrir su crecimiento poblacional en una fuente extrarregional como es Chiloé insular.

Este proceso migratorio se ha mantenido hasta nuestros días y por su magnitud, continuidad y complejidad representa uno de los vínculos que en forma más vigorosa e íntima ha asociado y asocia históricamente a Magallanes con Chiloé.

Si sólo cuantificamos la presencia chilota en la Re-

gión Magallánica en evaluación demográfica, vemos que los chilotes originarios conforman una proporción regular y constante del orden del 20% del total de la población regional y si la cuantificación se extiende a los descendientes el aporte chilote quizá más que duplica la cifra.

¿Cómo puede por otra parte apreciarse el significado social, económico, cultural y de otro orden que necesariamente se ha derivado y deriva de una relación tan fuerte?

En lo social, cabe señalar que la sangre chilota pura o mezclada ya con la nacional originaria de otras partes del país, o con sangres yugoslava, española, británica, alemana y otras de extranjera procedencia, ha contribuido a plasmar físicamente al hombre magallánico, como un tipo distinto de chileno, en el cual inevitablemente se han incorporado en lo espiritual y en lo físico características del hombre y la mujer de Chiloé.

En lo económico, la contribución chilota en Magallanes ha de medirse necesaria y primariamente en su concurso apreciable de fuerza laboral. Sufridos y resistentes, el peón chilote y la mujer de esa extracción han sido factores indispensables en mil trabajos y empresas, y algunas faenas, como la ganadería, no pueden ser imaginadas sin su presencia y participación. Pero más allá todavía del aporte masivo anónimo, han habido emigrantes de excepción que destacaron por su empuje, a la par de otros pioneros, en distintas actividades. Tales, entre otros, los casos del ya mencionado Santiago Díaz, empresario múltiple del comercio, la ganadería y otros ramos; de Santiago Barria Gallardo, en el trabajo agrícola y ganadero; de Antonio Ampuero y Santos Cárdenas, en el ramo de construcciones; de Manuel Barrientos, capacitado mecánico, verdadero ingeniero autodidacta vastamente conocido y apreciado en nuestros días, por citar sólo algunos. Incontables, además, han sido y son los artesanos y pequeños comerciantes que en sus respectivos campos han aportado, como aportan con provecho al quehacer regional.

En el terreno de la técnica y la artesanía los chilotes aportaron formas y estilos de trabajo, muchos de los cuales perdieron hace tiempo su vigencia, avasallados por el alud tecnológico foráneo, mientras otros aún sobreviven. Tales los casos de la carreta chancha del lejano tiempo colonial, del birlocho o trineo y del rodillo empleados aún en las faenas forestales y agrícolas; del tejido y confección en lana y de la técnica para el cultivo de la papa, entre otros.

Y en el campo de la enseñanza, en su más amplia acepción, Chiloé ha dado a Magallanes educadores abnegados y distinguidos por su trayectoria de mérito cívico, como Carlina Barrientos, Carmela Cárcamo de Johnston, Agustín Barrientos, Luisa Descourvieres de Mayorga, José del Tránsito Agüero; las hermanas Laura y Sara Soto Corbett, Felicia Barría Vera y Rodrigo Andrade, entre varios otros distinguidos maestros que siguieron la huella abierta ya en 1875 por Elena Barría de Téllez.

La literatura —cuento y novela— tipifica mejor que otras expresiones el fruto más señalado de la consubstanciación del chilote con su medio humano y físico de adopción. El género literario ha entregado a país valores chilote-magallánicos de primerísimo rango que se personifican en Francisco Coloane, Premio Nacional de Literatura, cuya obra fecunda y magnífica es una suma espiritual, física y social de regionalidad magallánica.

En el campo del pensamiento político, de la acción cívica y social, cabe consignar por su relevancia a Juan Agustín Yáñez, recordado Alcalde de Punta Arenas y a Sandalio Vivar, que lo fuera de Puerto Natales; a Froilán Vidal y Pedro Bórquez Saldivia, dirigentes societarios, gremiales y políticos, amén de numerosos otros luchadores de causas sociales.

La descendencia chilota, ya magallánica, por fin, ha fructificado y fructifica generosamente en los campos profesionales y técnicos, en los del empresariado mercantil y en la ganadería y diversas otras expresiones del quehacer regional, de interés social y cultural.

Pero así como Chiloé ha jugado y juega un rol influyente en distinto grado en lo magallánico, recíprocamente nuestra región en cuanto ella significa de estilos de vida y actividad múltiple en lo social y económico ha influenciado también a Chiloé, en especial al núcleo vital de la ciudad de Castro, centro dinámico de la Isla Grande, y sus aldeanos, en grado difícil de cuantificar y cuya ponderación es materia de preocupación para estudiosos sociales.

Tal es, en gruesos trazos, el panorama que muestra la evolución de la sostenida, progresiva e íntima relación entre dos regiones chilenas, Magallanes y Chiloé, mantenida en un proceso histórico que data del nacimiento mismo de nuestra Región como parte viva de la República.

Las islas de los Pingüinos

Aproximadamente en el punto geográfico donde comienza la sección central del estrecho de Magallanes existen tres pequeñas islas conocidas desde la época misma del Descubrimiento. Son las actuales Magdalena, Marta o más propiamente Santa Marta y Contramaestre.

De tamaño insignificante, pues la primera sólo tiene una extensión de 97 hectáreas, la segunda apenas 24 hectáreas, mientras que Contramaestre alcanza también al centenar de hectáreas la importancia de ellas estriba en la abundancia y variedad de su fauna, en particular Marta y Magdalena, lo que las hace ser verdaderos santuarios naturales; por tal razón fueron comprendidas en 1967 en el nuevo parque nacional "Los Pingüinos".

En efecto, en Magdalena habitan colonias de cormoranes, gaviotas, gaviotines, golondrinas de mar, entre varias otras especies de aves marinas y particularmente de pingüinos de Magallanes o de las cuevas, conocidos por tal nombre debido a su costumbre de anidar en hoyos o pequeñas cuevas que cavan en el suelo o bajo los matorrales; además de las aves marinas abundan en la isla aves terrestres como bandurrias, caiquenes, avutardas y pajaritos de varias especies. También existe en Magdalena una lobería, que al igual que la pingüinera constituyen las colonias de este tipo más cercanas a Punta Arenas y, por lo mismo, han sido y son motivo de atracción turística.

