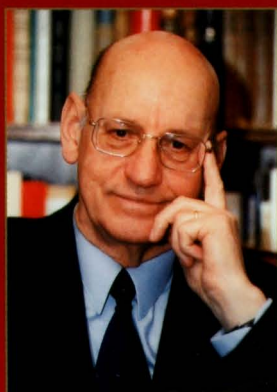


Crónica de las tierras del sur del canal Beagle



Mateo Martinić Beroš



Mateo Martinić Beroš

Nació en Punta Arenas, Magallanes, en 1931.

Abogado e historiador, integra el cuerpo académico de la Universidad de Magallanes, donde ostenta la jerarquía de Profesor Titular, y dirige el Centro de Estudios del Hombre Austral, del Instituto de la Patagonia.

Su actividad como investigador e historiógrafo le ha merecido la membresía de la Academia Chilena de la Historia del Instituto de Chile y de otras entidades del género chilenas y extranjeras.

En el año 2000 ganó el Premio Nacional de Historia y la Universidad de Magallanes le otorgó el grado de Doctor Honoris Causa.

Su fecunda producción historiográfica supera los cuatro centenares de títulos entre libros, monografías, ensayos, capítulos en libros y artículos en revistas y diarios. Entre sus obras pueden citarse *PUNTA ARENAS EN SU PRIMER MEDIO SIGLO 1848-1898* (1988), *HISTORIA DE LA REGIÓN MAGALLÁNICA* (1992), *LOS AÓNIKENK HISTORIA Y CULTURA* (1995) y *CARTOGRAFÍA MAGALLÁNICA 1523-1945* (1999).

CRONICA DE LAS TIERRAS DEL SUR DEL CANAL BEAGLE

© Mateo Martinic Beros

Registro de Propiedad Intelectual N° 149.589

ISBN: 956-299-826-6

Diseño de cubiertas: Pamela Ojeda y el autor.

Imagen de portada: El bergantín "*Beagle*"
en el canal Murray, acuarela de Conrad Martens.

Impreso en Chile

"La Prensa Austral", Punta Arenas, Magallanes
2005

Derechos reservados para todos los países de habla hispana.

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

MATEO MARTINIC

CRONICA DE LAS TIERRAS DEL SUR DEL CANAL BEAGLE

Editado por

HOTEL


LAKUTAIA

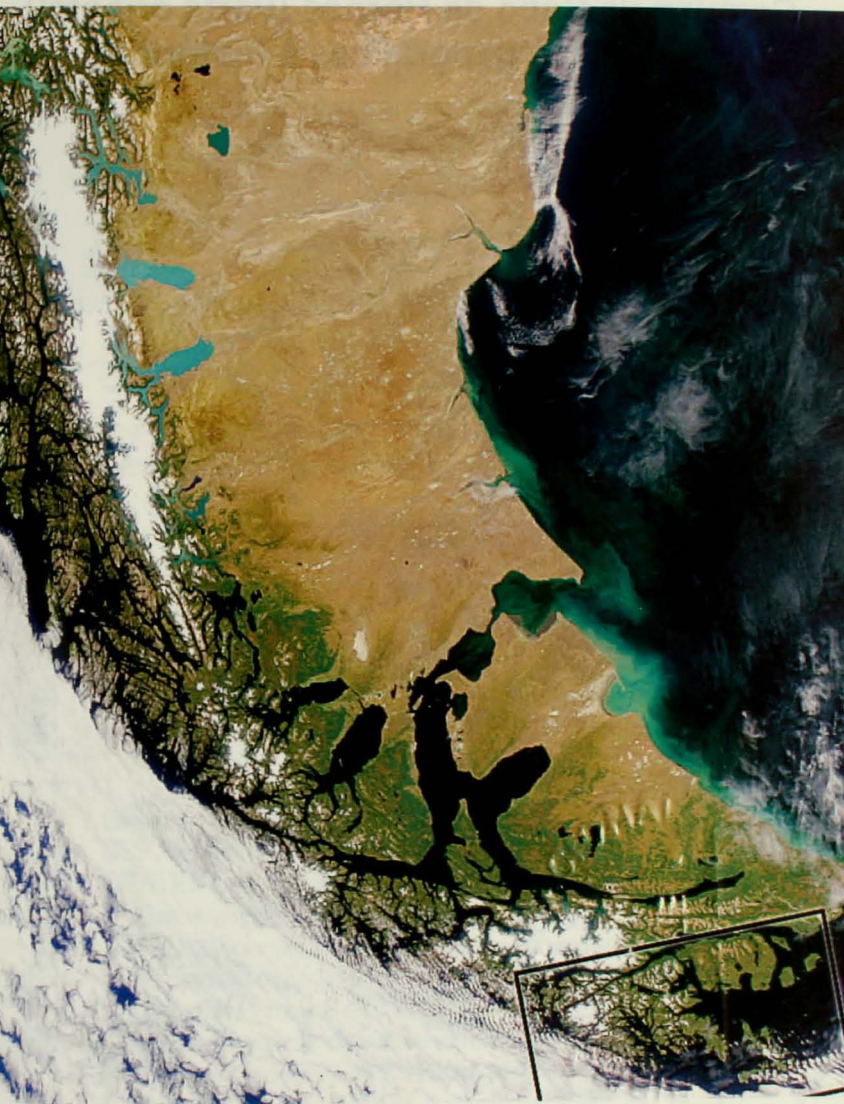


Imagen satelital NASA (TERRA) de la parte austral de Sudamérica deformada por proyección plana. El recuadro señala la ubicación del Archipiélago Austral de la Tierra del Fuego.

Comuna de Cabo de Hornos (Parte oriental)

Referencias geográficas e históricas



Contenido

Prólogo a la segunda edición	11
FINIS TERRAE	13
A modo de introducción geográfica	15
<i>Primera parte</i>	
EL MUNDO PRISTINO	19
Capítulo primero	
LOS DUEÑOS DE LAS AGUAS Y DE LA TIERRA	21
- Yámana: los habitantes del confín del mundo	21
- La opinión de los foráneos sobre los aborígenes	33
Capítulo segundo	
DESCUBRIMIENTO Y RECONOCIMIENTO CIENTIFICO DEL TERRITORIO	37
- Los navegantes extraviados	37
- El ciclo holandés con un breve intermedio hispano	40
- El dominio de España	44
- Filibusteros, mercantes y científicos	45
- El descubrimiento del interior del archipiélago por Fitz Roy	46
- Los viajes científicos de fines del siglo XIX	47
- La ruta del cabo de Hornos	49
- Misiones etnográficas y antropológicas.	
Otras expediciones científicas	52
- El misterioso volcán fueguino	54

Capítulo tercero	
LA EPOPEYA MISIONERA	57
- Origen de la inquietud misional británica: la obra del capitán Allen Gardiner, la "Patagonian Missionary Society"	57
- La tragedia de Wulaia	60
- El reverendo Stirling y la continuación de la obra misionera	61
- La Misión Evangélica de la Tierra del Fuego en Ushuaia, 1870-1884	62
- La Misión de Bayly (Is. Wollaston), 1888-1892	63
- La Misión de Tekenika, 1892-1906	70
 <i>Segunda parte</i>	
LA CONQUISTA PACIFICA DEL LEJANO SUR	79
 Capítulo primero	
LOS ADELANTADOS	81
- Loberos y raqueros	81
 Capítulo segundo	
LA FIEBRE AURIFERA	87
- Hallazgo de placeres en los territorios australes	87
- La avalancha croata	89
- Ocaso y significado de la explotación aurífera	94
 Capítulo tercero	
CHILE SE INTERESA POR LAS REGIONES MAS AUSTRALES DE SU TERRITORIO	99
- Preocupaciones iniciales de jurisdicción. Los gobernadores Briceño y Señoret	99
- La lucha de influencias en el lejano sur	105
- Fundación de Puerto Toro	108
- Concesiones de terrenos para la colonización	117
- Concesiones de pesquería	122
- La Armada de Chile en los mares del sur	125
- Panorama del territorio al concluir la primera década del siglo XX	128
- El término de la Misión Inglesa	131
- El ocaso de la colonización	135

Capítulo cuarto

CUATRO DECADAS DE DECADENCIA Y ABANDONO	139
- Fin del proceso colonizador. Actividades marítimas	139
- La concesión Hinojosa, sus circunstancias y lamentables consecuencias	143
- La Reserva Yámana	146
- Desnacionalización e influencia argentina	150
- Decadencia del territorio austral	151
- Una fugaz reacción gubernativa	153
- De nuevo el abandono. Los días sin historia	157

Tercera parte

INCORPORACION DEFINITIVA A LA CIVILIZACION Y A LA NACIONALIDAD CHILENA	161
---	-----

Capítulo primero

LA OBRA PIONERA Y CIVILIZADORA DE LA MARINA DE CHILE	163
- Sucesivos gobiernos buscan poner fin al abandono oficial de las Islas Australes	163
- El Presidente Ibáñez impulsa el desarrollo de las Islas Australes. Acción civilizadora y jurisdiccional de la Armada Nacional	168
- Fundación y adelanto de Puerto Luisa (Puerto Williams)	170
- El servicio silencioso	173
- Hacia una entidad político-administrativa diferenciada	174
- La obra del almirante Mc Intyre	176
- Consecuencias del desarrollo de Puerto Williams en la evolución de la zona austral	177

Capítulo segundo

EL NUEVO IMPULSO COLONIZADOR	179
- Circunstancias que imponían una nueva acción colonizadora. El Plan Navarino. Medidas varias de progreso y desarrollo. Los últimos pioneros de Magallanes	179

<i>Cuarta parte</i>	
LA CUESTION DEL BEAGLE	187
Capítulo primero	
EL ORIGEN DEL PROBLEMA.	
LAS INTERPRETACIONES GEOGRAFICAS Y JURIDICAS	189
- El Tratado de 1881. Posesión y jurisdicción	189
- Las proposiciones de arreglo	196
- La cuestión se agudiza	200
- Al fin el acuerdo	203
Capítulo segundo	
EL PROCESO ARBITRAL Y SUS CONSECUENCIAS	205
- El Laudo y las tensiones sobrevinientes	205
- La mediación de S.S. Juan Pablo II	222
<i>Quinta parte</i>	
LA EVOLUCION DEL FIN DEL SIGLO XX	235
Capítulo primero	
UN PERIODO DE INQUIETUD Y TENSION (1971-1984)	237
- Los avatares del desarrollo económico y poblacional	237
- La vida a salto de mata	239
Capítulo segundo	
UNA TRANSICION NECESARIA:	
DE LO NAVAL A LO CIVIL (1985 - 2000)	241
- Visiones para el desarrollo	241
- La capital del Cabo de Hornos	253
- El mundo rural austral	254
- La comunidad yámana	255
- Un tesoro natural redescubierto	258
APENDICES I Y II	264
CRONOLOGIA HISTORICA SUDFUEGUINA	265
FUENTES DE CONSULTA	273

Prólogo a la segunda edición

Corridas tres décadas y algo más desde la edición original, nos ha parecido conveniente preparar una segunda para esta obra *CRONICA DE LAS TIERRAS DEL SUR DEL CANAL BEAGLE*, en el contexto de un renovado y generalizado interés por el distrito meridional del archipiélago de la Tierra del Fuego.

Esta nueva entrega es, ciertamente, mucho más que una mera revisión y puesta al día de lo investigado y escrito hace años, pues tal proceso ha implicado además la sustitución de textos, la incorporación de otras materias y la redacción de partes nuevas, a fin de dar al contenido de la obra la mejor calidad en diferentes sentidos y hacer del libro un instrumento de provecho. Ha habido, así, especial preocupación por mejorar la información histórica y etnográfica sobre los habitantes originarios, como respecto del afán misionero evangélico, toda una gesta humanitaria digna de ser conocida y perpetuada. Particular énfasis se ha dado a la que en su hora se conociera como “La cuestión del Beagle”, por la íntima vinculación geográfica que tuvo con el distrito austral y por su relevancia histórica indudable, incluyéndose una relación completa sobre el mismo desde su origen hasta su solución con el Tratado de Paz y Amistad de 1984. Por fin, visto el tiempo transcurrido desde la primera edición, cerrada a 1970, cabía agregar una relación sucinta, pero suficientemente comprensiva, acerca de la evolución de la vida humana y de las actividades económicas, administrativas y científicas que se han desarrollado en el área meridional de Magallanes durante el tercio final del siglo XX y hasta el presente.

El Autor

Punta Arenas, setiembre de 2005

Finis terrae

A modo de introducción geográfica

Si el lector toma un mapa que incluya el extremo meridional del continente y lo recorre con algún cuidado, su vista apreciará al llegar al término austral inmediatamente al sur de la gran isla de Tierra del Fuego, canal Beagle de por medio, un conjunto de islas que se le adosan y que se desperdigan hasta el cabo de Hornos. Estas tierras configuran la frontera terrestre que linda con el proceloso océano antártico.

Tiempo hubo en la historia de la geografía en que ellas estuvieron confundidas en la inmensidad de la Terra Australis Incógnita, a la que no se le suponía fin sino hasta el mismo Polo; y cuando un día un extraviado navegante las avistó, afirmó haber llegado *al acabamiento de la tierra*. Y ésta en verdad es su principal característica, pues tales islas son el término final, el confín del confín habitado permanentemente por el hombre. Allende ellas al poniente, al sur y al naciente, el mar inmenso y la soledad. Hasta la conquista del continente novísimo -la Antártica- fueron el *finis terrae*, el *non plus ultra* de la geografía y la civilización.

Y están allí al sur, lejanas, ocultas tras una pared inmensa, la cordillera de los Andes Fueguinos, que las aísla y aleja más aún. Son las islas australes, país minúsculo de una etnia ya ida, región singular que ostenta en su flanco occidental las costas de más pavoroso aspecto que imaginarse pueda, y en su interior parajes casi rientes que invitan a ser recorridos y poblados; tierras cuyas aguas exteriores acumulan el mayor número de tragedias marítimas. Islas donde se confunden faunas continentales y extracontinentales, donde plantas y flores crecen en lugares con lozanía digna de mejores latitudes, sitio en fin donde poblar es un desafío incesante para cuerpos y espíritus.

Tierras que por lejanas en una gran región que por sí es suma de lejanía, se incorporaron tardíamente al suceder civilizador. Y la secuencia de su propio acontecer constituye su historia, la pequeña historia que en este libro intentamos.

El Beagle, largo canal que como se ha visto deslinda las islas de la gran tierra fueguina, en un punto de su curso occidental se bifurca en dos brazos, noroeste y sudoeste y sus prolongaciones hasta el canal Ballenero y bahía Cook; despreciando islotes y roqueríos se encierran entre ambos hasta el Pacífico un grupo de islas de británicos nombres: Londonderry, O'Brien, Gordon, Stewart, que expresan el origen de sus descubridores. Estas de ruda geografía, por estar y haber estado desprovistas de vida humana quedan por tanto fuera de nuestra preocupación. En cambio, el mismo Beagle -brazo sudoeste y canal principal- conforma desde la bahía Cook en el occidente hasta el cabo San Pío en el oriente, un arco gigantesco que deja hacia el meridión dos islas mayores, Hoste y Navarino, separadas entre sí por el canal de Murray; tres menores, Picton, Lennox y Nueva, y hacia el sur, mediando la bahía Nassau y hasta el cabo más famoso y temido de las historias marítimas, el de Hornos, el archipiélago de las Wollaston. Estas islas, de todo tamaño, y sus pequeñas adyacencias, islotes y roqueríos, son el objeto de nuestra breve historia, el escenario físico de los protagonistas del acontecer de humanidad. De entre las nombradas sólo Navarino y sus tres vecinas orientales, Picton, Nueva, Lennox -las islas de la casi secular disputa- tienen contornos regulares. En cambio en las otras, mar y hielo labraron en edades geológicas las costas y configuraron profunda penetración en forma de fiordos y bahías, que en la isla Hoste llegan al extremo de hacerla más que tal, un verdadero conjunto de penínsulas.