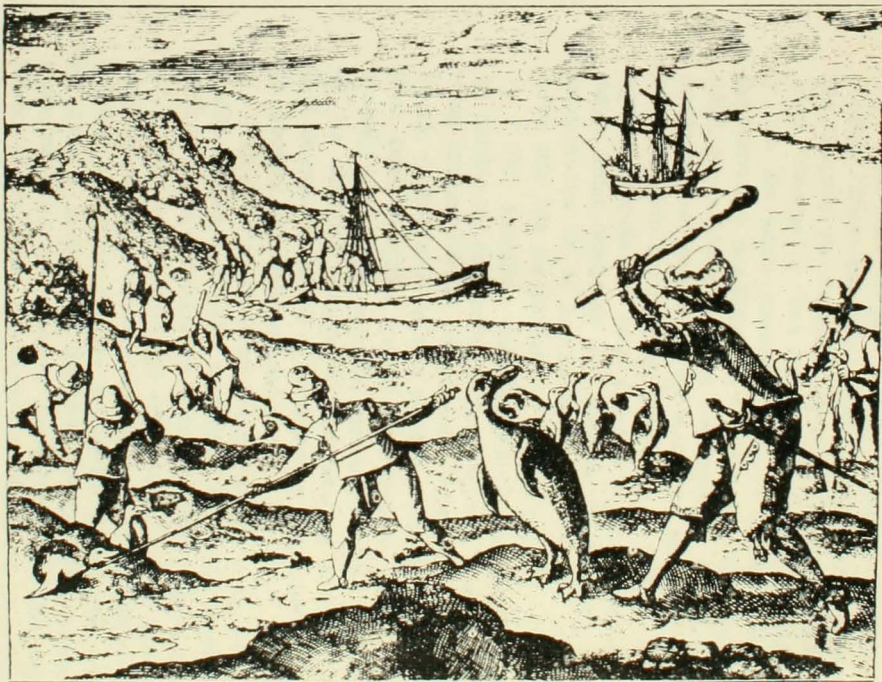
El islote Marta, de paredes escarpadas como la anterior, pero de muy difícil accesibilidad es en su reducida superficie todo un enorme nidal donde conviven conjunta o separadamente colonias formadas por millares de cormoranes de las rocas, imperial e imperial de las Malvinas, gaviotas australes y comunes y las atrevidas skúas que son las aves predatoras por excelencia de los nidos de los indefensos cormoranes.

Estas islas atrajeron desde tiempo inmemorial el interés de los indios canoeros de los litorales centro-occidentales del Estrecho debido a la abundancia de su población avial, quienes alcanzaban periódicamente hasta ellas en campañas de caza, dejando evidencias de su paso y presencia en forma de restos arqueológicos que fueron descubiertos a fines de 1970 por una misión del Instituto de la Patagonia y que señalan hasta donde hoy es posible saberlo, la máxima penetración comprobada hacia el noreste por parte de los canoeros occidentales.

También estas islas son un sitio excepcional por la razón expresada, para los naturalistas y en especial para los ornitólogos que encuentran en ellas condiciones particularísimas para el estudio de la vida animal y su interrelación con el medio circundante, como sucediera con la referida misión científica que por vez primera estudió la ecología de dichas islas.

Situadas como están en el paso de las naves, Marta y Magdalena principalmente, llamaron la atención de los navegantes desde el momento mismo de las exploraciones descubridoras, siendo así que se las menciona en las reseñas de la expedición magallánica, en las de Jofré de Loayza, Simón de Alcazaba, Juan Ladrillero, Sarmiento de Gamboa, Drake y Cavendish, la mayoría de los cuales desembarcaron en ellas para aprovisionarse de aves y huevos con que surtir sus despensas marineras, pues es sabido lo maltrechas y desabastecidas que solían arribar al Estrecho las naves velas de los siglos XVI y comienzos del XVII. De allí que surgían providencialmente en medio del gran canal estas isletas que eran en verdad un regalo del cielo que inesperadamente se presentaba ante la vista y estómagos de los hambrientos tripulantes.

Quienes también visitaron y se aprovisionaron en tales islas fueron los navegantes holandeses de las expediciones de Cordes, van Noort y Spilbergen, debiéndose a estos capitanes el que tales tierras, pese a su insignificancia geográfica, alcanzaran una distintiva consagración cartográfica en los mejores mapas de la época como eran los editados por los maestros de Amsterdam y Leyden; como también merecieran ser recordadas en los grabados que las hicieran afamadas y conocidas a través de los libros y relaciones de viajes ultramarinos, donde se muestran diversas actividades de cacería, entre otras la de marineros empeñados en la



Marinos holandeses cazando pingüinos en las islas del Estrecho.
Grabado de comienzos del siglo XVII.

captura de pingüinos descomunales, del tamaño de seres humanos.

En razón de haber recibido tantos y tan variados visitantes a lo largo de los siglos, las islas referidas ostentan la rara singularidad de ser unos de los sitios geográficos que han tenido más nombres. Así los alakalufes llamaron a Magdalena "Shee—ket—tup", Juan Ladrillero la nombró "Isla de Gonzalo de Borges", Drake la bautizó "Bartolomé" y otros "George" o "San Jorge", "Grotewall", "de los Leones" y "de los lobos marinos", pero se impuso finalmente el topónimo que hoy lleva con el que la bautizara Sarmiento en 1580. Santa Marta o Marta empleando el topónimo de uso corriente, fue llamada de tal modo por el mismo Sarmiento, habiendo sido denominada "George" por Drake; otros navegantes después de este corsario la confundieron con la mayor antes nombrada y la llamaron "Bartolomé", y los holandeses en fin la bautizaron "Kruyk" o más comunmente como isla "de los pájaros" o "de los patos".

Tan atractivas faunísticamente estas tierras, su flora en cambio es muy pobre y poco variada. Semejan en todo a las vecinas estepas patagónicas y fueguinas; Magdalena, la mayor, es desde luego más pastosa y por tal razón en 1878 Cruz Daniel Ramírez, colono emprendedor pero poco afortunado, llevó allí la segunda partida de ovejas que se trajo de las Malvinas, cuando se intentaba su aclimatación. La falta de aguadas afectó a los animales y la experiencia hubo de fracasar lamentablemente.

La isla Contramaestre fue descubierta como tal y reconocida durante la primera expedición de Pedro Sarmiento en 1580, de quien al parecer derivaría el topónimo que la designa.

Esta tierra insular que cierra la boca de la gran bahía fueguina de Gente Grande, no fue en tiempos históricos tan afamada como sus vecinas del centro del Estrecho debido sin duda a su posición marginal. Relativamente menos poblada de fauna que aquellas, sus colonias de aves marinas fueron sin embargo importantes antaño como se evidencia por los abundantes yacimientos de guano de las covaderas de pájaros.

Estas guaneras fueron durante los primeros años de la década del setenta del siglo pasado objeto de interés económico y causa de un incidente diplomático entre Chile y otras naciones.

Para saber cómo ocurrió tal suceso debemos remitirnos

a la disputa chileno—argentina sobre el dominio del Estrecho y la Patagonia. En el año 1872 ejerciendo la República tranquila jurisdicción sobre el litoral del Estrecho, el Gobernador de la Colonia de Magallanes don Oscar Viel recibió una solicitud del ya mencionado colono Cruz Daniel Ramírez, demandando autorización para extraer guano de la isla Contra maestre. Pero mientras así ocurría en Punta Arenas, casi al mismo tiempo en Buenos Aires la firma comercial de José Sisco y Compañía pedía a su gobierno autorización para explotar la misma guanera y ello tanto en razón de la importancia económica que por entonces tenía tal abono natural, como por el hecho de la pretendida jurisdicción argentinas sobre las partes central y oriental del estrecho de Magallanes. Concedida que fue dicha autorización, la mencionada firma contrató para la faena a la barca de bandera británica **Elgiva**, de matrícula de Liverpool, la que fue despachada a las aguas magallánicas.

Estando su tripulación ocupada en la extracción de guano en febrero de 1872, fue sorprendida en tal trabajo por el nombrado Ramírez quien había obtenido ya su propia autorización y se había dirigido al lugar en su balandra **Carmelita** para iniciar la actividad explotadora. Ramírez, obrando al parecer según instrucciones recibidas para el caso del propio Gobernador, ordenó suspender la faena extractiva e hizo zarpar la embarcación a la Colonia de Punta Arenas.

Este hecho y el consiguiente sumario motivaron las protestas de la Legación Británica en Santiago y naturalmente de la Legación Argentina, atenta siempre a cuanto ocurría en el territorio austral. Sin embargo el Gobierno de Chile por intermedio del Ministro de Relaciones Exteriores don Adolfo Ibañez, gran defensor de la soberanía nacional en la Patagonia y Tierra del Fuego, obrando con prontitud y energía hizo saber por intermedio de avisos publicados en diarios de Inglaterra y Francia que en la isla Contra maestre y en el Estrecho entero imperaba su jurisdicción y que en lo sucesivo se actuaría como se había hecho antes en defensa de su derecho soberano. Con tal actitud pudo evitarse la realización de nuevas expediciones que estaban por entonces en gestación, conjurándose así ulteriores situaciones de riesgo y compromiso.

Tiempo después otro comerciante, un alemán avecinado en Buenos Aires, Julius Haase solicitaba del Gobierno Chileno autorización para explotar las mencionadas guaneras,

la que le fue concedida para extraer 4.000 toneladas; pero aunque en 1873 Haase dio comienzo a la explotación sólo extrajo unas 1.700 toneladas, embarcando efectivamente poco más de 700, abandonando después la actividad que le hubo de resultar poco rentable.

Los antecedentes vistos sirvieron a su turno para que el Ministro Ibañez y el Gobernador Viel llegaran a concebir la fundación de un destacamento en Gente Grande para la salvaguardia del derecho nacional en tal sector y en la Tierra del Fuego, propósito que sin embargo y por otras circunstancias no llegó a realizarse.

Así, del modo visto, al islote Contramaestre le cupo jugar un rol ocasional en la cuestión de dominio territorial y marítimo que se resolvió en tal oportunidad afirmando sobre la región la soberanía de la República.

Años después Contramaestre fue escenario de la actividad científica de la Misión Brasileña destinada a la observación del paso del Planeta Venus frente al sol, al instalarse en él un pequeño observatorio a fines de 1882. No fue con todo ésta la única actividad científica realizada en estas islas del Estrecho pues antes ya en 1867 naturalistas embarcados en la corbeta **Nassau** de la Real Armada Británica habían desarrollado estudios en Marta, y en 1877 había hecho otro tanto en Magdalena el naturista Enrique Ibar Sierra embarcado en la corbeta **Magallanes**.

Hacia el fin del siglo y en años posteriores algunos más intentaron en las referidas islas diversas explotaciones, pero sin mayor fruto, volviendo ellas al fin a quedar libres de la acción económica predatoria del hombre, en su tranquila vida natural que es en su intangibilidad la mejor riqueza para provecho de la ciencia, para la preservación de sus valiosos recursos faunísticos y para el uso turístico limitado.

Ascencio Brunel, el bandido legendario

En el corazón montañoso del Paine hay un pequeño río que nace en las faldas de uno de los cerros y se vierte en el curso del caudaloso Paine. Este torrente andino lleva por denominación "río Ascencio" en los mapas del sector, que así recogieron el nombre conservado por la tradición local.

Los topónimos recuerdan generalmente a los descubridores y exploradores geográficos, o también a los primeros pobladores que asentaron sus reales como colonizadores en las correspondientes comarcas, pero en este caso el río Ascencio recuerda a un bandido; sí, tal como se lee, ni más ni menos que al legendario Ascencio Brunel el bandolero más famoso de la Patagonia.

Antes de referirnos a este singular personaje y a sus andanzas que hicieron sonada historia, digamos unas palabras sobre el grupo familiar al que pertenecía. El apellido Brunel aparece mencionado repetidamente en documentos de la década del 80 del siglo pasado; al parecer los miembros de la familia, pues fueron varios sus componentes, hombres y mujeres, procedían de las Malvinas pero eran de origen latino, no sajón. Algunos de ellos fueron reconocidos en la Colonia de Punta Arenas como de nacionalidad uruguaya y otros como malvineros. Si lo primero fue efectivo cabe suponer que se trató entonces de uno de los grupos familiares arribados al archipiélago oceánico en años anteriores contratados seguramente para trabajar en faenas rurales, aprovechando la vinculación existente entre el dominio británico y el puerto oriental de Montevideo. Si lo segundo cabría conjeturar que la familia procedía de alguno de los gauchos, también de origen oriental, que fueron llevados a las Malvinas por los argentinos cuando ejercían jurisdicción sobre aquellas islas antes de 1833. Como hubiere sido, el hecho es que varios miembros de la familia Brunel llegaron a Punta Arenas entre 1885

y 1890 a lo menos, estableciéndose como colonos y trabando relaciones de matrimonio con antiguos residentes o con inmigrantes recién llegados a Europa.

Ascencio Brunel se inició en la Colonia ganándose la vida en trabajos de campo como gaucho experto que era. Un buen día, sin embargo, por un lío de faldas cometió un homicidio —según se contaría después— y así fue como luego de robarse un par de caballos escapó lejos del pueblo del Estrecho al que según parece nunca más volvería. Puso entonces rumbo hacia las pampas del norte, las que recién comenzaban a poblarse con ovejas, y de allí se encaminó hacia los terrenos más quebrados de la precordillera de Última Esperanza, en especial a los valles de la sierra Baguales en donde podía vivir seguro y libre. Es harto probable que en tan remota comarca, entonces absolutamente virgen, estableciera su guarida ocupándose en la caza de caballos salvajes habilísimo como era en el uso del lazo y del rifle. Esto no evitó naturalmente que cuando la oportunidad se le ofreciera robara en las caballadas de los tehuelches y de los ploneros colonizadores que con gran esfuerzo se iban instalando en los campos del sur patagónico. Para sus correrías Ascencio utilizaba una estratagema que siempre le daba resultado: se acercaba a las tropillas con un cuero fresco de puma, circunstancia que intranquilizaba o espantaba a los caballos, aprovechando entonces Brunel para arrearlos lejos del alcance de sus propietarios.

Comenzó a cobrar fama entonces como bandido audaz y temerario y aún fantasmal pues era tal su excelencia como jinete que en sólo horas salvaba distancias enormes, poniéndose a salvo de sus perseguidores. Se contaba que para lograrlo, y ésta era otra de las estratagemas que se le atribuyeron, había adiestrado un par de caballos para correr siempre a parejas, de manera que cuando uno demostraba estar cansado con el peso del jinete, saltaba sobre el otro al galope y así proseguía arrancando.