Orográficamente las islas son una sucesión constante de serranías y montañas, que en el sudoeste y sur se levantan desde la costa misma y alternando con depresiones en las que alojan lagos y turbales, se extienden cubriendo el territorio insular, pero dejando estrechas superficies costeras planas o semiplanas en las partes nororientales de suyo hópitas y en las que han venido medrando el aborígen y su sucesor, el hombre moderno. La vegetación está ausente en los peñascos y farallones que conforman las costas de siniestro aspecto del sud y sudoeste, azotados permanentemente por el mar y la lluvia, y se muestra en cambio abundosa y pujante en las depresiones y valles hacia el este y en las costas del interior menos expuestas al castigo de los vientos oceánicos, que señalan en todo caso su fuerza y persistencia en la inclinación que se aprecia en árboles y arbustos. Pero doquiera se observe se apreciará vida animal, escasa o abundante, pero actividad vital al fin, sea en las renegridas rocas donde se refugian las contadas manadas de lobos de mar, sea en las costas donde vigilan albatroses, petreles y otras grandes aves marinas; ora en el bosque húmedo, dominio de los pajarillos canoros, ora en

las serranías o la montaña; bien en bahías, fiordos, costas y lagunas, bien animando los cielos durante el sereno o la tormenta.

En tan singular medio geográfico, la belleza de la naturaleza adquiere características poco comunes, magnificada por la colosal geología y la salvaje grandiosidad, y se manifiesta en los múltiples y variados escenarios que el viajero impresionado admira al navegar las aguas de los canales, pasos y bahías. El mar en su color y movimiento, lo abrupto del litoral, la navegación, las rocas, las montañas, el hielo de los glaciares que por su luminosidad y tonalidad proporciona sensaciones que para comprenderlas requieren ser vividas, porque no admiten descripción; en fin, los cielos cambiantes, la vida animal, constituyen los elementos que adornan y conforman con prístina hermosura el paisaje de las tierras y mares del extremo sur americano.

El pequeño territorio descrito así en sus principales particularidades, cuya área -terrestre y marítima- tal vez bordea los 18.000 kilómetros cuadrados, conforma lo que genéricamente desde fines del siglo XIX se conoció para fines político-administrativos como Islas Australes, cuya breve historia pasamos a reseñar.

Primera parte

El mundo prístino

Capítulo Primero

Los dueños de las aguas y de la tierra

Yámana: los habitantes del confín del mundo

En la parte austral de la Tierra del Fuego, bien sea por la posición que adopta el archipiélago con una orientación general NO-SE, bien por el hecho adicional de la decreciente altura y cambio de dirección de los Andes Fueguinos, se ha generado un territorio insular que no obstante estar situado al sur de la cadena orográfica señaladora de diferencias climático-ambientales, se presenta más hópito que otros distritos archipiélagos.

Allí, en lo que también conforma el antemural del continente frente al impetuoso océano antártico, fueron a dar hace milenios los adelantados de la extrema migración de la cultura de los cazadores y pescadores. Estos, habiendo encontrado favorable el ambiente, como en cierta medida lo es, acabaron por instalarse y adaptarse haciendo del mismo su patria marítima¹.

Se denominaban *Yámana*, término genérico para designar a los seres humanos ("nosotros", "nuestro pueblo"). No obstante la relativa amplitud del territorio, su existencia parecía centrarse sobre dos ejes casi perpendiculares entre sí, como son los canales Murray y Beagle, lo que significaba una preferencia por los correspondientes litorales, como lo prueba la densidad y magnitud de las localidades arqueológicas descubiertas hasta el presente. Su nomadismo los había llevado y llevaba a desplazarse hacia distritos menos hospitalarios y marginales al occidente del Murray, comprendiendo la laberíntica isla Hoste y las islas que se suceden hasta la entrada del canal Cockburn,

¹ Excavaciones practicadas en 1991 por la arqueóloga, Dominique Legoupil en un yacimiento del seno Grandi (costa sur de la isla Navarino), han permitido datar la presencia humana en seis milenios antes del presente.

del mismo modo que hacia el este de Navarino, al conjunto de islas que enfrenta al Atlántico, y hacia el sur, el archipiélago del Cabo de Hornos.

De tal manera se habían originado cinco parcialidades territoriales afirmadas en diferencias dialectales y en pugnas ocasionales por el aprovechamiento de sectores fronterizos: *Wakimaala*, que era la gente que habitaba el distrito más favorable y poblado, en ambas bandas del Beagle, desde Yendegaia hasta la longitud de Puerto Róbaló en Navarino, y el Murray en toda su extensión, incluyendo el fiordo Ponsonby de la isla Hoste; *Utumaala*, esto es, los canoeros que habitaban al oriente desde Puerto Williams y la isla Gable hasta el grupo de Picton, Lennox y Nueva. Es posible que fueran individuos pertenecientes a esta parcialidad los que en época indeterminada alcanzaron hasta la isla de los Estados; *Inalumaala*, cazadores bravíos y temidos del occidente, que deambulaban por ambos brazos del canal Beagle desde punta Divide hasta el Brecknock; *Ilalumaala*, habitantes del frente oceánico sudoccidental y de las correspondientes aguas interiores, desde la bahía Cook hasta el Falso Cabo de Hornos; y, por fin, los *Yeskumaala*, también salvajes peligrosos, que poblaban el archipiélago del Cabo de Hornos. Incluso, en el interior de algunas parcialidades existían subdivisiones locales, como era el caso de los canoeros que habitaban el distrito central y el de los Ilalumaala, donde el seno Año Nuevo conformaba el área de separación.

Este contingente humano, definitivamente el más remoto y aislado de cuantos poblaban la periferia americana, fue el último en ser conocido por los europeos y ello tuvo ocurrencia en 1624, cuando la flota holandesa del almirante Jacobus L'Hermite se encontró con algunos indígenas en aguas de la bahía Nassau. De este suceso dejaría constancia el vicealmirante Geen Huygen Schapenham, a través de una descripción muy puntual sobre el físico, costumbres y carácter de los nativos:

Los habitantes de la Tierra del Fuego son, por naturaleza, blancos como los de Europa: tal es la apariencia de un niño que hemos visto. Se embadurnan el cuerpo y lo pintan de muchas maneras: unos se adornan con pintura roja la cara, las piernas, los brazos, las manos, otros llevan una mitad del cuerpo en rojo y la otra en blanco, de manera que cada uno está pintado de una manera particular. Su figura es apuesta, sus miembros bien proporcionados, y su altura parecida a la de los europeos. Tienen el cabello negro; lo llevan largo y tieso para parecer más terribles; sus dientes son filosos como cuchillos. Los hombres andan completamente desnudos, sin cubrir sus vergüenzas, pero las mujeres se tapan con un pedacito

de cuero, se pintan como los hombres, y se adornan el cuello con un collar de conchas. Algunos indígenas, pero pocos, se cubren los hombros con una piel de foca, que les da poca protección contra el frío, tan extremo en esta región, que es maravilla que puedan aguantar el invierno. Construyen sus chozas o casitas con troncos de árboles; redondas abajo, terminan en forma de punta, a manera de las tiendas de campaña, con una apertura en la parte más alta para dejar escapar el humo. Estas chozas están asentadas en un pozo de dos a tres pies, cavado en el suelo, y recubiertas de tierra en su parte exterior. No se encuentran en ellas sino unas pocas canastillas de junco en las cuales guardan sus aperos de pesca: unas líneas con anzuelos de piedra ingeniosamente tallada, en los cuales cuelgan mejillones; pescan así tantos peces como quieren. Tienen varios tipos de armas. Unos llevan arcos y flechas con puntas de piedra en forma de arpón, hechas con mucho arte. Otros se arman de largas lanzas cuya punta es un hueso filoso provisto de dientes para clavarse mejor en las carnes. Utilizan también garrotes y hondas que manejan con mucha eficacia, así como cuchillos de piedra bien afilados. Llevan permanentemente sus armas consigo, porque, según entendimos, están siempre en guerra con otro clan que vive unas millas al este, en el Paso Goree y cerca de la Isla Terhalten; éstos se pintan de negro, mientras los de las bahías Windhond y Schapenham se pintan de colorado. Sus canoas son dignas de admiración. Para construirlas, toman la corteza de un árbol gruesa; la modelan, recortando ciertas partes y volviendo a coserlas, de manera que adquiera la forma de una góndola de Venecia. La trabajan con mucho arte, colocando la corteza sobre maderos, como se hace con los barcos en los astilleros de Holanda. Una vez obtenida la forma de góndola, refuerzan la canoa cubriendo el fondo de punta a punta con palos transversales, que recubren a su vez de corteza; luego cosen el conjunto. En estas canoas, que miden 10, 12, 14 ó 16 pies de largo por dos de ancho, se sientan cómodamente siete y ocho hombres, navegan tan eficazmente como lo harían en una chalupa de remos. Por su naturaleza y su carácter, estos indígenas se parecen más a los animales irracionales que a los seres humanos. Aparte de que se alimentan de carne humana cruda y de que no hemos notado en ellos el menor rasgo de religión ni de cultura, carecen totalmente de pudor².

Hay en lo transcrito observaciones acertadísimas que se

² Pablo J. Gallez, "La más antigua descripción de los Yámana", en *Karukinká*, número 15, pág. 17 y sgtes., Buenos Aires, 1976.

corresponden cabalmente con otros antecedentes etnohistóricos posteriores, ratificados además por la arqueología, lo que denota la acuciosidad informativa de Schapenham. Sin embargo, tal fidelidad no ampara la visión de este marino en lo tocante al aspecto, estatura y conformación física de los yámana, menos aún el apresurado juicio que hace acerca de su carácter e inteligencia. Estos indios, claro está, eran bajos, desproporcionados y tan poco agraciados como los kawéskar, sus vecinos del noroeste, lo que nos exime de mayor precisión. Por lo demás, su aspecto era tan repelente que -sin compartirlos en lo absoluto- deben entenderse tanto el duro juicio precedente, como los de la mayoría de los observadores posteriores. Así, entre otros, Robert Fitz Roy los llamaría *remedos de seres humanos*; pero quien exageraría la nota sería Charles Darwin, quien calificaría a la etnia de *cretina, miserable y ruin*, a sus componentes como *degradados salvajes*, dudando incluso de su condición humana, para concluir lapidario *no he visto en ninguna parte seres más abyectos y miserables*³.

Por cierto, nada parecía haber en el aspecto de estos infelices nativos que, de primera, impresionara mejor a los observadores foráneos: malolientes, feos, contrahechos y desnudos, semejaban sin proponérselo la imagen misma de la estupidez, la depravación y la miseria humanas. De aquí entonces el origen de la leyenda que cobraría fuerza con el correr del tiempo, que situaría a estos indígenas casi en el nivel mismo de la animalidad, pues hasta se les endilgaría un apéndice caudal...

Pero estos desventurados aparentes eran robustos y ágiles, hechos para su bravío territorio y físicamente funcionales a su rudeza, y nada estúpidos, es más, sorprendentemente inteligentes. Como los kawéskar eran otro ejemplo cabal de adaptación a un medio ambiental muy exigente.

Lo probaba su ergología, portento tecnológico de inventiva, funcionalidad y eficacia para los fines requeridos. La minuciosa descripción de Schapenham, hace innecesaria una referencia mayor. Unicamente cabe hacer su enumeración para dar una idea acerca de su variedad: arco, flechas (con punta de piedra o hueso) y carcaj; arpón pequeño y arpón grande con cabezas móviles de hueso, de espadón simple y serriformes; azayaga y venablo (monocéfalos y bicéfalos), puñal y lanza; honda de cuero, cuerda y vara corredizas, horquillas para extraer mariscos y crustáceos, partidore de mariscos; sedal para

³ *Diario de viaje de un naturalista alrededor del mundo en el navío de S. M. "Beagle".* Madrid, 1921, págs. 292, 296 y 304.

pesca, cuchillo y raspador de conchas, cuchillo de piedra; cuña de hueso, descortezador de hueso, tenaza para tizones; guardamanos de cuero, bolsos para colores, bolsos grandes, brazaletes, todo de cuero; balde y cubilete de corteza; maroma y cesto de junco tejido; peines de barba de ballena y de mandíbula de delfín y collares. Además debe mencionarse la canoa de corteza. Esta embarcación sólo puede ser calificada como un verdadero prodigio de tecnología náutica: sencilla, fácil de construir, maniobrable, liviana, con capacidad suficiente para una familia, en fin. Con ella, a lo largo de siglos, si no de milenios, los yámana y sus predecesores fueron capaces de *navegar en los mares más violentos del mundo, en la vecindad del cabo de Hornos*, en rotunda afirmación de la etnóloga Anne Chapman, que compartimos⁴.

En lo tocante a la vivienda, la común era de tipo unifamiliar y admitía dos formas, una, la conoidal, y otra, la abovedada. Ambas eran una respuesta tecnológica a las condiciones ambientales. De tal modo, la abovedada era la más abrigada y protegía mejor de la lluvia y la nieve, por lo que se la empleaba en el distrito occidental donde abundan las precipitaciones. Su construcción, de planta circular, se hacía con varas cuyos extremos se hincaban en el suelo en tanto que los otros se curvaban y entrecruzaban para conseguir la forma de bóveda; se cubría con ramas y pieles, y se empleaba pasto seco y musgo para tapar los huecos. La choza conoidal, propia del distrito oriental, también era de planta circular y se levantaba con gran rapidez empleando para ello troncos delgados que se apoyaban unos contra otros en el vértice. Los huecos entre los mismos se rellenaban con musgo y la estructura se cubría con pieles de lobo. Ambas poseían una sola entrada, el fuego ardía en el centro y en su ocupación no había regla alguna, al revés de lo que acontecía entre los sélknam.

En circunstancias especiales, excepcionales como el varazón de una ballena o ante la inminencia de un invierno riguroso, algunas familias emparentadas entre sí erigían una cabaña de mayor tamaño, cuyas características la asemejaban a la abovedada, pero más extendida. En su interior, cada familia ocupante elegía un lugar determinado, con acceso al fuego para lo que el fogón era de tipo alargado. En casos de necesidad de alguna holgura debido al número de ocupantes, junto al toldo plurifamiliar se levantaba uno menor para los niños. No obstante el hábito nómada, bajo el cual lo usual era que cada familia se instalara en tierra en forma solitaria, solían darse

⁴ *El fenómeno de la canoa yagán* (Ediciones de la Universidad Marítima de Chile, Viña del Mar, 2003).

campamentos colectivos en circunstancias tales como el varazón de cetáceos o el desarrollo de ceremonias de iniciación.