Transcurridos varios años de errante vida por pampas y cordilleras, y con más de una tropelía auestas sin duda, Ascencio Brunel comenzó a ser buscado por colonos y policías chilenos y argentinos. Un caballo muerto y sin lengua, pues este era el bocado que más gustaba el bandolero, era un indicio seguro de su paso y de ese modo se le seguía su huella sin que nunca nadie lograra darle alcance.

Su fama creció entonces no sólo por sus propios hechos, sino porque también se le cargó cuanta fechoría pudo ocurrir en los campos y de la que fueron autores otros maleantes. Un antiguo poblador de la zona de Cerro Castillo, Jack van der Hayden, quien por su actividad cinegética dio el nombre a la sierra del Cazador, afirmaba que Ascencio sólo robaba caballos para alimentarse pues se había aficionado a comer únicamente de esa carne y que nunca se oyó decir que vendiera un solo animal robado. Para entender la importancia que a fines del siglo pasado y comienzos del actual tenía el caballo para los colonos ganaderos, basta señalar que no habiendo caminos este apreciado animal era utilísimo y en ocasiones providencialmente vital, de allí que su pérdida o robo fueran muy lamentados.

Tantos años de correría hicieron de Brunel un baqueano inmejorable, y perseguido fue cambiando de guarida según las circunstancias; así de los Baguales o el Paine pasó adentro del río Leona, entre los lagos Argentino y Viedma, y luego más al norte en los valles pedregosos del San Martín y otros sitios recónditos de la Cordillera, de suerte que su nombre se hizo famoso desde Ultima Esperanza hasta el Chubut a todo lo largo y ancho de la Patagonia oriental.

Pasado 1902, cuando las comisiones de límites comenzaron a adentrarse hacia los Andes para establecer los hitos fronterizos entre Chile y Argentina, contaban sus miembros que por distintos lugares perdidos y solitarios solían encontrar manadas de caballos que atribuían pertenecer a Brunel.

Al fin, en un mal día para el bandolero que se hallaba en las cercanías de Río Gallegos, fue capturado y puesto en la prisión del pueblo, a buen recaudo y cargado de grillos. Pero al día siguiente el comisario pudo comprobar que Ascencio había huído... llevándose además su propio caballo policial. Otra vez andando por campos del lejano Chubut y en plan de alzarse con la tropilla de unos tehuelches, fue rodeado por los indios quienes lo agarraron al fin y lo entregaron a la policía del pueblo de Trelew. La captura, causó sensación y fueron muchos los colonos y vecinos que quisieron ver al famoso bandido, quien por un tiempo, pues no tenía más alternativa, se mantuvo manso y tranquilo. Pero una noche aprovechando un descuido se arrancó de la cárcel llevándose el caballo "guardiero" de la comisaría... Días más tarde se le atribuyó la responsabilidad de un robo de



Jinetes en la pampa. Oleo de Charles W. Furlong (1908). - (Cortesía Archivo Fotográfico Histórico Instituto de la Patagonia).

dos tropillas de un estanciero de la zona de San Julián, varios centenares de kilómetros más al sur con lo que se confirma que era un bandido realmente volador...

Así fue corriendo su nombre de sur a norte y de mar a la montaña y así también su fama de velocidad fantasmal que le hacía estar un día en un sitio y otro en distante lugar en plan de fechorías reales o presuntas.

Un día alguien rumoreó en Punta Arenas que había muerto Ascencio Brunel y cuando se quiso averiguar la cosa se hizo difícil pues hubo quienes afirmaron que había muerto a manos de los tehuelches cerca del río Senguer, relativamente cercano a la frontera del territorio de Aisén, en tanto que otros dijeron que había sido capturado y herido por policías chilenos de Ultima Esperanza.

Conozcamos ambas versiones.

Según la primera hacia el fin del invierno del año 1900 Ascencio se encontraba merodeando en las cercanías de una toldería tehuelche, intentando como siempre apropiarse de la caballada. Apercebidos los indios, sigilosamente fueron rodeando para atrapar al bandido. Este viéndose sorprendido se lanzó al galope por entre los patagones dirigiéndose para salvar el pellejo y acortar camino hacia un río cercano a fin de intentar cruzarlo y ganar terreno. El río estaba congelado y con el peso del jinete y la cabalgadura el hielo cedió, yendo ambos al agua. Fue así como los indios que lo venían persiguiendo le dieron alcance, disparándole uno de ellos, el viejo Kankel, con una carabina y acertándole antes de que lograra ganar la otra orilla.

Se contaba también que los indios al acercarse al cadáver lo vieron vestido con un traje hecho de cuero sobado de león y no le encontraron encima más que un cuchillo gastado, unas boleadoras y algunas piedras de pedernal. Luego le habrían arrimado leña prendiéndole fuego para que se borrara todo resto y rastro del bandolero.

La otra versión de la captura y muerte de Brunel señala que en 1902 también en invierno, un par de policías chilenos, los guardianes Bascur y Carvajal, que andaban tras de sus pasos por el interior de Ultima Esperanza lograron ubicarlo al fin por los cañadones del sector del Paine, gracias a la ayuda de Carlos Führ, uno de los primeros colonos de la comarca. Sorprendido Ascencio durmiendo bajo un toldo hecho con un cuero fresco de caballo y rodeado por sus perseguidores, gritó que no le dispararan y que se ren-

día, pero sin esperar respuesta disparó a su vez sobre ellos y huyó monte adentro. Los hombres contestaron el fuego, hiriendo a Brunel e inutilizándole el arma, pero éste logró aún escapar, encontrándose finalmente y al cabo de varias horas de persecución cerca de un chorrillo, muerto al parecer y además semicongelado.

Una variante debida al antes nombrado Jack el Cazador, señalaba que encontrándose éste en Tres Pasos pudo ver la llegada de la partida policial con Brunel aún vivo, quien al fin de un tiempo pudo recuperarse luego de comer solamente carne de caballo, saliendo del trance con una renquera. Como Jack fue el que lo cuidó, bandido y cazador se hicieron amigos, contándole aquel su aventurada vida, atribuyendo sus malandanzas a los policías de uno y otro país que muchas veces habían sido cómplices en sus abigeatos.

Al fin recuperado, Ascencio pudo recobrar la libertad gracias a la fianza que por él pagó su hermano Angel, honrado colono de la zona del río Zamora, agregando Jack el Cazador en su relación que el bandolero en lugar de agradecer a su hermano el servicio tan señalado, le robó hasta el lazo, desapareciendo de Ultima Esperanza sin que se oyera hablar más de él por largo tiempo.

En 1904, en las Inmediaciones del lago Viedma fue encontrado asesinado un colono alemán de nombre Max Volmer; hubo muchos que le atribuyeron el hecho a Ascencio Brunel pero éste nunca pudo comprobarse.