Respecto de la vestimenta, resulta obvio decir que la misma era un elemento que en absoluto brindaba abrigo. Los yámana por su proceso de adaptación corporal a la severidad del entorno, habían hecho de la desnudez algo funcional al ambiente. Embadurnados de grasa de lobo marino de pies a cabeza, soportaban bien el rigor del frío y la pequeña capa de piel que les cubría las espaldas, cuanto más podía servir como protección adicional contra el viento. El cubresexo era de uso obligado entre las mujeres, desde niñas, por razón de decoro, no así entre los hombres. Por fin, unos y otros, calzaban mocasines confeccionados con cueros de lobos.

En su vida cotidiana los yámana recorrían sus territorios de caza y recolección bien delimitados por la tradición, aprovechando de sus recursos, vigilantes además para impedir la violación de la propiedad consuetudinaria por parte de miembros de una parcialidad ajena. Reconocían y respetaban de esa manera el dominio grupal sobre los recursos naturales del correspondiente distrito, norma que admitía como excepción la circunstancia de un varazón de ballena, la necesidad de obtener determinados bienes que únicamente se encontraban en lugares bien conocidos, los que de tal manera eran de acceso y aprovechamiento común libre (v. gr. bosques con árboles de troncos apropiados para la fabricación de canoas, yacimientos de pedernal). De igual modo se hacía excepción a dicha regla en caso de privaciones extremas por las que ocasionalmente podía pasar alguna familia, lo que la obligaba a buscar alimentos por donde se los encontrara.

Aparte de ese dominio grupal, la costumbre reconocía la propiedad común sobre las cabañas ceremoniales del Chiéjaus y el Kina; en un grado más restringido se situaba la propiedad familiar que se extendía sobre los bienes de uso ordinario (toldo, canoa, pieles de abrigo, alimentos), y la personal, referida a las pertenencias individuales del cazador (v. gr., sus armas), la mujer (sus cestos y adornos) y los niños (objetos lúdicos). La armonía social imponía el respeto de esas distintas formas de dominio, castigándose las transgresiones con distinta severidad.

Los yámana eran gente de paz, aunque irritables y celosos de su dignidad y derechos, por lo que la violación de los mismos los hacía ser vengativos y buscar la justicia por mano propia. En otro sentido eran frugales y muy altruistas; aceptaban la tarea cotidiana como cosa necesaria o gravosa, en la que ambos sexos compartían equitativamente la carga, aunque de acuerdo a las correspondientes

especialidades. Respetaban la tradición y los mitos recibidos de los antepasados, y en todo momento procuraban ceñir sus conductas individuales al bienestar colectivo. Eran particularmente respetuosos de los mayores, así como amantes apasionados de sus hijos, a los que cuidaban para que crecieran fuertes y educaban inculcándoles normas morales destinadas a ser de ellos gente de bien.

Viviendo como lo venían haciendo por generaciones en un medio natural muy difícil y marginal, habían desarrollado notablemente sus facultades y sentidos, con los que conseguían enfrentarse con éxito a las distintas contingencias y circunstancias por las que de ordinario debían pasar. Habían obtenido -como los otros aborígenes meridionales- un conocimiento admirable sobre la determinación del tiempo y eran excelentes observadores de la naturaleza y de sus variados hechos y fenómenos, respecto de cuya ocurrencia disponían de una satisfactoria explicación mítica o mágica. No les eran desconocidas algunas nociones astronómicas, y así sabían de los movimientos de los astros del firmamento y seguían sus distintas fases e individualizaban estrellas y constelaciones. Muy lejos estaban pues del supuesto embrutecimiento que creerían advertir en ellos los observadores foráneos.

Su inacabable deambular marino les brindaba un conocimiento geográfico admirable: dominaban casi a la perfección hasta los menores accidentes de su territorio marítimo y para todos ellos tenían sus denominaciones distintivas, fuesen bahías (*aia*), costa (*yusha*), canales (*shaga*), islas (*yuska*, *yusha*), con cuyo recorrido y explotación se satisfacían en plenitud. Llamaron a los canales, sus grandes caminos marinos, *Onashaga*, “canal de los onas” (Beagle), y *Yagashaga*, “montaña-valle-canal” (Murray), y dieron los nombres de *Usin*, *Wala*, *Imien*, *Shanushu*, *Shakaku*, *Yashousin*, y *Onaisin* a la gran tierra de sus vecinos del norte⁵.

Este pueblo, al que otros verían tan privado de bienes y delicias juzgando solamente su apariencia y el contexto de su salvaje entorno, había conseguido elaborar y desarrollar a lo largo de milenios una vida espiritual admirable por la riqueza y variedad de su contenido, por su profundidad y complejidad, comparable, si no superior, a la de sus vecinos del norte, allende las grandes montañas. Fue precisamente esa faceta de su cultura absolutamente discordante con su paupérrima imagen física y su menguado patrimonio ergológico, la que los situaría en un nivel digno del mayor elogio. Su mundo

⁵ Los nombres, corresponden respectivamente a los siguientes accidentes geográficos: canales Beagle y Murray; islas Hoste, Navarino, Lennox, Nueva, Picton, Wollaston y Tierra del Fuego.

espiritual en nada desmerecía al de otros pueblos primitivos con rico acervo mítico-religioso, como se comprobaría más tarde.

Los yámana se explicaban el origen de todo lo existente a través de una elaboración intelectual, que era el fruto de la reflexión acumulada y transmitida desde lo más remoto del tiempo, según la cual todo su mundo o universo circundante, vital o inerte, era la obra directa de un espíritu superior y lejano, omnipotente y omnisciente del que todo dependía en primera y en última instancia. Además de tales cualidades y atributos era por esencia independiente y ajeno a toda forma mitológica. Entre él y otras entidades espirituales había un verdadero abismo que los separaba y a aquél lo mantenía distante, por sobre todos. Por ende, era tan respetado como temido y los indios se referían a él con circunloquios, pues era un espíritu al que no se le conocía el nombre, y así lo nombraban de varias maneras, pero de preferencia *Watawineiwa*, esto es, el antiquísimo o muy anciano, para significar su origen anterior al tiempo, o bien *Hidabuan*, “nuestro padre”.

De esta divinidad suprema emanaban las formas del vivir cotidiano y las normas que lo regulaban, las leyes y los derechos, y la misma asumía su supervigilancia y podía castigar su incumplimiento con enfermedades y muertes. De ella derivaba *la vida y la felicidad, la salud y toda clase de éxito, el tiempo bueno y el malo*⁶. Era entonces, un espíritu todopoderoso y activo, que prescindía del obrar humano y de la dinámica de la naturaleza. Por tanto, los yámana lo veneraban profundamente y, al revés de lo que acontecía entre los sélknam, lo hacían con mayor sentimiento y frecuencia. De esa manera tenían sus oraciones rogativas, para la protección grupal o personal, por ejemplo para impetrar de *Watawineiwa* un tiempo favorable durante un viaje o una cacería exitosa; pero también las había de gratitud y vivo reconocimiento cuando aquél se mostraba propicio, y de dolor y congoja cuando entendían que habían sido castigados, por su omnipotencia. La religión yámana era así toda una sorprendente elaboración espiritual que ha sido valorada por los etnólogos como algo original y peculiar, fuente al propio tiempo de toda su preceptiva ética.

Tornando a la cosmogonía aborígen, había una notoria semejanza en las formas de cómo yámana y sélknam explicaban la prosecución de la obra creadora del universo, lo que hace suponer un tronco inspirador común, asaz remoto. Así los howen de éstos, eran los *yoalox* de aquéllos, con quienes se había originado la mitología. Unos

⁶ Martín Gusinde, *Hombres primitivos de la Tierra del Fuego* (Sevilla, 1951), pág. 294.

y otros habían sido partícipes de una inmigración remota a la que se debía el poblamiento inicial del territorio, pero no eran propiamente humanos, aunque se comportaban como tales, siendo más bien una suerte de semidioses o héroes míticos. Originalmente constituían un grupo familiar que había enseñado a los hombres la manera de fabricar sus canoas, instrumentos y armas, de cómo navegar y cazar, obtener el fuego y, en fin, muchas otras artes y habilidades. A ellos se debía incluso el conocimiento de la libido y la madurez sexual, la generación de la vida intrauterina y el nacimiento, así como la institución de la muerte. Junto con los yoalox, pero conformando otro grupo familiar habían arribado *Lem*, el Hombre-Sol, *Akáinik*, el Arcoiris, que era su hermano, y la esposa de éste, *Hánuxa*, la Mujer-Luna. A ésta se atribuía la introducción del matriarcado primigenio entre los yámána, creencia que contribuye a asemejar las dos vertientes míticas fueguinas. Estos poderosos espíritus humanoides eran los responsables de la consumación de la creación original, que incluía las formas vivas e inertes y sus distintas denominaciones, pero también eran los autores de las instituciones sociales. Concluida su tarea, inmortales como eran, unos se habían transformado en animales y se incorporaron al mundo natural, y otros se marcharon a la bóveda celeste para vivir eternamente como astros.

Tras ellos llegaron los hombres propiamente tales, que recogieron sus enseñanzas y las transmitieron como un preciado legado de generación en generación. Así, un conjunto de narraciones tradicionales daba cuenta de las tareas y hazañas de esos espíritus portentosos, recordándose en ellas, en particular, al sol bienhechor que vivificaba con su calor y al admirado arco iris que teñía con sus colores el firmamento diurno, anunciando el cese de las lluvias, lo que era un reflejo evidente de la reacción anímica de los humanos ante las circunstancias naturales favorables y propicias. Este acervo mítico se complementaba con otras elaboraciones destinadas a explicar las conductas de los animales, en un contexto animístico. De esa manera, por ejemplo, se refería la historia de los cormoranes, que daba a entender el porqué de sus diferentes graznidos, o aquella que contaba por qué la nutria habitaba en cuevas excavadas bajo tierra, y varias otras leyendas cuyos protagonistas eran los animales con los que se topaban a diario los indígenas. Las había también referidas a los hombres y sus comportamientos risibles o reprochables.

Estas y otras materias integraban un conjunto riquísimo que era totalmente desconocido para los ajenos a la raza y que recién podría rescatarse para el conocimiento occidental y por tanto valorizarse debidamente tras las experiencias y estudios de Martín Gusinde.

El mundo mítico de los yámana se integraba con una serie de espíritus secundarios o menores, por lo común malignos, a excepción de los *yefacel*, que eran bondadosos. Con su vigencia nutrían sus supersticiones y justificaban en parte la institución del chamanismo, *yekamush*. Entre ellos se contaban los temidos antropófagos, *apananusi*, quizás inspirados por el temor que sentían por los vecinos *kawéskar*; también los espíritus del agua, *lakuma*, y los horribles *hannus*, gigantes del bosque, unos y otros terror de los cazadores y navegantes solitarios, cuya maléfica presencia podía ser neutralizada con la compañía protectora de los *yefacel*, pues cada *yamána* tenía el suyo. Las supersticiones eran abundantes y se originaban tanto en circunstancias de la vida diaria como en situaciones propias del mundo animal.

Pero era en la valoración de uno de los momentos trascendentes de la existencia humana, la pubertad, donde la espiritualidad yámana alcanzaba una significación excepcional. Ello se lograba a través de las instituciones del *Chiéjaus* y el *Kina*.

Ambos poseían un complejo y polifacético contenido religioso, mítico, mágico, pedagógico y social. Eran así instituciones claves para la supervivencia y continuidad de la comunidad. El *Chiéjaus* era en cierto sentido una prolongación de la educación paterna y su objetivo era hacer de los jóvenes púberes, varones o hembras, futuros adultos de provecho para la sociedad yámana. El *Kina*, de mayor importancia, era una instancia superior, de contenido secreto y realización aperiódica, destinada a iniciar a los jóvenes en los arcanos étnicos, pero únicamente a los varones, quienes sólo accedían a tal posibilidad tras el aprendizaje ritual previo y necesario del *Chiéjaus*, cuya experiencia los dejaba en condiciones de participar con provecho en la ceremonia principal. Había así, en sus rasgos principales, una cabal concordancia y semejanza en el ceremonial correspondiente de *kawéskar* y *yamána*.

Concertadas algunas familias para el efecto, por lo común reunidas previamente en un paraje costero debido a una circunstancia natural o social convocante, se erigía sobre una eminencia la gran cabaña del *Kina*, a suficiente distancia del resto de los toldos para asegurarse de que ni las mujeres ni los niños observaran en detalle lo que se hacía o escucharan lo que se hablaba en su interior. La gran choza ceremonial era de forma cónica, construida con troncos y de acuerdo a un tamaño que variaba según la capacidad requerida. Concluida la construcción, se la decoraba interiormente con franjas de pintura roja, blanca y negra que simbolizaban el litoral marítimo en sus expresiones geológica, acuática y vital, respectivamente.

Como el Hain de los sélknam, el Kina tenía por fin recordar la predominación masculina en el contexto del mito del matriarcado vencido. Su desarrollo se hallaba tan regulado en éste como en aquél y el contenido ideológico, con su acompañamiento mágico, se transmitía a los participantes en forma de una narración escenificada por la intervención de los espíritus, que eran personificados por adultos experimentados, pintarrajeados y cubiertos con máscaras, cuyas acciones, pantomimas y juegos, estaban dirigidas a atemorizar y mortificar a los iniciados. De esos espíritus, los principales eran *Lexakipa*, genio femenino tutelar de la gran cabaña ceremonial, con poder suficiente como para enfrentar a *Tanuwa*, violenta y malvada por excelencia, y por tanto entendida y figurada como una hembra horrible. Se incluían además *Kalampasa*, igualmente temido por sus maldades y *Ciunku*, el perverso asesino. Las escenas terroríficas se alternaban con la intervención protagónica de los genios bondadosos, *Tulemayaka*, *Tukaciyaka* y *Kinaiaagëllum*, entre otros, cuya colorida decoración facial y corporal (tanto para los espíritus maléficos como para los benéficos) estaba cargada de simbolismo y hacía de su desarrollo todo un arte pictórico-mágico, y con las narraciones destinadas a informar a los azorados jóvenes. Así, sobre el mito del origen y el matriarcado, de contenido sustancial semejante al propio de los sélknam, aunque claro está, con variaciones adecuadas a la historia étnica y a la naturaleza del territorio yámana. De esa manera adelantaba el desarrollo ritual y los iniciados iban superando una a una sus distintas fases y que al fin, tras un lapso indeterminado, concluía con una ceremonia especial llamada *Makainkima*, en la que el chamán o yekamush les aplicaba unas pinturas faciales distintivas y les entregaba el cintillo de cuero simbólico de su madurez plena, física y espiritual, lo que los dejaba en situación de incorporarse como adultos a la comunidad.

Otra institución de importancia para la vida religiosa y mágica de los yámana era la hechicería. Los chamanes se formaban en una ceremonia particular, la *Loima-yekamush*, suerte de verdadera escuela para la especialidad, a la que sólo ingresaban los candidatos con vocación real, quienes tras larga y concienzuda preparación quedaban en condiciones de ejercer su respetado oficio. El ritual del caso se desarrollaba en una cabaña parecida a la destinada al Kina y tan cargado de simbolismo como éste. Allí, un chamán anciano asumía la dirección de la ceremonia que contaba con la participación de varios otros yekamush, e instruía cuidadosamente a los aprendices a lo largo de agotadoras sesiones, en que no faltaban los estados de trance o sueño hipnótico y de autosugestión, como parte

indispensable de la parafernalia ritual. Como sabios, los yekamush eran consejeros y conductores espirituales de la comunidad, función que desarrollaban habitualmente ejerciendo su gran poder, que se nutría en su conocimiento profundo del arcano étnico y natural, ante el respetuoso asombro e inclusive el temor de sus integrantes, y específicamente cuando se requería su intervención respecto de situaciones de carácter propicio o maléfico⁷.

Para concluir, procede hacer una consideración acerca de la actitud de los yámana ante el fenómeno de la muerte. Estos indígenas tenían una comprensión precisa sobre la dualidad esencial del ser humano, materia y espíritu, aquélla perecedera y éste inmortal -el *késpix*-, para el que había desde siempre un lugar en el más allá a través del mar, si bien no había certidumbre sobre la forma en que las almas de los difuntos se incorporaban a una nueva existencia ultraterrenal, y, por tanto, manifestaban su ignorancia sobre el particular, lo que aumentaba el desconsuelo de los parientes y deudos ante la incertidumbre de su destino.

La muerte ocurría por la intervención de Watawineiwa y era causa de un sentimiento profundo de dolor, al par que de irritación y reproche, nunca de maldición, para Aquel que la había decidido. La inminencia y el hecho mismo del deceso se recibía con serenidad pues se trataba de algo inevitable, contra lo que era imposible ninguna reacción.

A los difuntos se les respetaba la posición en la que se hallaban al exhalar el último aliento, así quedaran con los ojos y la boca abierta. Se les envolvía de inmediato en trozos de cuero y bien amarrado, el correspondiente cadáver se le conducía en cortejo funerario hasta un lugar boscoso, siempre al interior, lejos de la costa. Allí se depositaba el cuerpo sobre las ramas de un árbol o sobre un arbusto, se apilaban en su torno ramas y troncos secos y se prendía fuego a todo el conjunto. Una vez que el cadáver caía al suelo, la hoguera debía seguir siendo alimentada -tarea que correspondía a las mujeres- hasta que los restos se quemaran por completo. Luego se esparcía tierra y hojarasca sobre el sitio de la cremación, de modo que en poco tiempo no quedaran trazas del suceso. Mientras así ocurría, todas las personas que habían participado del cortejo, hombres y mujeres, se condolían y gemían. Esta forma de sepultación por cremación aunque común no era exclusiva, pues también se empleaba el entierro en fosas, generalmente en caso de niños.

⁷ Para una mayor información sobre este particular se sugiere consultar a Gusinde, *Los indios de Tierra del Fuego. Los Yámana* (Buenos Aires, 1982), tomo segundo, volumen III, págs. 1375 y siguientes.

Todo el patrimonio material de los difuntos se destruía, bien echándolo con sus restos, sin que en este caso los objetos tuvieran el carácter de ofrenda funeraria como sucedía en otras culturas meridionales. Acaecida la sepultación, seguía un lapso de duelo para los parientes inmediatos del difunto, que se manifestaba con pinturas y mortificaciones corporales, con cantos y lamentaciones expresivos de un intenso dolor anímico.

Al cabo de este bosquejo es posible ponderar, siquiera aproximadamente, la dimensión y profundidad de la cultura yámana. La misma, según escribiría acertadamente Gusinde, *era el resultado magnífico de la incorporación e integración a su terruño, que permitió utilizar con inteligencia y habilidad recursos prácticos con los que este pueblo de cazadores-pescadores y recolectores consiguió defender su posición superior en la lucha con las fuerzas de la naturaleza*. Su acervo cultural, así entendido, resultaba entonces ser la respuesta cabal que expresaba el desarrollo de sus facultades espirituales, en concordancia y equilibrio con las exigencias de su entorno, interpretación válida también para los demás pueblos australes⁸.

La opinión de los foráneos sobre los aborígenes

Así eran los dueños de las aguas y de la tierra, pobres de bienes materiales, de esmirriado pero sano físico y ricos en vivencias espirituales, a los cuales con ligereza increíble un día aciago se les dio el calificativo duro y tremendamente injusto de ser los entes más primitivos y abyectos de cuantos habían salido de las manos del Creador.

Los europeos del siglo del Descubrimiento y de las centurias posteriores, que divisaron y observaron generalmente desde las bordas de sus navíos a los aborígenes, impresionados por su miserable aspecto y condiciones de vida, como por la siniestra visión que tomaban de las costas exteriores de su territorio, emitieron juicios más emotivos e imaginados que razonados y derivaron conclusiones asaz arriesgadas sobre los indígenas, que mentes calenturientas habrían de comentar y cultivar con vigorosa insistencia.

Así, su pobre condición y desagradable aspecto los situaron en el postrer peldaño de la escala humana; de allí a bajarlos a la cuasi

⁸ *Op. cit.*, pág. 1415.

animalidad no había sino un paso... y muy pronto se les endilgó un significativo apéndice, puesto que tales hombres debían por fuerza estar emparentados con los coludos monos. Y luego la referencia cartográfica se estampó en los mapas, con carácter de sentencia contra la que no cabía apelación: *Caudati homines hic*⁹.

Puede pensarse entonces que, posteriormente, al advenir el siglo XIX, el del triunfo de la razón, tan desviado juicio, si tolerable por emanar de gente generalmente ruda e ignorante, y recogido sin crítica y alimentado por un vulgo proclive a la fábula durante los siglos XVII y XVIII, debía ser desaprobado por los hombres de ciencia cuya formación rechazaba verdades *a priori* y exigía experiencia y comprobación aun para las afirmaciones fundamentales. Sin embargo ello no sucedió y cuando en la cuarta década del siglo XIX reconoció científicamente el área meridional de América un joven naturalista, Carlos Darwin, llamado posteriormente a alcanzar la cúspide de la fama en los campos de la Historia Natural y la Antropología, y tomó contacto con los indígenas, el juicio de los siglos precedentes se afirmó y endureció, y el joven sabio les otorgó aun adjetivos más fuertes: *Estos fueguinos (referencia a los haush) pertenecen a una raza muy distinta de la cretina, miserable y ruin establecida más hacia el oeste*¹⁰; o bien: (...) *miserables y degradados salvajes*¹¹ o si no (...) *Al ver tan repugnantes cataduras cuesta creer que sean seres humanos y habitantes del mismo mundo*¹²; para concluir lapidario (...) *no he visto en ninguna parte seres más abyectos y miserables*¹³, juicios todos que el prestigio creciente que otorgarían los años a Darwin había de consolidar más firmemente.

Con todo esta opinión aceptada sin retaceos por la ciencia antropológica de fines del siglo XIX y de comienzos del XX, no podía ser más equivocada e injusta, y el encargado de refutarla y desvirtuarla con seriedad y objetividad científica indesmentibles, habría de ser un antropólogo eminente, el sacerdote alemán Padre Martín Gusinde, quien luego de convivir con los postreros restos, vivos aún culturalmente, de las etnias fueguinas, desarrolló durante varios años un trabajo fundamental, sentando definitivamente la verdad sobre la realidad física, humana y religiosa de los habitantes de las tierras y aguas del sur de la Tierra del Fuego, redimiéndolos del estigma

⁹ *Tabula Geographica Regni Chile*, incluida en la obra del P. Alonso de Ovalle, *Histórica Relación del Reyno de Chile* (1646).

¹⁰ *Diario de viaje de un naturalista, alrededor del mundo en el navío de S.M. "Beagle"*, pág. 292.

¹¹ *Id.*, pág. 296.

¹² *Id.*, pág. 304.

¹³ *Id.*, pág. 304.

de subhumanidad y colocándolos en el sitio honroso de los pueblos primitivos dueños de una rica como valiosa vida cultural.

Hoy alrededor de ochenta individuos, que superviven mestizados físicamente y totalmente transculturados y son objeto de la contemplación y admiración, no exentas de conmiseración, de los actuales "civilizados", constituyen el único resto del que otrora fuera el libre y digno pueblo yámana que -como señalara Gusinde- *adaptado al miserable trozo de tierra, dio vida y animación a su monótono paisaje*¹⁴.

¿Cómo pudo ocurrir -nos preguntamos- la extinción de la raza fuerte y vigorosa como era antes de la llegada del invasor blanco? Y el eminente sacerdote-etnólogo nos da la respuesta: *...todos están ahí aniquilados por la insaciable codicia de la raza blanca y por los efectos mortales de su influencia. El indigenismo en la Tierra del Fuego ya no se puede recuperar. Sólo las olas del Cabo de Hornos, en su constante movimiento, están susurrando continuo responso a los indios desaparecidos*¹⁵.

¡Pobres fueguinos! Su vida ya pertenece definitivamente al pasado; la etnia desapareció en ese increíble holocausto a que conduce a los pueblos primitivos la avasallante civilización occidental. Su presencia y su misérrima existencia -para nosotros- en las increíblemente poco hóspitas islas del sur de América han tenido con todo un sentido precursor: ellos demostraron que una geografía tan hostil era conquistable y habitable. Su paso abrió la ruta por donde otros pueblos más fuertes habrían de transitar más tarde.

¹⁴ Gusinde, *Hombres primitivos de la Tierra del Fuego*, pág. 398.

¹⁵ Gusinde, *op. cit.*, pág. 398.

Capítulo Segundo

Descubrimiento y reconocimiento científico del territorio

Los navegantes extraviados

Encontrado por Fernando de Magallanes el paso entre los océanos más grandes del globo en 1520 y con él avistadas las tierras que lo enmarcan, se vio en la meridional llamada por sus descubridores *de los fuegos o de los humos*, una parte de lo que los geógrafos y cosmógrafos de la época inmediatamente posterior al hallazgo magallánico, imaginaron ser gran continente austral, la *Terra Australis Incognita*.

Aceptada sin mayor crítica esta creencia, todos los esfuerzos se dirigieron al reconocimiento de la ruta del estrecho de Magallanes como indispensable portada para alcanzar las afamadas tierras de la especiería. Las expediciones que con tal objeto se organizaron en España y que durante sus travesías debían sufrir contingencias de todo orden, materiales y humanas, que las diezmaban, tenían que soportar al acercarse al objetivo de los ansiados viajes, la entrada oriental del Estrecho, el embate y castigo durísimos de los vendavales del oeste y sudoeste que averiaban o destruían naos, o bien las desparramaban y hacían recorrer enloquecidas y casi sin gobierno distancias inimaginables.

Ocurrió así que muchas de estas naves extraviadas de las flotas y a merced de los bravíos elementos climáticos meridionales, derivaban hacia el sur, y sus capitanes y tripulaciones pudieron observar, entre asombrados y temerosos, la discontinuidad geográfica del continente y advertir la inmensidad oceánica misteriosa que daba remate austral al mundo.

Inició el ciclo de los navegantes extraviados el capitán Francisco

de Hoces con la carabela *San Lesmes*, de la flota del comendador Francisco García Jofré de Loayza, el segundo en seguir la ruta de Magallanes, cuya expedición al intentar en enero de 1526 entrar por la boca oriental del Estrecho fue desperdigada por un temporal, perdiéndose algunas carabelas mientras la *San Lesmes* era arrastrada hacia el sur alcanzando hasta el grado 55 de latitud austral aproximadamente y avistando *el acabamiento de la tierra*, según daría cuenta más tarde a su almirante. ¿Hasta dónde llegó Hoces, avistó tal vez el cabo que un siglo más tarde sería llamado de Hoorn? Parece improbable, más bien se conjetura que su derivación lo arrastró hacia el sudeste, lo que pudo haberle hecho alcanzar el extremo oriental de la actual isla de los Estados y divisar hacia el sur la inmensidad oceánica.

Pocos años después, en 1540, una de las naves de la expedición de Francisco de Camargo cuyo rumbo también era el estrecho de Magallanes y quien fue el primero en recibir jurisdicción sobre las tierras situadas al septentrión del paso oceánico, habría sido empujada hacia el meridión por una tormenta, y penetrado en el mundo acuático y terrestre que años después sería revelado a la geografía por el descubrimiento holandés, habiendo, inclusive, invierno durante más de seis meses en algún punto de las costas orientales del canal Beagle, según se infiere del diario de navegación de la desconocida nao. Así lo estableció un acucioso estudio del historiador naval argentino, capitán Héctor R. Ratto. Llama la atención, sin embargo, y por ello mueve a cierta duda, que los desconocidos marinos españoles no hayan avistado ni dejado constancia de la presencia de ningún indígena yámana en tantos meses. En todo caso, de ser efectiva la recalada de la nave española, sus tripulantes habrían sido los primeros europeos en conocer parte del territorio insular meridional de América.

Pasaron luego casi cuatro décadas largos y un buen día de 1578 otro osado navegante, el corsario inglés Francis Drake, castigado por las tempestades que no se dan tregua en estas latitudes, fue cogido a la salida occidental del estrecho de Magallanes con su nave capitana y llevado hasta los 56 grados.

Recaló al parecer en la isla Hornos entre el 30 de octubre y el 1º de noviembre. Esa derivación y las observaciones entonces realizadas persuadieron a Drake de haber alcanzado el término del continente americano al sur del estrecho de Magallanes, que hasta entonces se creía que se prolongaba fundido con la mítica *Terra Australis Incognita*, de magnitud todavía inconmensurable. A este famoso corsario debe atribuirse el mérito de la comprobación de la

insularidad fueguina.

Dos años después del paso de Drake, en 1580, el almirante Juan de Villalobos también fue empujado por una tormenta muy al sur, cuando intentaba entrar al estrecho de Magallanes por el oeste, alcanzando océano afuera hasta los 56° de latitud sur, circunstancia que también a él le permitió constatar la ausencia de tierra hacia el meridión.

La importancia del avistamiento de Drake y compañeros hizo que fuera acogido con interés por algunos de los más afamados cartógrafos y publicistas de la época, tales como Nicola van Sype, Michael Mercator, Jodocus Hondius, Joan Martínez y Richard Hakluyt, entre otros, quienes lo consignaron en sus atlas, planisferios y globos. Pero, sin embargo de esa temprana difusión, la novedad geográfica de que se trata no fue aceptada ni seguida por otros cosmógrafos de ese tiempo.

En los mismos días en que Hakluyt daba a la publicidad su mapa y crónica (1599), un capitán holandés, Dirk Gherritszoon Pomp, con su buque *Buena Nueva*, integrante de la expedición Mahu-Cordes, era sorprendido a la salida del estrecho de Magallanes y arrastrado por la violencia de los elementos hasta el sur del paralelo 56, advirtiendo el término continental e incluso alcanzando a avistar -así se afirmaría- las heladas costas del archipiélago de las Shetland en el continente antártico.

Las informaciones que sobre estos acontecimientos e incidencias llegaban al Viejo Mundo en las relaciones de los pilotos, eran recibidas con cautela y celosamente guardadas en los medios oficiales. Pero si los pilotos y capitanes quedaban juramentados en el mantenimiento del secreto, tal reserva no alcanzaba a los tripulantes quienes al calor de las tabernas marineras de los puertos ingleses y holandeses, hacían referencias sobre la existencia de un misterioso tercer paso para llegar a las Indias Orientales¹. Y como en el ambiente de la geografía náutica de entonces nada se perdía, los rumores de las tabernas acababan alojándose en los gabinetes de los cosmógrafos, donde se recogían, analizaban y tamizaban, y se discutían con experimentados pilotos, y servían muchas veces de causa suficiente para nuevas expediciones descubridoras. Así el rumor de los marinantes achispados de ron y ginebra, pasando por los sesudos geógrafos y expertos capitanes, concluía en los despachos de los calculadores y ricos mercaderes, convertido en razón que financiaba construcciones de navíos y encaminaba la organización de empresas.