Poco a poco se fue perdiendo desde entonces la pista de este ya legendario bandido y hubo quienes afirmaron que había sido nuevamente capturado y llevado esta vez a Buenos Aires, donde luego de algunos años de presidio se habría regenerado, marchándose al recuperar su libertad hacia el distante Chaco en donde se habría instalado con una estancia.

Más allá de la leyenda, avivada por quienes se empeñaban en hacerlo existir, lo que parece cierto es que la vida y andanzas casi legendarias de Ascencio Brunel —el único hombre fuera de la ley cuyo nombre conservaron las crónicas históricas de la Patagonia austral— acabaron en un crudo día de invierno junto a un chorrillo en el corazón montañoso del Paine y quizás si desde entonces el riacho pasó a llevar el nombre del bandido. El recuerdo de sus correrías sirvió sin embargo para animar las charlas de fogón por espacio de muchos años.

BIBLIOGRAFIA DEL AUTOR (1956-1980)

a) LIBROS Y FOLLETOS

- 1.— "PRESENCIA DE CHILE EN LA PATAGONIA AUSTRAL 1843-1879". 245 p., planos. Editorial "Andrés Bello", Santiago, 1963.
- 2.— "TRES AÑOS DE GOBIERNO EN LA PROVINCIA DE MAGALLANES". 41 p., Imprenta Hersaprint; Punta Arenas, 1967.
- 3.— "PATAGONIA, MATERIA Y ESPIRITU" (Conferencia). 10 p., Imprenta Hersaprint; Punta Arenas, 1971.
- 4.— "RESEÑA DEL DESCUBRIMIENTO Y DE LA EVOLUCION CARTOGRAFICA DE LA REGION MAGALLANICA" (Conferencia). 17 p., Escuela Tipográfica "Don Bosco", Punta Arenas, 1971.
- 5.— "PRESENCIA DE CHILE EN LA PATAGONIA AUSTRAL 1843-1879". 271 p., planos (2a. Edición corregida y aumentada). Editorial "Andrés Bello", Santiago 1971.
- 6.— "MAGALLANES, SINTESIS DE TIERRA Y GENTES". 195 p., ilustraciones. Editorial "Francisco de Aguirre"; Buenos Aires, 1972.
- 7.— "¿QUE HACER EN LA ANTARTICA?" (Conferencia). 18 p., Imprenta Buvinic; Punta Arenas, 1972.
- 8.— "CRONICA DE LAS TIERRAS DEL SUR DEL CANAL BEAGLE". 236 p., ilustraciones. Editorial "Francisco de Aguirre"; Buenos Aires, 1974.
- 9.— "ORIGEN Y DESARROLLO DE PUNTA ARENAS ENTRE 1848 y 1898" (Conferencia). 36 p., Escuela Tipográfica "Don Bosco"; Punta Arenas, 1974.
- 10.— "LAS ACTIVIDADES ECONOMICAS INICIALES DE JOSE MENENDEZ 1875-1885". 20 p., Escuela Tipográfica "Don Bosco"; Punta Arenas, 1975.
- 11.— "RECORRIENDO MAGALLANES ANTIGUO CON THEODOR OHLSEN". 90. p., ilustraciones. Editorial "Andrés Bello"; Santiago, 1975.
- 12.— "LOS ESPAÑOLES EN MAGALLANES". 28 p., Industria Gráfica Hersaprint; Punta Arenas, 1976.

- 13.— "HISTORIA DEL ESTRECHO DE MAGALLANES". 287 p., planos, ilustraciones y apéndices. Editorial "Andrés Bello": Santiago, 1977.
- 14.— "LOS ALEMANES EN MAGALLANES". 32 p., Industria Gráfica Hersaprint: Punta Arenas, 1978.
- 15.— "LA INMIGRACION YUGOSLAVA EN MAGALLANES". 104 p., ilustraciones. Industria Gráfica Hersaprint; Punta Arenas, 1978.
- 16.— "ORIGEN Y DESARROLLO DE PUNTA ARENAS ENTRE 1848 y 1898" (2a. Edición corregida y aumentada). Imprenta Rudimir Marangunic 40 pp. Punta Arenas, 1979.
- 17.— "PATAGONIA DE AYER Y DE HOY". 80 p., ilustraciones.; Imprenta Buvinic. Punta Arenas, 1980.

b) ARTICULOS Y MONOGRAFIAS EN LIBROS.

- 18.— "NOTIZIE STORICHE SUL MONTE SARMIENTO". En "**Sarmiento, inferno bianco**" por Giuseppe Agnolotti. Edizioni Rattero. Turin, 1973: 23-26.
- 19.— "INTERES, PREOCUPACION Y PRESENCIA ANTARTICOS DE CHILE". En **El Desarrollo de la Antártica**, recopilación de estudios presentados al Simposium Internacional sobre el Desarrollo de la Antártica, organizado por el Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile y el Instituto de la Patagonia, realizado en Punta Arenas entre el 11 y el 14 de abril de 1977. Editorial Universitaria, Santiago de Chile, 1977: 38-49.
- 20.— "AHORA LAS ISLAS DEL CABO DE HORNO", En **El Laudo Arbitral del Canal Beagle** por Germán Carrasco. Editorial Andrés Bello. Santiago. 1978: 106-108.

c) ARTICULOS Y MONOGRAFIAS EN REVISTAS.

- 21.— "¿ES POSIBLE LA ACLIMATACION DEL RENO?". **Boletín Ganadero** N° 64, marzo, 1956: 21-22. Punta Arenas.
- 22.— "FAUNA MAGALLANICA. I. LOS CANIDOS". **Boletín Ganadero** N° 64, marzo, 1957: 21-22. Punta Arenas.
- 23.— "FAUNA MAGALLANICA. II LOS MUSTELIDOS. III LOS ROEDORES". **Boletín Ganadero** N° 66, junio 1957: 14-18. Punta Arenas.