¹ El primer paso por orden cronológico de descubrimiento era el del cabo de Buena Esperanza; el segundo fue el del estrecho de Magallanes.

Y tal hubo de ocurrir con el descubrimiento del paso austral de América, que llevaría anejo el del archipiélago adyacente. La gloria de tal empresa había de recaer en los hombres de una joven república, Holanda, que acababa de liberarse luego de una tenaz como heroica guerra nacional del dominio imperial español, canalizando hacia la conquista del mar y de las riquezas de lejanas tierras la proverbial energía del pueblo bátavo, puesta a prueba y vigorizada en la cruenta lucha por su independencia.

En efecto, al cerrarse para las naves de la república los puertos de la península ibérica, como natural secuela del conflicto, no quedó más alternativa a los audaces holandeses, que la de ir a conseguir en las aguas y tierras de ultramar los codiciados productos que la guerra les vedaba en el viejo continente. Les interesaba en particular participar con ventaja en el comercio de las especies del Oriente, hasta entonces monopolizado por España y Portugal. Para ello tentaron hábilmente la búsqueda de sus propias rutas que los librara del peligro de naves enemigas. Pensaron primero en explorar las vías del extremo norte del globo lo que les llevó a descubrir nuevas tierras, mas sin dar con el presunto paso que los condujera a la China, Java, Japón y demás naciones del oriente remoto. Tentaron luego y con mayor fortuna la ruta del cabo de Buena Esperanza y quisieron asimismo utilizar el paso occidental descubierto por Magallanes.

En lo que a esta última ruta dice referencia, su navegación y el consiguiente comercio que de ella derivaría, dio origen a la formación de sucesivas compañías marítimo-mercantiles con privilegios y patentes de los Estados Generales, cuya abundancia motivó la intervención del canciller de la República, Johan van Oldenbarnevelt, quien dispuso la fusión de todas ellas en una única y monopólica entidad, *la Compañía de las Indias Orientales*, que pudiese utilizar tanto el paso africano como el americano.

El ciclo holandés con un breve intermedio hispano

Se inicia de este modo en la historia austral el ciclo holandés, que en realidad tuvo un comienzo fortuito en la memorable derivación del piloto Gherritszoon Pomp, siendo probable que su relato o el rumor de su hallazgo, hubiese podido servir conjuntamente con aquellos antecedentes obtenidos de la expedición de Drake para dar base a la organización de la expedición descubridora del cabo de Hoorn.

En 1613 Isaac Le Maire, rico comerciante del puerto de Hoorn,

que poseía información sobre la probable existencia del misterioso nuevo paso en el sur de América, y que entendía que su eventual descubrimiento habría de permitirle entrar a competir ventajosamente con la poderosa compañía que virtualmente monopolizaba el tráfico con las Indias Orientales, formó conjuntamente con el capitán Willem Corneliszoon Schouten, de reconocida experiencia en las largas navegaciones coloniales, una sociedad -la *Compañía Austral*- cuyos objetivos eran los de organizar una expedición que, confirmando los antecedentes que se poseían, descubriera efectivamente el paso meridional y aprovechara, desde luego, las ventajas mercantiles que del hallazgo se derivaran.

Tras laboriosa preparación el día 14 de junio de 1615 zarpaba del puerto de Texel una escuadrilla formada por las naves *Eendracht*, capitana de 360 toneladas, y el *Hoorn*, de 110 toneladas, a cuyo mando como jefe y piloto iba el capitán Schouten, llevando como acompañante y veedor de la compañía a Jacobus Le Maire, hijo del financista de la expedición. Esta, reducida a partir de puerto Deseado en la costa patagónica, a la sola nave capitana, encontró y cruzó con felicidad el día 25 de enero de 1616 el paso existente entre la Tierra del Fuego, a cuya porción inmediata denominaron Tierra de Mauricio, por el príncipe de Orange-Nassau, *estatuder* de la República y una desconocida hacia el oriente que fue bautizada como *Tierra de los Estados*; el paso descubierto recibió a su turno el nombre de *Le Maire*, en homenaje del lejano mercader inspirador de la expedición. Cuatro días después, el 29 de enero, luego de duras y azotadas singladuras, en cuyo curso avistaron repetidamente las tierras archipiélagas y denominaron las pequeñas islas *Barnevelt*, en homenaje al hombre de Estado, descubrieron el cabo guarnecido por bravío mar que con su peñón anhiesto señala la terminación insular de América, y lo bautizaron con el nombre de la pequeña ciudad donde había germinado la iniciativa y se había organizado la sociedad y expedición, *Hoorn*, que la posteridad deformaría por uso en *Hornos*.

Willem Schouten pasó a ser así el descubridor de las tierras y aguas cuyo confín era el señalado por el recién avistado cabo y quizá el primero en observar a sus habitantes naturales. Si más no descubrió fue debido a que el *Eendracht*, sorprendido el día 26 de enero por una fuerte tormenta, fue empujado hacia el oriente, lejos de la tierra, para derivar luego el 27 hacia el suroeste y el 28 hacia el oeste, rumbo que acercó al navío hacia las pequeñas islas *Barnevelt*, para en seguida torcer violentamente al sur y permitir el descubrimiento por la banda de estribor del remate austral de América al mediodía

del memorable 29 de enero de 1616. Debe tenerse en cuenta, por otra parte, para juzgar los resultados geográficos de la expedición, que lo único que interesaba a los holandeses era encontrar el nuevo paso que permitiera el acceso a las Indias, de modo tal que una vez cerciorados del hallazgo pusieron rumbo al remoto destino sin vacilación. He ahí la razón por la cual no se interesaron por el laberinto insular que advirtieron, ni por los posibles pasajes que insinuaban las grandes aberturas de mar.

Conocido en Europa el hallazgo holandés al que se dio, como correspondía, capital relevancia, España dominadora hasta entonces sin contrapeso en el Nuevo Mundo, inquieta ante la perspectiva de perder el control del sur, dispuso el envío de una expedición que constatará la efectividad de lo descubierto. Sus jefes fueron los hermanos Bartolomé y Gonzalo Nodal, marinos eximios, quienes con nuevos aportes para el conocimiento de las tierras insulares del extremo sur, ratificaron el importante hallazgo de Schouten, descubriendo a su turno las pequeñas islas Diego Ramírez, enclave terrestre en el amplio océano subantártico (1619)².

Fue éste un breve intermedio hispano porque, a poco andar, la ya pujante república de los Estados Holandeses, con el alto patrocinio del príncipe Mauricio de Nassau, organizaba una gran flota de once navíos que se colocó al mando del almirante Jacobus L'Hermite. Esta expedición arribó a las aguas australes a comienzos de 1624 y se señaló por sus descubrimientos, la isla Hermite entre ellos, y especialmente por sus reconocimientos, el golfo de Nassau, la costa sur de Navarino y otros lugares, y particularmente por haber sido la primera que tomó contacto con el pueblo yámana, dando a conocer al mundo la inicial referencia y descripción sobre la primitiva nación aborígen.

El ciclo neerlandés en la historia marítima del territorio austral hubo de tener fin con la expedición que al mando del general Hendrik Brouwer debía realizar la conquista de las costas de Chile y formar un establecimiento holandés (1642). Brouwer, al decir del Padre Ovalle, que historió su viaje al poco tiempo de ocurrido, permaneció en la región catorce días durante abril de 1643, reconociendo y explorando aguas y tierras del archipiélago y alternando con sus primitivos habitantes. En esta expedición las aguas del cabo de Hornos

² La utilidad del viaje de los Nodal se apreció a los pocos años en los trabajos cartográficos dados a luz inicialmente por el piloto y cosmógrafo Diego Ramírez de Arellano y proseguídos entre otros por Teixeira Ealernas, que presentan salvo ligeras diferencias de trazado y las naturales de toponimia, apreciable correspondencia con las cartas holandesas en las cuales se basaron.

cobraron a la primera de la que habría de ser casi interminable lista de víctimas: el navío *Orangie Boom*, del cual y su tripulación jamás se volvió a saber.

Con este viaje tocaron a su fin las expediciones de los atrevidos marinos holandeses, que tuvieron el mérito del descubrimiento del territorio insular meridional del continente americano y del segundo paso interoceánico. Sus valiosos aportes a la geografía universal fueron recogidos por los eximios maestros cartógrafos de su misma nacionalidad, entre otros por Hondius, Blaeu y Jansonius, y su toponimia que ha superado el paso de los siglos constituye aún hoy el homenaje que recuerda a sus audaces descubridores³.

El primer mapa conocido de la parte sur del continente fue publicado por Le Maire en Amsterdam en 1617 y representa en rasgos simples una Tierra del Fuego cuyo litoral se prolonga aguzado en rumbo general S/SE/E y a partir del estrecho de Le Maire en rumbo O/SO hasta el cabo de Hornos en una costa libre de accidentes, salvo el grupo de las isletas Barnevelt al oriente del cabo. Es interesante repasar los mapas holandeses posteriores al viaje de L'Hermite y ver cómo se representaban las tierras objeto de nuestra historia. Con notable aproximación se delinea la península terminal fueguina (extremo sudoriental), pudiendo apreciarse la gran abertura que da nacimiento por el oriente al canal Beagle, cuya penetración se sugiere, dejando junto a su boca una pequeña isla que por su ubicación podría corresponder a la actual Picton; luego la costa exterior de Nueva, unida a Navarino; a continuación hacia el sur litoral sudoriental de esa gran isla y, paso Goeree de por medio, una isla que bien puede ser Lennox. En seguida la costa sur de Navarino con la bahía Windhond y la gran penetración de la bahía Nassau. Aparecen luego los islotes Terhalten y Ewouts, y una gran isla Hermite que engloba a todo el actual archipiélago de las Wollaston. La aproximación se pierde totalmente al alejar hacia el suroeste en pareja y uniforme costa al cabo de Hornos, uniformidad que se prolonga en el litoral sudoccidental, que se confunde con el propio de la Tierra del Fuego. Del vasto laberinto interior del territorio absolutamente nada, salvo la sugerente penetración del canal Beagle. Cosa notable, en este respecto, es la representación hecha en un mapa manuscrito de Hessel Gerritz (1622) sobre el océano Pacífico, en que se muestra inequívocamente un canal en la parte austral de la Tierra del Fuego, algo excepcional y no repetido

³ Islas Terhalten, Ewouts (Evout), Barnevelt, Hermite, de los Estados; Bahías Nassau, Orange, Windhond, Schapenham y San Valentín; Paso Goeree, Estrecho Le Maire y Cabo de Hornos.

por otros maestros del arte⁴. Sin embargo habrá de pasar casi dos siglos antes que tal conocimiento, así expresado cartográficamente, se mejore sustancialmente.

El viaje de Brouwer junto con cerrar el ciclo holandés, puso fin al período riesgoso y heroico del descubrimiento austral. Excluyendo a los navegantes bátavos cuyo paso y azares tuvieron ocurrencia por el estrecho de Magallanes, Cordes, Van Noort y Spilbergen, y que no se señalaron por circunstancias relevantes desde el punto de vista del conocimiento geográfico -salvo la ya referida derivación de Gherritssoon Pomp- los demás marinos cuyas acciones múltiples y fructíferas ya se han reseñado, dieron gloria a la nación bajo cuyas banderas habían navegado, inscribiendo con mérito la presencia holandesa en los anales geográficos e históricos de las tierras meridionales de América, asociándolas para siempre con su recuerdo.

El dominio de España

Haciendo una breve digresión diremos que en tanto del modo visto nacían y cobraban forma para la geografía la Tierra del Fuego y sus islas adyacentes, ellas pasaron a ser concedidas por decisión del monarca español, su dueño y soberano, por vez primera a Pedro Sancho de Hoz, en virtud de la capitulación celebrada el 24 de enero de 1539, quien a su vez la traspasó a Pedro de Valdivia, su asociado en la empresa de conquista de las tierras de Chile. Muerto Valdivia, el Emperador Carlos V hizo merced del territorio austral y del resto de las Provincias de Chile al adelantado Jerónimo de Alderete por carta signada en Londres el 17 de octubre de 1554 y ratificada por real cédula dada en Valladolid el 29 de mayo de 1555. Fallecido Alderete el soberano entregó las tierras australes, como parte integrante de la Gobernación de Chile, a García Hurtado de Mendoza por real cédula de 9 de enero de 1557, en cuya virtud éste envió al sur al capitán Juan Ladrillero, quien en nombre del gobernador tomó solemne posesión de las tierras patagónicas y australes el 9 de agosto de 1558, en las orillas del estrecho de Magallanes.

Todos los gobernadores y capitanes generales que sucedieron a Hurtado de Mendoza en su jurisdicción incluirían en ella a las islas

⁴ Cfr. del autor "El canal Beagle en un mapa del siglo XVII" (*Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen 28, serie Ciencias Humanas, Punta Arenas, 2000).

fueguinas, de manera tal que con toda propiedad ya en 1646 podía el cronista Ovalle describir a tales tierras insulares como *islas de Chile*. A su turno, la joven república chilena reivindicaría en 1843 las tierras australes, con la posesión, en uso de sus derechos y títulos heredados de la antigua Capitanía General.

Filibusteros, mercantes y científicos

Tras cuatro décadas durante las que los europeos permanecieron ausentes de las aguas australes, a contar de 1681 las navegaron algunos filibusteros ingleses como Bartolomé Sharp, William Dampier, Woodes Rogers y George Shelvocke. Estos fueron seguidos desde el comienzo del siglo XVIII por mercantes franceses que prefirieron utilizar el paso del cabo de Hornos para cruzar del Atlántico al Pacífico y viceversa, como también lo hicieron el capitán holandés Jacob Roggeveen y el almirante inglés George Anson (1741), sin que estos viajes aportaran significativamente al conocimiento del territorio meridional.

Los navegantes españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa iniciaron en 1744 el importante ciclo de los viajes científicos por la periferia continental austral, a los que siguió años después el famoso capitán Cook, quien en dos de sus campañas marítimas (1769 y 1774), exploró las costas exteriores de la Tierra del Fuego, descubriendo entre otros accidentes geográficos el seno *Navidad* y como tal a la isla que llamó *Nueva*; y también el capitán Alejandro Malaspina, afamado por su pericia náutica y sus viajes, los cuales habían tenido un lejano predecesor en Joachin D'Arquistade, en 1721, y que se hicieron notar por llevar consigo a expertos naturalistas, cuyas observaciones hicieron posibles los primeros estudios científicos sobre los habitantes y recursos de las tierras australes; a dibujantes cuyo trabajo permitió formar y enriquecer la iconografía meridional y a pilotos que contribuyeron a desbastar el conocimiento geográfico, y a dar aproximación a la realidad del litoral exterior y a la conformación general del territorio del cabo de Hornos. Buen ejemplo de ello es la cartografía de las postrimerías del siglo XVIII (Expedición de la *Santa María de la Cabeza*, Juan de Lángara, Elizalde, etc.) que tomó sus fuentes en los mapas holandeses de la época del Descubrimiento y en la abundante producción peninsular que se inició con los mapas de los maestros cartógrafos Moreno, Lettre y el piloto Diego Ramírez de Arellano y se complementó con los aportes de los reconocimientos

posteriores. Las mencionadas cartas españolas ya distinguían partes importantes de las islas principales, las costas levantinas de Picton, Nueva y Lennox, el sur de Navarino, la sección sudoriental de Hoste, las islas Hermite y el litoral exterior del Pacífico, si bien aún con notorias imperfecciones, pero en un plan general que se acercaba a la verdadera imagen física del archipiélago del sur fueguino.

El descubrimiento del interior del archipiélago por Fitz Roy

Y así se arriba al siglo XIX en que a partir de 1829, en sucesivas campañas hasta 1834, se desarrollaron las tareas de exploración geográfica y reconocimientos hidrográficos del territorio insular austral al mando de los distinguidos oficiales de la Real Armada Británica, capitanes Phillip Parker King y Robert Fitz Roy, como parte de una labor monumental que cubrió ambas costas de la Patagonia y la Tierra del Fuego y las aguas interiores. Con tan ilustres jefes colaboraron oficiales de selección por su pericia y capacidad entre los que cabe mencionar a P. Stokes, M. Murray, W. Skyring, J. C. Wickham y J. Kirke, cuyos nombres, como los de sus capitanes y naves, quedaron inscritos para siempre en la geografía marítima de la Patagonia y Tierra del Fuego. Las campañas del bergantín *Beagle*, nave al mando de Fitz Roy, hicieron así posible el descubrimiento y reconocimiento del laberinto fueguino, sus costas, fiordos, canales, entre ellos los del *Beagle* y *Murray*, en forma tan acuciosa que en el siglo y tres cuartos que ha seguido a tan trascendente como provechoso trabajo, sólo han debido realizarse tareas complementarias de pulimento, señalándose en ellas la expedición francesa de la *Romanche* y las labores hidrográficas -de más de tres cuartos de siglo- de la Marina de Chile⁵.

⁵ Los antecedentes, entregados por las expediciones de Parker King y Fitz Roy permitieron al Almirantazgo Británico elaborar las cartas y mapas que pasaron a constituir la base fundamental de la cartografía posterior de las regiones australes de Chile.

En los mismos se incorporaron los nuevos topónimos asignados a diferentes accidentes geográficos, bien durante las campañas, bien directamente en las oficinas de cartografía del Almirantazgo. Así, por ejemplo, además de los nombres clásicos *Beagle*, por el bergantín insignia, y *Murray*, en recuerdo del contramaestre Matthew Murray, su descubridor, aparecieron más tarde los de *Navarino*, *Picton*, *Hoste*, *Lennox*, *Londonderry* y *Stewart*, entre otros varios. El primero fue puesto por la batalla que permitió la independencia de Grecia del Imperio Otomano, con el apoyo británico; el segundo, en memoria de un general inglés caído en la batalla de Waterloo; y el tercero, en homenaje a Sir William Hoste (1744-1828), marino que se destacó en las guerras napoleónicas. Los dos últimos nombres se asignaron en homenaje a los ancestros del capitán Fitz Roy.

Los viajes científicos de fines del siglo XIX

Tras Fitz Roy se constata en el área la presencia de otros navegantes y exploradores, Jules César Dumont D'Urville, Charles Wilkes, James C. Ross, todos ellos notables exploradores polares, también de W. P. Snow y Bartolomé Bossi, generalmente irrelevantes desde el punto de vista de su aportación al conocimiento de la geografía austral, aunque algunas como la de Dumont D'Urville produjeron, entre otros, buenos trabajos cartográficos del extremo austral americano y zona septentrional del continente antártico. Hicieron excepción notable dos grupos de exploración, la expedición italo-argentina del capitán Giacomo Bove y muy especialmente la *Misión Francesa del Cabo de Hornos* por sus excelentes trabajos científicos.

Giacomo Bove, animoso teniente de navío de la Real Armada de Italia, concibió y organizó en 1881 una expedición destinada al reconocimiento científico del sur fueguino, empresa que tuvo el patrocinio del Instituto Geográfico Argentino y el apoyo logístico de la Armada Argentina, y en la cual formaron científicos de mérito como Carlos Spegazzini y Decio Vicinguerra, ambos naturalistas, y Domingo Lovisato, geólogo, y que realizó sus trabajos durante parte de aquel año y en 1882, llevándose a cabo observaciones de gran valor para la ciencia.

La expedición francesa a su turno, registró una permanencia en el área que alcanzó a un año completo, entre setiembre de 1882 y el mismo mes del año siguiente, y tuvo su origen en un plan de investigación científica en el que participaron la mayor parte de las naciones civilizadas, que prestaron su adhesión a un programa de estudios y observaciones que debían realizarse en forma simultánea en determinados lugares de las regiones polares, a fin de estudiar fenómenos de carácter meteorológico y magnético que se relacionaban con la parte física del planeta, a propósito del paso del planeta Venus delante del sol. Para el desarrollo de este plan se programó un total de catorce estaciones, doce de las cuales se ubicaron en torno a la región ártica y dos en áreas lo más vecinas posibles al polo sur, una de ellas en la zona del cabo de Hornos y cuya responsabilidad se adjudicó a la República Francesa.

La misión del cabo de Hornos cuidadosamente planeada y preparada -con la participación de los Ministerios de Marina y Educación y la Academia de Ciencias de París- se realizó bajo el mando naval del capitán Louis F. Martial y se desarrolló en dos partes, una terrestre y otra marítima. La primera se llevó a cabo instalando una base científica en la bahía Orange, que se abre sobre la costa oriental

de la península Hardy, en la isla Hoste, donde trabajaron durante un año numerosos hombres de ciencia y observadores, que se valieron de un importante equipo e instrumental científico, la última palabra en adelante para la época.

La parte marítima fue cumplida en la fragata *Romanche*, nave de la expedición, que realizó exploraciones y relevamientos hidrográficos, observaciones variadas, trabajos cartográficos, etc., estudiando en especial el intrincado litoral de la gran isla Hoste. Colaboraron con Martial especialistas científicos de nota como el Dr. Paul H. Hyades y Joseph Deniker, y los oficiales J. Lephay, E. Courcelle-Seneuil y G. Le Cannellier, quienes abordaron y llevaron a feliz término valiosos trabajos en antropología y etnografía, botánica, zoología y geología; astronomía, meteorología, magnetismo terrestre, etc., que constituyeron en su tiempo -y hasta hoy- aportes excepcionalmente provechosos para el mejor y más acabado conocimiento de la región meridional del territorio magallánico.

También la Marina de Chile desarrolló, como se verá más adelante, desde las postrimerías del siglo XIX y durante los primeros decenios del XX, laboriosas tareas de reconocimientos y levantamientos hidrográficos, cumplidas en el terreno por naves de distinto porte al comando de eficientes oficiales, y procesadas posteriormente por la Oficina Hidrográfica de Chile, complementando con valiosos aportes los trabajos precedentes y contribuyendo al conocimiento geográfico de las Islas Australes que, con el advenimiento del siglo XX, de hecho había llegado a su término.

La ruta del cabo de Hornos

Se impone a estas alturas un necesario paréntesis a la secuencia historiográfica del reconocimiento geográfico-científico para mencionar la importancia de la ruta del cabo de Hornos en las comunicaciones marítimas de los siglos XVII en adelante.

Las terribles y terribles galernas que desde el descubrimiento mismo afectaron a las naves que intentaban o hacían la ruta del estrecho de Magallanes, con su secuela de naves desaparecidas, averiadas o destrozadas, amén de valiosas vidas perdidas, constituyeron una seria limitación para los viajes transfretanos, y cuando fue descubierto el paso del cabo de Hornos se pudo comprobar que éste, pese a la bravura incomparable de sus mares, era preferible a aquél en razón del menor tiempo que se empleaba en cruzarlo. Entonces los navegantes

comenzaron a utilizarlo cada vez con mayor frecuencia, hasta que se impuso su uso por la generalidad de los barcos.

El cruce del cabo de Hornos pasó de esta manera a constituirse en una de las pruebas -si no la mayor- que a lo largo de los siglos señalarían la pericia marinera. La siniestra fama que fue cobrando el temido Cabo, que crecía tanto como lo hacía el número de sus víctimas, hombres y naves, atribuyó al sitio geográfico una notoriedad como la han tenido y tienen pocos puntos de la tierra.

¡Sólo Dios sabe cuánta vida y embarcación se tragaron las voraces aguas del cabo, o cuántas sucumbieron en sus desoladas costas y en las de sus vecindades geográficas! Los anales del mar, siempre que la cuenta ha podido ser hecha, anotan centenares de naves en los casi cuatro siglos corridos desde el hallazgo holandés.

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 restituírsele 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 Zelanda, 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 XIX y cuando el cruce del cabo de Hornos parecía ceder frente al notable incremento de tráfico que mostraba el estrecho de Magallanes, he 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 62º.

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 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 el puerto de Punta Arenas hasta 1952. La última víctima de las furias de los mares del cabo de Hornos fue la barca alemana *Pinnas*, que se hundió en 1929 tras ser desmantelada por una tormenta bravísima.

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 podía encontrarse 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, construida 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.

El tráfico de los grandes veleros por las aguas australes se vio afectado por la Primera Guerra Mundial que virtualmente lo interrumpió 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 albatroses, 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 recuerdo de la navegación velera por los mares del mundo⁶.

El cabo de Hornos, con sus aguas y sus cielos eternamente tormentosos, contribuyó así a dar temible notoriedad al país aledaño, sumando su fama siniestra a la noción de enloquecida y dura geografía que tuvieron desde antiguo las Islas Australes⁷.

Misiones etnográficas y antropológicas. Otras expediciones científicas

Culminando la secular tarea de reconocimiento de las geografías física y humana del archipiélago del cabo de Hornos se constata a comienzos del siglo XX la presencia y labor investigadora de numerosas misiones atraídas por el honroso interés de estudiar la etnia yámana, para entonces en rápido camino hacia la extinción. Entre estos hombres de ciencia se destacan el norteamericano Charles Wellington Furlong, quien trabajó en los últimos años de la década inicial y en los primeros de la siguiente; el argentino Roberto Dabbene y especialmente el sacerdote alemán Martín Gusinde, que acompañado inicialmente por otro religioso, el etnólogo Wilhem Koppers, cumplió entre 1919 y 1924 una tarea de investigación etnológica definitiva y fundamental para el conocimiento de los aborígenes yámana, comisionado al efecto y apoyado por el

⁶ Hace algunos años se erigió en la isla Hornos un monumento en recuerdo de los navegantes que rindieron sus vidas en el arriesgado paso marítimo, por iniciativa de la Sección Chilena de la fraternidad mencionada.

⁷ La navegación interoceánica por el paso Drake volvió a cobrar importancia a contar del tercio final del siglo XX, con el uso del mismo por grandes barcos petroleros y graneleros.

Gobierno de Chile, a través del Ministerio de Educación, llevando a cabo una tarea científica que en su tiempo fue juzgada ser tan importante -del mismo modo que lo es hoy-, como que mediante ella se pudieron resolver *los más graves y más urgentes problemas de la etnología americana*, como lo eran precisamente los de la Tierra del Fuego⁸.

En plan de reconocimiento científico y geográfico recorrieron también los canales e islas del sur fueguino los geólogos suecos J. G. Andersson y Th. G. Halle en 1891 y 1913 respectivamente, el sacerdote salesiano Alberto M. De Agostini, geógrafo y explorador de la Patagonia y Tierra del Fuego, durante los años 1914 y 1915, y Günther Plüschow, navegante y aviador alemán que lo hizo durante parte de los años 1928 y 1929, contribuyendo ambos a divulgar el conocimiento y bellezas de la geografía meridional a través de la cinematografía, la fotografía y los libros.

Cabe mencionar asimismo en este somero recuento a la Misión Científica Chilena para el estudio del Indio Fueguino, encabezada por los doctores Alejandro Lipschutz y Grete Mostny, que desarrolló en 1946 un importante conjunto de estudios y observaciones antropológicas entre los últimos yámana sobrevivientes, y al geólogo francés E. Aubert de la Rüe quien estudió desde fines de 1958 y durante los primeros meses de 1959 aspectos geológicos, morfológicos y mineralógicos de las islas australes del Beagle hasta las Diego Ramírez, y al grupo científico de la Royal Society de Londres que realizó durante aquel año y en 1960 investigaciones sobre diversos aspectos de la biota meridional.

Desde 1970 y hasta el presente, entidades como el Instituto de Investigaciones Geológicas, el Instituto de Fomento Pesquero, el Instituto de la Patagonia y la Universidad de Magallanes, luego que este último se incorporara a la misma en 1985, y también entidades y especialistas extranjeros han desarrollado y mantienen programas de investigación y estudios, en lo referido a prospección de recursos naturales, y al conocimiento científico (botánicos, zoológicos, glaciológicos, arqueológicos, antropológicos y ecológicos).

⁸ Rodolfo Lenz, *Estudio sobre los indios de Chile*, Santiago, 1924.

El misterioso volcán fueguino

Del paso de naves mercantes francesas por las aguas del cabo de Hornos a comienzos del siglo XVIII derivó uno de los que por mucho tiempo se tuvo como mito de la geografía fueguina: el de un volcán en actividad en la parte austral.

El primero en dar cuenta de ello fue Josselin Gardin, capitán del barco *Saint Clément*, quien navegando a la cuadra de la isla Hermite el 24 de noviembre de 1712, habría observado el fenómeno mirando hacia el noroeste. El hecho fue recogido y consignado en la cartografía fueguina a partir de la mitad de ese siglo, con la mención de *Volcán de San Clemente*. Pero más notable fue lo acontecido al anochecer del 25 de noviembre de 1820, cuando el buque inglés *Conway*, al mando del capitán Basil Hall, navegaba a la altura de las islas Nueva y Lennox con rumbo al cabo de Hornos. Entonces pudo contemplar un sorprendente espectáculo:

Apenas había cerrado la noche cuando un suceso nuevo e inesperado atrajo nuestra atención: una luz viva, en rumbo noroeste, brillaba con intervalos regulares. Primero de rojez intensa, se hacía más y más débil hasta desaparecer; después de un intervalo de cuatro o cinco minutos su brillo volvía de repente y parecía que una columna de materias incandescentes se proyectaba en el aire. Este aspecto brillante duraba generalmente de diez a veinte segundos, desvaneciéndose gradualmente a medida que la columna descendía, hasta que al fin solamente era perceptible una masa roja apagada más o menos un minuto, y luego volvía a desaparecer. Se hacían muchas suposiciones sobre la causa de esta luz intermitente. Los marineros la atribuían a un faro de eclipse, que realmente asemejaba. Otros sostenían que era una selva incendiada, atribuyendo los cambios de intensidad a ráfagas de viento que avivaban las llamas. Pero todos los que examinaron cuidadosamente la luz con anteojos, convenían en atribuirla a un volcán como el Strómboli, que emitía de tiempo en tiempo chorros de piedras enrojecidas que, cayendo por las faldas de la montaña, retenían por corto espacio de tiempo la rojez visible.

La luz continuó a la vista hasta la mañana, pero se desvaneció con las claridades del alba; y aunque durante la noche no parecía estar a más de ocho a diez millas, con sorpresa nuestra no se avistó tierra en dirección al volcán y encontramos, mediante observaciones tomadas con brújula, que efectivamente estaba a más de cien millas del barco, en la parte principal de la Tierra del Fuego⁹.