- 24.— "FAUNA MAGALLANICA. IV. LOS ROEDORES (MACROROEDORES) Y LOS QUIROPTEROS". **Boletín ganadero**, N° 67, Agosto 1957: 20-22. Punta Arenas.
- 25.— "FAUNA MAGALLANICA. V. LOS FELIDOS". **Boletín Ganadero**, N° 68, septiembre 1957: 10-12, Punta Arenas.
- 26.— "FAUNA MAGALLANICA. VI LOS ARTIODACTILOS (CAMELIDOS Y CERVIDOS)". **Boletín Ganadero** N° 69 diciembre 1957: 8-10. Punta Arenas.
- 27.— "BREVE VISION DE LA REGION DEL LAGO O'HIGGINS" **Revista Geográfica de Chile "Terra Australis"**, N° 18: 185-187. Santiago, 1960.
- 28.— "DESCUBRIMIENTO DE UN NUEVO VOLCAN EN LA PATAGONIA". **Revista Geográfica de Chile "Terra Australis"**, N° 18: 188-192, Santiago, 1961.
- 29.— "LOS TEHUELCHES, ANTIGUOS HABITANTES DE NUESTRAS ESTEPAS PATAGONICAS". **Revista Geográfica de Chile "Terra Australis"** N° 19: 52-59. Santiago, 1961.
- 30.— "ALBERTO M. DE AGOSTINI, EXPLORADOR Y GEOGRAFO DE LA PATAGONIA MERIDIONAL Y LA TIERRA DEL FUEGO". **Revista Geográfica de Chile "Terra Australis"**, N° 19: 129-135, Santiago, 1961.
- 31.— "ALGO MAS SOBRE LA PRIMERA FUNDACION DE RIO GALLEGOS". **Revista Argentina Austral**, N° 407: 48-50; Buenos Aires, 1965.
- 32.— "JOSE NOGUEIRA, PRIMER PIONERO Y HOMBRE DE FORTUNA DE MAGALLANES, A LA LUZ DE PAPELES INEDITOS". **Anales del Instituto de la Patagonia**, 2: 2-75. Punta Arenas, 1971.
- 33.— "PRESENTACION HISTORIQUE DE LA PROVINCE DE MAGELLAN (PATAGONIE CHILLENNE)". **Revista Objets et Mondes** (Musée de L'Homme), tomo XII, fasc. 2, 1972: 159-166. París.
- 34.— "CARTOGRAFIA DERIVADA DE LOS DESCUBRIMIENTOS Y EXPLORACIONES HOLANDESES EN LA REGION MAGALLANICA". **Anales del Instituto de la Patagonia**, vol. 3: 5-30, Punta Arenas, 1972.
- 35.— "NUEVOS ANTECEDENTES SOBRE ACTIVIDADES NACIONALES EN EL TERRITORIO ANTARTICO DURANTE LAS PRIMERAS DECADAS DEL SIGLO XX". **Anales del Instituto de la Patagonia**, 3: 31-47. Punta Arenas, 1972.

- 36.— "PANORAMA DE LA COLONIZACION EN TIERRA DEL FUEGO ENTRE 1881 y 1900". **Anales del Instituto de la Patagonia**, 4: 5-69. Punta Arenas, 1973.
- 37.— "OTROS ANTECEDENTES PARA EL HISTORIAL ANTARTICO DE CHILE". **Anales del Instituto de la Patagonia**, 4: 71-76. Punta Arenas, 1973.
- 38.— "EXPLORACIONES Y COLONIZACION EN ULTIMA ESPERANZA 1870-1910. **Anales del Instituto de la Patagonia**, 5: 5-53. Punta Arenas, 1974.
- 39.— "LA CRIANZA DE OVEJAS EN MAGALLANES ANTES DE 1877". **Anuario Corriedale de Magallanes**, 1975. 27-29. Punta Arenas.
- 40.— "CRONOLOGIA ANTARTICA CHILENA 1493-1974. **Boletín de Difusión** N° 8 del Instituto Antártico Chileno (INACH): 5-13. Santiago, 1975.
Trabajo reproducido en **Boletín Informativo**, 1er, Trimestre, 1975. Instituto Geográfico Militar: 8-17, Santiago.
- 41.— "ADOLFO ANDRESEN, PIONERO DE LA CAZA BALLENERA CHILENA". **Boletín Informativo** N° 5. Instituto Antártico Chileno (INACH). Santiago, 1975: 7-13.
- 42.— "LA VISIONARIA PREOCUPACION ANTARTICA DEL DR. FEDERICO PUGA BORNE". **Boletín Informativo** N° 6. Instituto Antártico Chileno (INACH), Septiembre 1975: 8-12 Santiago. (Mimeografiado).
- 43.— "ACTIVIDAD BALLENERA EN LA ANTARTICA AMERICANA ENTRE 1904 y 1927". **Boletín Informativo** N° 8, Instituto Antártico Chileno (INACH). Noviembre, 1975: 8-12. Santiago. (Mimeografiado).
- 44.— "ORIGEN Y DESARROLLO DE LA INMIGRACION EXTRANJERA EN LA COLONIA DE MAGALLANES ENTRE 1870 y 1890". **Anales del Instituto de la Patagonia**, 6; 5-41. Punta Arenas, 1975.
- 45.— "LA INMIGRACION SUIZA EN MAGALLANES". **Anales del Instituto de la Patagonia**", 6: 43-60. Punta Arenas, 1975.
- 46.— "LA GANADERIA LANAR DE MAGALLANES EN SU PRIMER CUARTO DE SIGLO 1877.1902". **Anuario Corriedale de Magallanes** 1976: 14-29. Punta Arenas.
- 47.— "ACTIVIDAD LOBERA Y BALLENERA EN AGUAS DEL LITORAL DE MAGALLANES Y ANTARTICA ENTRE 1868 y 1916". **Revista de Estudios del Pacífico** N° 7: 7-26; Valparaíso, 1974.

- Estudio reproducido en la revista **Estudios Históricos** Nº 2: 89-107. Buenos Aires, 1976.
- 48.— "LA EXPANSION ECONOMICA DE PUNTA ARENAS SOBRE LOS TERRITORIOS ARGENTINOS DE LA PATAGONIA Y TIERRA DEL FUEGO, 1885-1925". **Anales del Instituto de la Patagonia**, 7: 5-42. Punta Arenas, 1976
- 49.— "MEDALLAS DE MAGALLANES". **Anales del Instituto de la Patagonia**, 7: 43-57. Punta Arenas, 1976.
- 50.— "ALGUNOS DIBUJOS INEDITOS DE RUGENDAS SOBRE INDIGENAS PATAGONES Y FUEGUINOS". **Anales del Instituto de la Patagonia**, 7: 58-62. Punta Arenas, 1976.
- 51.— "HALLAZGO Y EXCAVACION DE UNA TUMBA AONIKENK EN CERRO JOHNNY, MAGALLANES". **Anales del Instituto de la Patagonia**, 7: 95-98. Punta Arenas 1976.
- 52.— "LA FRAGATA "COUNTY OF PEEBLES", MERITORIA RELIQUIA DEL PUERTO DE PUNTA ARENAS". **Revista de Marina**, 94, Nº 4, julio-agosto 1977: 429-433, Santiago.
- 53.— "LA MISION ANGLICANA DE OOSHOVIA Y LA COLONIA DE MAGALLANES". **Karukinká**, Nros. 21-22, octubre 1977: 17-21, Buenos Aires.
- 54.— "EL CANAL DE SAN SEBASTIAN, LA PERSISTENCIA DE UN MITO GEOGRAFICO". **Karukinká**, Nros. 21-22, octubre 1977: 22-27, Buenos Aires.
- 55.— "MICROHISTORIA DEL AREA DE CABO NEGRO-BAHIA LAREDO". **Petronoticias** Nº 2, septiembre 1977. Empresa Nacional del Petróleo, Santiago.
- 56.— "EXPLORACIONES Y COLONIZACION EN LA REGION SEPTENTRIONAL DEL ANTIGUO TERRITORIO DE MAGALLANES, ENTRE LOS GRADOS 47º y 49º". **Anales del Instituto de la Patagonia**, 8: 5-57. Punta Arenas. 1977.
- 57.— "EL VIAJE DE GEORGE CH. MUSTERS POR TERRITORIO MAGALLANICO". **Anales del Instituto de la Patagonia**, 8: 59-69. Punta Arenas, 1977.
- 58.— "CENTENARIO DE LAS EXPEDICIONES DEL TENIENTE JUAN TOMAS ROGERS EN LA PATAGONIA AUSTRAL, 1877 y 1879". **Anales del Instituto de la Patagonia**, 8: 71-79. Punta Arenas, 1977.
- 59.— "ANTECEDENTES HISTORICOS SOBRE LA CAZA DE

- CETACEOS EN CHILE". **Anales del Instituto de la Patagonia**, 8: 313-315. Punta Arenas, 1977.
- 60.— "LA ACTIVIDAD NACIONAL EN EL ARCHIPIELAGO DEL CABO DE HORNOS (ISLAS WOLLASTON Y HERMITE) Y LITORAL DE LA BAHIA NASSAU". **Revista de Marina**, vol. 94, N° 6 noviembre-diciembre, 1977 pp. 628-634. Santiago.
- 61.— "LOS 90 AÑOS DEL COLEGIO SAN JOSE". **Juventud**, Revista del Liceo Salesiano "San José". Año LIII, diciembre de 1977. Punta Arenas.
- 62.— "RESTOS DE NAVES EN LAS COSTAS CENTRO-ORIENTALES DEL ESTRECHO DE MAGALLANES". **Revista de Marina**, Vol. 95, N° 1 enero-febrero 1978. pp. 95-100. Santiago.
- 63.— "EXPLORACIONES Y COLONIZACION EN LA REGION CENTRAL MAGALLANICA, 1853-1920". **Anales del Instituto de la Patagonia**, 9: 5-42 Punta Arenas 1978.
- 64.— "NOMBRE DE JESUS, UNA POBLACION DE UBICACION INCIERTA". **Anales del Instituto de la Patagonia**, 1978.
- 65.— "PRESENCIA Y ACTIVIDAD JURISDICCIONAL DE NAVES CHILENAS EN LA COSTA SUDORIENTAL DE LA PATAGONIA, 1873-1878", **Revista de Marina**, vol. 96, julio-agosto 1979. pp. 418-425.
- 66.— "LA GANADERIA OVINA EN MAGALLANES". **Revista VII Congreso Mundial Corriedale**. Febrero 1980. Punta Arenas.
- 67.— "MASCARONES DEL MAR MAGALLANICO". **Revista de Marina**, vol. 97, N° 4 julio-agosto 1980. pp. 379-387. Santiago.

c) ARTICULOS Y NOTAS EN DIARIOS

- 68.— "EI MISTERIOSO VOLCAN DE LA PATAGONIA". **La Prensa Austral**, Punta Arenas, 7 de enero de 1980.
- 69.— BREVE VISION DE LA REGION DEL LAGO O'HIGGINS". **La Prensa Austral**, Punta Arenas, 18 de mayo de 1960.
- 70.— "LA OCUPACION CHILENA DE RIO GALLEGOS EN EN 1873". **La Prensa Austral** Punta Arenas 21 de junio de 1960.
- 71.— "DON BERNARDO PHILIPPI Y MAGALLANES". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 19 de agosto de 1960.

- 72.— "LOS AIKEN O PARADEROS TEHUELCHES". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 2 de noviembre de 1960.
- 73.— "LO QUE MAGALLANES DEBE AL PADRE DE AGOSTINI". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 25 de marzo de 1961.
- 74.— "MENDOZA Y EL RECUERDO SANMARTINIANO". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 15 de marzo de 1861.
- 75.— "PARQUES NACIONALES EN MAGALLANES". **La Prensa Austral**, Punta Arenas, 17 de mayo de 1961.
- 76.— "SAN GREGORIO A TRAVES DEL TIEMPO". **La Prensa Austral** Punta Arenas 16 y 17 de 1962.
- 77.— "MONUMENTO A LOS PIONEROS DE LA ANTARTIDA". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 12 de julio de 1962.
- 78.— "ALBERTO DE AGOSTINI". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 18 y 19 de julio de 1962.
- 79.— "EL PRIMER "18" CONMEMORADO EN TIERRAS PATAGONICAS". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 17 de septiembre de 1962.
- 80.— "LA ENTREVISTA ERRAZURIZ-ROCA". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 15 de febrero de 1963.
- 81.— "LA PATAGONIA EN LA VISION O'HIGGINIANA". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 20 de septiembre de 1963. Este artículo fue reproducido por el mismo diario en su edición del 22 de septiembre de 1968.
- 82.— "LAS TIERRAS DEL ESTRECHO EN LA VISPERA DE LA OCUPACION CHILENA". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 21 de septiembre de 1963. Este artículo fue reproducido por el mismo diario en su edición del 22 de septiembre de 1968.
- 83.— "UN DALMATA ENTRE LOS TEHUELCHES". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 17 de Octubre de 1963.
- 84.— "CENTRO DE ESTUDIOS PATAGONICOS". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 25 de marzo de 1964.
- 85.— "HACE 380 AÑOS . . ." **La Prensa Austral**, Punta Arenas 16 y 17 de septiembre de 1964.
- 86.— "¿GREGORIO O SAN GREGORIO?". **La Prensa Austral**, Punta Arenas, 18 y 19 de mayo de 1964.
- 87.— "PUERTO PORVENIR". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 20 de junio de 1964.
- 88.— "LOS BAQUEANOS, ADELANTADOS DE LA COLONIZACION Y EL PROGRESO". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 25 de marzo de 1964.
- 89.— "LAGUNA DEL DESIERTO, UN RINCON DESCONOCI-

- DO Y CUESTIONADO DE LA PATAGONIA CHILENA". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 16 de junio de 1965.
- 90.— "LA HUELLA TEHUELCHÉ EN LA TOPONIMIA MAGALLANICA". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 6 de septiembre de 1965.
- 91.— "LA NAVEGACION A VAPOR EN EL PROGRESO DE MAGALLANES". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 14 de septiembre de 1965.
- 92.— "EL CACIQUE MULATO". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 3 de julio de 1966.
- 93.— "NUEVOS ANTECEDENTES PARA LA HISTORIA DE LOS YUGOSLAVOS EN MAGALLANES". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 24 de marzo de 1968.
- 94.— "SIGNIFICADO DE ALGUNOS NOMBRES GEOGRAFICOS DE ORIGEN PATAGON". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 4 de agosto de 1968.
- 95.— "MAGALLANES Y MALVINAS, UNA RELACION SECULAR". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 15 de septiembre de 1968.
- 96.— "PATAGONIA, MATERIA Y ESPIRITU". **El Magallanes**, Punta Arenas 2, 3 y 4 de abril de 1970.
- 97.— "EL VIEJO HOTEL KOSMOS DE PUNTA ARENAS". En "**La Prensa**", Santiago, 1º de septiembre de 1971; y **La Prensa Austral**, Punta Arenas 5 de septiembre de 1971.
- 98.— "ORIGEN Y DESARROLLO DE PUNTA ARENAS ENTRE 1848 y 1898". **El Magallanes**, Punta Arenas 22 y 23 de diciembre de 1973 y enero de 1974.
- 99.— "1974 AÑO DE EFEMERIDES CENTENARIAS. I. EL ARRIBO DE ELIAS H. BRAUN Y FAMILIA A PUNTA ARENAS". **La Prensa Austral**, Punta Arenas, 1º de febrero de 1974, y **El Magallanes**, Punta Arenas, febrero 1974.
- 100.— "1974 AÑO DE EFEMERIDES CENTENARIAS. II. PRESENCIA Y ACTIVIDADES CHILENAS EN EL ATLANTICO SUR". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 2 de febrero de 1974 y **El Magallanes**, febrero de 1974.
- 101.— "1974 AÑO DE EFEMERIDES CENTENARIAS. III. EL TERMINO DE LA GOBERNACION DE OSCAR VIEL". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 3 de febrero de 1974, y **El Magallanes**, febrero de 1974.
- 102.— "1974 AÑO DE EFEMERIDES CENTENARIAS. IV. LA MUERTE DE CASIMIRO, CACIQUE DE SAN GREGO-