Esta observación tan precisa, al ser recogida y difundida, motivó

el interés de otros navegantes que pasaron por las aguas interiores y exteriores del archipiélago austral, sin que volviera a registrarse alguna novedad. Es más, como por algunos se creyó que el presunto cono volcánico podía corresponder al monte Olivia, que se alza a las espaldas de la bahía de Ushuaia, en la isla grande de Tierra del Fuego, la creencia se mantuvo por años, pero una vez que este monte fue escalado por el explorador Alberto M. De Agostini en 1913, y pudo comprobarse así que no se trataba de una formación de aquel carácter, pareció llegar a su término el sostenido mito del volcán más meridional de la Tierra.

Así las cosas, el 3 de febrero de 1926 el capitán Emilio Krsanac navegaba con su goleta *Fortunato Viejo* por el brazo noroeste del canal Beagle, en ruta de Ushuaia a Punta Arenas, cuando, hacia las dos de la tarde, la embarcación se topó con una densa nube de ceniza que se extendía por más de cinco millas y que el capitán atribuyó a un volcán que podría existir en la Cordillera Darwin, a juzgar por la dirección del viento, según informó después el diario *El Magallanes*, en su edición del 18 de febrero¹⁰.

Con estos antecedentes a la mano, en 1978 una comisión de estudios del Instituto de Investigaciones Geológicas (actual Servicio Nacional de Geología y Minería), dirigida por el geólogo Manuel Suárez, realizó una exploración del área y el día 29 de noviembre pudo comprobar que en la isla Cook, en plena región donde los marinos antiguos ubicaban un cono de fuego, existían unos ocho domos volcánicos formados durante los últimos 10 mil años¹¹.

*Estos son los únicos volcanes jóvenes de esta región. Por ello, es tentador pensar que tal vez descubrimos casualmente el volcán perdido del capitán Hall; por tanto serían los volcanes activos más australes de toda América*¹².

⁹ *Extracts from a Journal written on the coasts of Chili, Peru and Mexico in the years 1820, 1821, 1822* (Edinburgh, 1824). Citado por el autor en "El volcán fueguino del capitán Hall". *Revista Patagónica* N° 22, Buenos Aires, 1985.

¹⁰ Véase del autor, "Actividad volcánica histórica en la Región de Magallanes". *Revista Geológica de Chile*, vol. 15, N° 2, Santiago, 1988.

¹¹ Este hallazgo geológico ha sido registrado con el nombre de volcán Cook.

¹² "El volcán perdido", *Revista del Domingo* N° 1.091 (*El Mercurio*, Santiago, edición del 15 de octubre de 1987).

Capítulo Tercero

La epopeya misionera

Origen de la inquietud misional británica: la obra del capitán Allen Gardiner, la “Patagonian Missionary Society”

Cuando el capitán Fitz Roy debió retornar a Inglaterra en 1830, dando término a la primera como fructífera parte de las campañas hidrográficas de la Marina Real en el sur del continente americano, optó por llevar consigo a cuatro indígenas que habían sido capturados en las aguas australes. Estos tres yámana y un kawéskar -Boat Memory, York Minster, Fuegia Basket y Jemmy Button- una vez arribados al Reino Unido fueron colocados a expensas de Fitz Roy, menos el primero que falleció a poco de llegar, bajo el religioso cuidado del reverendo William Wilson, de Wathamstown, lugar vecino a Londres, para su instrucción y educación. Esta circunstancia motivó la preocupación de la Church Missionary Society, entidad a la que pertenecía el pastor Wilson, por proseguir -una vez que aquéllos fueron devueltos a su país natal- la tarea evangelizadora emprendida con ellos, así como extenderla a los demás aborígenes del archipiélago fueguino. De este modo se gestionó y obtuvo del Almirantazgo la autorización para embarcar en la segunda campaña hidrográfica de Robert Fitz Roy a un religioso, el catequista Richard Matthews, para que pudiese dar comienzo a tan loable y nada fácil tarea.

De tal manera tuvo origen el primer intento misionero que se radicó en la abrigada bahía de Wulaia, que se ubica en la costa occidental de Navarino frente al canal Murray, intento que hubo de fracasar lamentablemente por la absoluta falta de interés y ninguna colaboración mostrada por los indígenas (1833).

Pero tan generosa iniciativa había de revivir algunos años más

tarde merced a la acción perseverante y a la tenacidad, tanto como al vivo espíritu religioso de un antiguo oficial de la Real Armada, el capitán Allen F. Gardiner, quien desde el momento en que descubrió su vocación no se dio reposo hasta lograr encaminar su noble empeño. Tras sucesivos azares que le llevaron a intentar una y otra vez el cumplimiento de la misión que se había impuesto, concluyó por dar forma a una institución, la *Patagonian Missionary Society*, que habría de darle dentro y desde el Reino Unido -una vez en el terreno de misión- el respaldo moral, cívico y financiero para su empresa. Hecho esto, Gardiner se dio a la tarea de organizar una primera expedición al sur de la Tierra del Fuego (1848), que resultó del todo infructuosa, tras lo cual infatigable y sin desmayo se empeñó en dar forma a una segunda empresa, mejor y más apropiadamente organizada y abastecida, que lo llevó nuevamente a las aguas de la nación yámana.

Arribado a puerto Banner en la isla Picton, en enero de 1851, conjuntamente con otros compañeros, el doctor Richard Williams, médico, Joseph Erwin, carpintero de ribera, y cuatro hombres todos de nombre Juan, llamados a alternar la catequesis con distintas faenas de múltiple utilidad, Maidment, Pearce, Badcock y Bryan. Quiso la mala fortuna que al descargar los víveres y demás abastecimientos, quedasen por olvido en la bodega de la embarcación que los trajera, tanto la pólvora como las municiones, olvido que sólo pudo constatarse cuando ya la nave surcaba sin posibilidad de retorno, con lo que los misioneros se vieron impedidos del uso de sus armas, tanto para procurarse el sustento mediante la caza, cuanto para su defensa en caso de algún eventual ataque por parte de los indígenas. Permanecieron en Banner y luego en Puerto Español, en la costa de la isla de Tierra del Fuego, viviendo miserablemente algunos meses en medio de privaciones, sobresaltos, infortunios y desalientos casi sin cuenta, hasta que al fin uno a uno fueron muriendo tras mucho padecer y el heroico Gardiner el último de todos (setiembre de 1851)¹.

Este sacrificio bien pudo haber liquidado en germen cualquier otro pensamiento de una empresa semejante. Mas la semilla misionera había sido echada y habría de germinar y crecer, alentada por el recuerdo del triste fracaso del capitán Gardiner. Así sus colaboradores en la sociedad misionera por él fundada, conocida que fue la noticia de la tragedia de Puerto Español, no se dieron punto de reposo

¹ No fueron éstos los únicos intentos que emprendió Gardiner, ya que a comienzos de 1845 estuvo establecido por breve tiempo con un puesto misional en San Gregorio, estrecho de Magallanes, procurando infructuosamente la evangelización de los tehuelches.

hasta conseguir que la misión de Tierra del Fuego se convirtiese en realidad. Campeón de estos afanes fue el reverendo George Pakenham Despard, quien habría de influir vigorosa y positivamente en la Sociedad durante los años venideros. La campaña que requirió este nuevo esfuerzo, devino por el fervor de sus impulsores en una verdadera cruzada que se extendió por toda Inglaterra y Escocia, tomando tres años hasta conseguir adherentes y fondos para tan noble, como cristiano y civilizador proyecto. Esta vez sí la experiencia obligó a la previsión desde la partida; se construyó una nave adaptada a los objetivos, que recibió el nombre del malogrado fundador, y que estaba destinada inicialmente a servir de base ambulante a la actividad misionera, y se acordó también crear en las islas Malvinas un establecimiento que sirviese de centro principal para la Misión y Sociedad, para efectos tales como supervisión, mejores y más cercanos abastecimiento y auxilio, entre otros.

Fue de ese modo como el 24 de octubre de 1854 daba a la vela desde el puerto de Bristol la goleta *Allen Gardiner*, con rumbo a los mares australes de América en un nuevo intento por alcanzar hasta los dominios del pueblo yámana y tentar con más éxito su evangelización. Sólo un año después, en octubre del 55 -entre tanto se había fundado y formado el establecimiento misional de Keppel, en las Malvinas-, la goleta zarpó hacia los canales fueguinos para acabar recalando en Wulaia, en el corazón del territorio yámana. En este sitio los tratos con los indígenas resultaron ser infructuosos lo que obligó el retorno de la nave, circunstancia que a su vez fue causa de viva molestia entre los miembros del comité que gobernaba la sociedad misionera en Londres y que impuso como consecuencia el traslado del reverendo Despard a las Malvinas, en donde asumió la superintendencia de la Misión. Este con su sola presencia fortaleció el espíritu del personal y afirmó el ánimo colectivo para la prosecución de los intentos de radicar la actividad misional en el mismo territorio fueguino. Pudo de este modo establecer, como medida previa, un recorrido periódico durante varios años a lo largo de los distintos sitios de concurrencia indígena habitual, recorrido empleado provechosamente en la obtención de la confianza de los indios, en el conocimiento de sus costumbres y lengua, y demás experiencias necesarias para permitir la instalación de una misión permanente en territorio yámana. Incluso pudo lograrse el traslado temporal de personas y familias aborígenes a la misión de las Malvinas, lo que posibilitó a los misioneros y catequistas interiorizarse aún más en el conocimiento de su idioma.

La tragedia de Wulaia

El último de tales viajes periódicos, iniciado en octubre de 1859, era el señalado para trasladar al grupo misionero que levantaría ¡por fin! la ansiada misión fueguina. El sitio elegido fue naturalmente Wulaia, punto al que llegó la goleta *Allen Gardiner* con su valioso cargamento de hombres, materiales, provisiones, elementos útiles de toda clase y fervientes esperanzas de éxito, con el objeto de construir las casas y edificios de la misión. Pero como si un raro sino de adversidad impidiera el establecimiento en tierra firme a los misioneros, a los pocos días, cuando ya algunas construcciones y un comienzo de labrantío mostraba con alegre confianza la decisión evangelizadora, y mientras los religiosos y tripulantes de la goleta hacían oración, rodeados por los indígenas, muchos entre éstos acicateados por la codicia y otros bajos instintos atacaron y dieron muerte a Garland Phillips, jefe del grupo, al capitán R. S. Fell y a otros seis hombres, librando milagrosamente -no sin azares- Alfred Cole, el cocinero de la goleta, embarcación que a su turno fue saqueada, despojada y desmantelada de todo cuanto a los bárbaros indígenas pareció de utilidad. Las misiones inglesas ganaban de esta manera otros mártires, los primeros por mano homicida, cuya sangre generosa afirmaría el temple de los hombres de la Sociedad que permanecían en Keppel y redoblaría al cabo de la primera sensación de desaliento el espíritu misionero.

El cabecilla que había capitaneado -y con seguridad concebido- tan nefasta acción era nada menos que el famoso Jemmy Button, aquel indiecito que viajara con Fitz Roy a Inglaterra, fuera allí regalado e instruido y que después retornara a su antigua vida expresando un grado de maldad increíble a juzgar por sus actos².

La demora en el regreso de la *Allen Gardiner* hizo entrar en acongojadas sospechas al superintendente Despard, quien vivía desvelado por su misión; juzgando que ella tardaba excesivamente sobre lo previsto y quizá presagiando la desgracia, contrató una embarcación que se dirigió a Wulaia en búsqueda de la expedición misionera (abril de 1860). Una vez en el lugar se pudo rescatar a Cole, el cocinero superviviente, por quien se conocieron los detalles de la tragedia, y se recuperó la *Allen Gardiner*, que fue hallada a muy mal traer y que una vez puesta en condiciones de navegar integró conjuntamente con su salvadora la flotilla que retornó a las Malvinas

² Richard Lee Marks en sus *Tres Hombres a bordo del Beagle* (Javier Vergara Editor S.A., Buenos Aires, 1994), entrega con amenidad los detalles de éste y demás sucesos relacionados con las misiones anglicanas entre los yámana.

llevando la infausta nueva de la matanza, dolorosa circunstancia que daba al traste nuevamente con tanta constancia, abnegación y heroísmo puestos en el empeño evangelizador.

El reverendo Stirling y la continuación de la obra misionera

En efecto, la tragedia de Wulaia produjo desaliento incluso en el animoso superintendente George P. Despard, así como en los demás dirigentes de la Sociedad, que ahora operaba bajo el nombre de *South American Missionary Society*, imponiendo la suspensión de los viajes al archipiélago fueguino durante tres años y forzando el regreso de Despard a Londres, en donde resignaría su cargo de superintendente de la lejana misión insular. No se perdió entre tanto el tiempo en Keppel, pues durante este lapso se fue preparando un animoso catequista, Thomas Bridges, quien como misionero alcanzaría dentro de muy pocos años el éxito que había andado esquivo con sus predecesores. Muy pronto, sin embargo de tanto infortunio, se volvió a la normalidad con la llegada del nuevo superintendente, reverendo Waite H. Stirling, quien infundó renovado vigor a los preparativos para retornar al escenario misional, pero esta vez usando especialmente de la prudencia. De este modo tornaron a efectuarse los periódicos y estacionales viajes de antaño con la benemérita *Allen Gardiner*, del mismo modo como se volvió a la útil práctica de trasladar grupos o familias de indígenas a Keppel con el fin de instruirlos y ganarlos para la fe cristiana, preparando de paso el terreno para un nuevo y posterior establecimiento en el archipiélago fueguino.

Y así se prosiguió por algunos años hasta que el tenaz Stirling, quien para ello había previamente ganado para sus ideas al propio comité directivo en Inglaterra, logró hacer revivir el proyecto de instalación de un centro misional en el país yámana, ofreciéndose, como lo hizo, para tentar personalmente tal posibilidad, circunstancia que constituye prueba más que suficiente de su temple viril y de su entereza, así como de la fidelidad para con sus ideales (1869).

Pero un par de años antes, en 1867, durante uno de los varios viajes misionales de la *Allen Gardiner*, con el propio Stirling y con Bridges a bordo, se estableció una pequeña base en Laiwaia o Leuaia, pintoresca bahía que se abre sobre la costa de Navarino y a tiro de cañón de la entrada del canal Murray. Allí se formó una especie de anticipo de establecimiento misionero que se confió a cuatro

inteligentes yámana instruidos y catequizados en Keppel, y que fue habilitado no sólo con una construcción amplia, sino además con siembras y animales cabrios para el sustento del grupo de aborígenes que se había instalado en el lugar.

Existió allí este pequeño centro de pre-misión por algo más de un año, y finalmente, cuando hubo de tomarse la decisión de instalar definitivamente la misión propiamente tal, se eligió a la bahía de Ushuaia, situada en frente sobre la costa de Tierra del Fuego, por tener más fácil acceso y abrigo en todo tiempo, lo que no se daba en Leuaia; Wulaia, por otra parte, quedaba lejos en los nuevos planes y su solo nombre acarreaba recuerdos que nadie deseaba revivir.

Llegamos así a 1869, año en que la heroica decisión de Stirling y su personal experiencia de seis meses totalmente solo entre los salvajes, aventaron cualquier duda que pudiese quedar y se obtuvo la indispensable autorización y los no menos necesarios dineros, para dar vida a la hasta ese momento esquiva misión permanente en territorio fueguino.