- RIO". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 5 de febrero de 1974; y **El Magallanes**, febrero de 1974.
- 103.— "CRONOLOGIA ANTARTICA CHILENA 1493-1974". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 19 de agosto de 1974.
- 104.— "LA MARCHA DE CHILE AL POLO SUR". **El Magallanes**, 30 de agosto de 1974; y **El Mercurio**, Santiago 16 de septiembre de 1974.
- 105.— "SUEÑO PATAGONICO DE SAN JUAN BOSCO". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 12 de abril de 1975.
- 106.— "AHORA LAS ISLAS DEL CABO DE HORNOS" **La Prensa Austral**, Punta Arenas 24 de junio de 1977.
- 107.— "INTERES, PREOCUPACION Y PRESENCIA ANTARTICOS DE CHILE 1494-1940". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 9-10 de agosto de 1977 (Conferencia).
- 108.— "ORIGEN Y EVOLUCION DEL COMERCIO EN LA COLONIA DE MAGALLANES DESDE LA FUNDACION DE FUERTES BULNES HASTA LA EPOCA DE ORO, 1843-1910". (Conferencia). **La Prensa Austral**, Punta Arenas 25 y 26 de agosto de 1977.
- 109.— "LA COLONIZACION PIONERA DE LAS TIERRAS DEL ESTRECHO DE MAGALLANES". **El Mercurio**, Valparaíso 12 de septiembre de 1977.
- 110.— "LA BOCA ORIENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES". **La Prensa Austral**, Punta Arenas, 25 de julio de 1977. Artículo reproducido en **El Mercurio**, Valparaíso bajo el título de "ES DE CHILE LA BOCA ORIENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES", 21 de agosto de 1977.
Artículo reproducido por **El Mercurio**, Santiago 17 de julio de 1977 y por la revista **Armas y Servicios**, Ejército de Chile Nº 9, mayo-agosto de 1977. Santiago.
- 111.— "LAS ISLAS BARNEVELT". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 25 de junio de 1977.
- 112.— "EL ABUELO FELIPE". **El Mercurio**, Santiago 26 de octubre de 1977. **La Prensa Austral**, Punta Arenas 25 de junio de 1978.
- 113.— "125 AÑOS DE LA MUERTE DEL GOBERNADOR PHILIPPI". **La Prensa Austral**, 29 de octubre de 1977.
- 114.— "CUIDEMOS LA BOCA ORIENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 30 de enero de 1978.
- 115.— "TRAPANANDA, UNA NUEVA PUBLICACION PATA-

- GONICA". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 20 de abril de 1978.
- 116.— "EL MAR EN EL DESARROLLO DE MAGALLANES". **El Magallanes**, Punta Arenas 21 de mayo de 1978.
- 117.— "PUNTA DE ARENA". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 28 de octubre de 1978.
- 118.— "LOS APELLIDOS YUGOSLAVOS DE MAGALLANES Y SU ORIGEN". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 6 de diciembre de 1978.
- 119.— MATEO BENCUR, EL MEDICO DE LOS POBRES". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 6 de diciembre de 1978.
- 120.— "NOMBRES ESLAVOS EN LA TOPONIMIA RURAL Y URBANA DE MAGALLANES", **La Prensa Austral**, Punta Arenas 6 de diciembre de 1978.
- 121.— "FILATELIA MAGALLANICA". **La Prensa Austral**, Punta Arenas 5 de octubre de 1979.
- 122.— "EL TERRITORIO MARITIMO CHILENO EN LA BOCA ORIENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES", **La Prensa Austral**, Punta Arenas 6 de octubre de 1980.

d) PROLOGOS Y NOTAS BIOGRAFICAS

- Prólogo de COWILIJ, EL YAMANA, por Jorge Sepúlveda y Dagny Haugen. Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1972.
- Comentarios Bibliográficos en HISTORIA (Nº 2), Instituto de Historia, Universidad Católica de Chile, Santiago; y ANALES DEL INSTITUTO DE LA PATAGONIA, volúmenes 1 al 9, Punta Arenas, 1970 a 1978.

INDICE

A Manera de Prólogo	Pág. 5
Los Baqueanos, Adelantados de la Colonización y el Progreso	" 9
El Archipiélago de la Madre de Dios y otras islas	" 18
Las Travesías del Cabo de Hornos	" 24
La Tierra del Rey Guillermo (Isla Riesco)	" 29
La Actividad Científica en torno al paso del Planeta Venus en 1882	" 35
La Península de Brunswick	" 40
Los Pioneros	" 49
La Región del Hielo Patagónico Sur	" 53
Presencia Uruguaya en el extremo Sur de Chile	" 59
La Tierra de los Fuegos	" 65
Los Caminos del Antiguo Magallanes	" 71
El Mar en la Historia de Magallanes	" 77
La Península Muñoz Gamero	" 83
La Explotación Forestal en Magallanes entre 1843 y 1950	" 88
El País de Los Volcanes	" 97
El Progreso Mecánico en Punta Arenas, en los Comienzos del Siglo XX	" 102
La Vaquería del Norte	" 109
La Región Marítima de Ultima Esperanza	" 115
La Primera Explotación Carbonífera en Magallanes (1867-1877)	" 122
La Península Brecknock	" 128
Realidad y Fantasía del Milodón	" 133
Isla Dawson	" 138
El Cementerio de Los Gigantes	" 145
El Sueño Patagónico de San Juan Bosco	" 148
Los Ferrocarriles en Magallanes	" 153
Puerto Eden	" 159
La Aventurera Búsqueda Inicial del Petróleo Magallánico	" 164
El Legado Tehuelche	" 173
Las Islas Oceánicas	" 176
Chiloé y Magallanes	" 181
Las Islas de los Pingüinos	" 193
Ascencio Brunel, El Bandido Legendario	" 198
Bibliografía del Autor	" 203