La Misión Evangélica de la Tierra del Fuego en Ushuaia, 1870 - 1884

Desde comienzos de 1870 Thomas Bridges, ya ordenado pastor, adoptó distintas providencias y recaudos indispensables para asegurar la adecuada instalación y el mejor funcionamiento de la misión de Ushuaia, la que de hecho inició su actividad en noviembre de aquel año a cargo de los catequistas James Lewis y Jacobo Resyck, en torno a cuyas viviendas se agrupaba ya una población indígena que alcanzaba a las ochenta almas. Al fin, después de mucho ir y venir entre Keppel y la nueva misión, en procura siempre de nuevas y mayores ventajas para el establecimiento religioso, en octubre de 1871 se estableció Bridges definitivamente y con su familia, naciendo en forma la Misión Evangélica de la Tierra del Fuego.

Alcanzaban éxito por fin y del modo visto los empeños que durante cuatro décadas, y casi siempre con suerte adversa, habían resultado inútiles. Tocaría al inteligente y sereno Bridges dar culminación a la abrumadora tarea de procurar la cristianización y civilización de la etnia yámana, tarea a la que se entregaría por entero con noble entusiasmo y total dedicación, secundado por colaboradores tan eficientes como su propia esposa Mary, y que alternaría el cuidado y crianza de sus hijos con la educación de los niños yámana, además

del mencionado Lewis y John Lawrence.

En pocos años la misión creció materialmente y en feligresía, llegando a agrupar a un millar de aborígenes (1883), quizá dos tercios o más de la población yámana entonces existente, alcanzando paulatinamente la condición de centro de vida y único sitio civilizado en el extremo austral del continente.

Con el andar del tiempo la aún numerosa población india sufriría una fuerte disminución debido a las epidemias que el contacto con los blancos le acarreaba, enfermedades y contagios a los que su naturalmente vigorosa y sana contextura no podía ofrecer ninguna resistencia; de ese modo las cifras de los sucesivos recuentos censales comenzaron a acusar constante retroceso. Solamente entre 1883 y 1884 aquel millar mencionado se redujo a la mitad, como consecuencia de una epidemia. De tal manera, poco a poco, reduciéndose de continuo, la población indígena residente acabó por ser una minoría que ya no justificaba la existencia de un centro misional en Ushuaia, razón por la que las autoridades de la South American Missionary Society determinaron su supresión al cabo de algún tiempo.

La Misión de Bayly (Is. Wollaston), 1888-1892

La conveniencia de proseguir con la noble tarea que se tenía entre manos impuso la obligación de ubicar un nuevo sitio para el restablecimiento de la actividad misionera oficial, aunque oficiosamente la misma registró alguna continuidad bajo el cuidado de Bridges, ya retirado en su estancia de Harberton, y del antiguo catequista John Lawrence, a cargo de la estación de Ushuaia, quienes prosiguieron acogiendo temporalmente a los indios que navegaban por las aguas del canal Beagle e intermediaciones.

Para ello, era indispensable situar la nueva base operacional lo más cercanamente posible a los lugares de merodeo de las parcialidades yámana que habían tenido un escaso y ocasional contacto con el establecimiento fundador. Tales eran los casos de los grupos que habitaban en el archipiélago Wollaston y en sectores litorales del sudoeste y sud de la isla Hoste. A esto se agregó una consideración de carácter humanitario, como era la de prestar auxilio a los sobrevivientes de los naufragios que con frecuencia se registraban en las bravías aguas del sur del cabo de Hornos. Un establecimiento misionero bien situado podía cumplir satisfactoriamente con ambos requerimientos.

Desechada la alternativa de la isla Picton, en la que se había pensado en los comienzos de 1888, por estar alejada del área focal de interés, se entendió que había que buscar más hacia el meridión. Así, la *Allen Gardiner*, llevando a bordo al pastor y médico Edwin Canon Aspinall, designado titular de la Misión en reemplazo de Bridges, y los catequistas Leonard H. Burleigh y James Lewis, viajó durante el mes de mayo de aquel año por el sur de Navarino e islas Wollaston, lo que permitió concluir que alguna de estas últimas podía servir de asiento a la Misión y para socorro de náufragos.

Se vio entonces que ambos aspectos podían conciliarse y ser asumidos mediante la operación de un nuevo centro misional. De tal modo, con fecha 27 de julio de 1888 se dictó el decreto supremo número 131 del Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización de Chile, en cuya virtud se concedió a Edwing C. Aspinall la isla Grevy y tres menores vecinas del grupo Wollaston, y el sector del cabo West, en la isla Hermite. Lo primero para el establecimiento de una misión y lo segundo para la instalación de un faro que el concesionario se obligaba a establecer, junto con un cuerpo de salvavidas para el auxilio de los náufragos.

Así las cosas y con el decreto en la mano, Aspinall dispuso los preparativos finales para erigir un nuevo centro de actividad misionera. Para la segunda semana de octubre de 1888 todo estaba a punto en Ushuaia, procediéndose luego al carguío de los materiales, herramientas, vituallas y tantos otros elementos indispensables para la instalación y habilitación del establecimiento, en la goleta *Allen Gardiner*, la que al parecer zarpó hacia el archipiélago austral el día 12³.

Iba a cargo de la nueva estación Leonard Henry Burleigh, quien se había ofrecido voluntariamente para la arriesgada empresa y que a la sazón contaba con más de diez años de pertenencia a la Sociedad Misionera, y que marchaba, acompañado por su esposa Nellie. Burleigh era catequista y además competente carpintero, condiciones que se complementarían admirablemente para servir con eficacia el puesto de responsabilidad que había asumido. Dominaba la lengua yámana y era, al parecer, un hombre de buen juicio y acucioso en el cumplimiento de sus deberes.

En la tarde del día 14 de octubre, al cabo de treinta horas de navegación, la *Allen Gardiner* llegó a la isla Grevy, con seguridad sobre la bahía Gretton, paraje ya conocido para el misionero y

³ En esta parte seguimos lo expuesto en nuestro trabajo "La Misión de Bayly (Archipiélago del Cabo de Hornos)", *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen 11, Punta Arenas, 1980.

el capitán de la nave. *De inmediato fui a tierra a ver los nativos -contaría después Burleigh-, de los que encontré exactamente el mismo número que en nuestra visita anterior.*

Muchos, sin embargo, eran recién llegados, varios de los residentes habían salido en busca de huevos, pescado, etc. Así que a su retorno se juntó una partida numerosa.

Sería imposible para mí describir nuestra recepción, o el placer que esa pobre gente sentía o manifestaba por nuestro regreso y al oír que se venía a quedar. Me sentí muy gratificado al ir a tierra y saber que aún estaban dispuestos a recibirnos⁴.

Burleigh buscó sobre la costa abrigada un sitio adecuado para establecerse, pero no lo halló a gusto. Así fue que determinó pasar a la vecina isla Bayly, no comprendida en la concesión, en donde encontró un sitio que se consideró apropiado. Este es un lugar relativamente plano, situado junto a una ensenada pequeña en la costa norte de la isla, entre el surgidero Seagull y el canal Victoria, enfrentando a la península Low de Grevy y a las isletas Diana, Bandurrias y Otaries. El conjunto así descrito delimita al fondeadero nombrado, bien conocido por los marinos como tenedero seguro, aunque apto para embarcaciones de poco calado.

La ubicación podía estimarse como adecuada para los distintos objetivos previstos, pues además de sus condiciones de buen puerto y de disponibilidad de agua potable, leña combustible y un entorno protegido y agradable a la vista, disponía de visibilidad limpia hacia el noreste (bahía Gretton) para advertir el paso o aproximación de los veleros. Desde el mismo lugar se accede a la bahía Beaufort, hacia la parte occidental de Bayly. En la vecindad del paraje elegido existía un paradero indígena, que resultó estar entonces habitado.

Habiendo elegido el lugar, puse a todos a derribar árboles y limpiar un espacio para la casa y la quinta y a recoger piedras de la playa para preparar un lugar de desembarco. Empezamos hace una semana y se ha limpiado un buen trozo de terreno, después de recoger varias toneladas de material para un muelle⁵ y mañana espero dar los últimos toques a nuestra casita⁶. La tripulación del velero nos ha ayudado mucho y ciertamente el capitán Willis ha sido muy bueno, relataría más tarde el misionero⁷.

⁴ *South American Missionary Magazine* (en adelante S.A.M.M.), Feb, 1, 1889, pág. 34.

⁵ Este muelle fue encontrado por la expedición del Instituto de la Patagonia en 1980, lo que a su vez permitió situar el lugar de la Misión.

⁶ Esta edificación medía 20 por 12 pies (6 x 3 metros aproximadamente) y al parecer habría venido parcialmente armada.

⁷ S.A.M.M. citado, pág. 35

Habilitado el asiento, se congregó a blancos e indígenas, éstos en número de cuarenta y cinco, y se procedió al izamiento del pabellón nacional chileno en un mástil levantado para el efecto y Burleigh realizó el primer servicio religioso.

Fue aquel un momento verdaderamente histórico. En medio de la modestia y reducido aparato, pero con un fervor que no debían ocultar sus responsables, surgió así el que había de ser el establecimiento misional más austral hasta entonces erigido en el planeta y en el límite mismo del mundo geográfico entonces conocido y definitivamente habitable, con lo que los misioneros podían demostrar que en verdad habían dado cumplimiento al mandato evangélico de alcanzar hasta lo último de la tierra. Sus fines nobilísimos eran del más hondo contenido humanitario: la redención de los aborígenes más olvidados de cuantos poblaban el extremo meridional americano y el auxilio a los desventurados que sucumbían a las furias tormentosas del temido cabo de Hornos. La República de Chile y la South American Missionary Society podían sentirse satisfechas con la que de hecho debía considerarse una empresa común.

Paulatinamente, en la medida que las necesidades lo exigían y las condiciones ambientales lo permitían, se fueron realizando otros trabajos de construcción que al fin dejaron al establecimiento en el mejor estado de funcionamiento que podía darse teniendo en consideración la limitación de recursos disponibles. Con el tiempo surgieron las edificaciones destinadas a la capilla, escuela, orfanatorio y almacén, además de la casa habitación del misionero. Todo ello, se reitera, en proporciones modestas y calidad algo más que precaria. En la vecindad de las construcciones misioneras no tardaron en levantarse algunos toldos o ranchos indios, con lo que el paraje adquirió el aspecto de un pequeño poblado.

Así tuvo comienzo y desarrollo una actividad misionera desempeñada a parejas por Leonard y Nellie Burleigh, signada por la abnegación y la dedicación más completas y en medio de condiciones ciertamente adversas, lo cual hizo que tan noble esfuerzo conformara al fin toda una sacrificada prueba de amor al prójimo. En efecto, el clima local, como el general de todo el distrito austral, se mostró casi invariablemente rudo, acabando por hacerse intolerable. Luego, los problemas consiguientes al aumento del número de indígenas concurrentes a la Misión, por lo común hambrientos y enfermos, circunstancia que debía conjugarse con la insuficiencia de recursos de variado orden y con la demora en el oportuno reabastecimiento por parte de la goleta *Allen Gardiner*. Una dificultad adicional, si falta hacía, y por cierto no menor derivaba del carácter de los yámana

que dificultaba el aprendizaje de las normas de comportamiento que se buscaba inculcarles, como su mal talante y obstinación cuando se les reprimía por alguna causa; todo ello hacía, en suma, que la convivencia no resultara de lo más fácil, y que se requiriera de grandísima paciencia para tratarlos y enseñarlos. La correspondencia de Burleigh, recogida por la revista de la Sociedad Misionera, es ciertamente elocuente en todos aquellos respectos⁸.

Pero así y todo, superándose dificultades y carencias, la labor misionera adelantó tan satisfactoriamente como fue posible, justificándose de cualquier manera tan improbable esfuerzo como el desarrollado por Leonard Burleigh y su esposa. Tal pudo comprobarlo personalmente el obispo Waite H. Stirling en visita pastoral realizada en enero de 1890, es decir, cuando la Misión de la isla Bayly tenía quince meses de establecida.

Al informar posteriormente al Comité Directivo de la Sociedad Misionera, hizo un justiciero juicio, mencionando en comparación otros lugares conocidos: *Ooshoia (Ushuaia) es una estación; también la isla Keppel. Downeast (Harberton), donde reside el señor Bridges, es un lugar maravilloso. El clima los favorece, y los jardines y el ganado prosperan allí. Pero en Wollaston es muy diferente. La naturaleza es hostil al misionero poblador. Con todo, puedo afirmar sin vacilación que nunca se ha realizado en Tierra del Fuego un trabajo misional más sincero, alentador y eficaz que el del señor y la señora Burleigh en la isla Wollaston. Ellos han hecho lo mejor en sus circunstancias*⁹.

El obispo observó con ojos certeros la materialidad del establecimiento, apreciando el mejor uso que había sabido hacerse de elementos tan precarios, pero con resultados satisfactorios.

Pero especialmente pudo darse cuenta de los resultados morales, sanitarios y civilizadores de la humanitaria tarea realizada. Conoció asimismo a la cincuentena de indígenas residentes de manera permanente en el lugar y entendió que un número semejante deambulaba por diversos lugares del grupo de islas del Cabo de Hornos, quienes también ocasionalmente llegaban hasta la Misión.

Tomó debida nota de las necesidades más apremiantes de carácter material y humano, comprometiéndose a despachar no bien regresara a su sede los elementos necesarios, en tanto que vería cómo encontrar personas que pudiesen ayudar a los misioneros. Pero, ciertamente

⁸ Sobre este particular, véase especialmente *Los indios del Cabo de Hornos*, del historiador Arnoldo Canclini, profundo conocedor de la historia misional en tierras fueguinas.

⁹ S.A.M.M., 1 de mayo, 1890, pág. 102.

lo más importante, advirtió que el esfuerzo misional en ese paraje lejano, desprovisto y hostil, no podía prolongarse: *Mucho mejor sería -agregó en su relación al Comité- que los nativos y su estación se mudaran con el señor y la señora Burleigh hacia un lugar más conveniente de Tierra del Fuego, o sea hacia Wollya (Wulaia), o su vecindad*¹⁰.

Stirling cumplió oportunamente con lo prometido y así los misioneros recibieron los abastecimientos que les eran tan necesarios, aumentados con donaciones de vestuario procedentes de Inglaterra. De este modo se facilitó el trabajo con una comunidad aborígen que no demoró en crecer numéricamente, pues a los nativos propios del archipiélago se agregaron otros venidos desde Hoste... todos requiriendo de alimentos, ropa y asistencia variada.

El trabajo misionero llegó así a ser virtualmente agotador y desalentador. *La comarca es muy pobre -escribía en abril de 1890 Burleigh-, me temo que nadie viviría aquí por su gusto, y no dejo de preocuparme porque nuestra propia salud sufrirá con este clima permanentemente húmedo y tormentoso*¹¹. *El trabajo a la intemperie es una cosa penosa; los pies de uno están siempre mojados y la ropa debe ser cambiada a menudo porque sino la salud sufriría.*

*Por muchas razones, especialmente por amor a los nativos, preferiría que la estación se mantuviera a la distancia que está de Ooshoia, pero considerando las características inadecuadas y desagradables de Wollaston, estaría feliz de un cambio como ya se ha planteado*¹².

Estaba meridianamente claro, la estación misionera no podía continuar allí. Pero era evidente que las cosas tomaban su tiempo y la resolución en tal sentido demoraría todavía dos años.

Así, este lapso transcurrió entre la rutina del cotidiano vivir y laborar misioneros, señalados especialmente por las carencias de alimentos, vituallas y otros elementos de utilidad, y el atraso en el reabastecimiento, y, además por las rencillas entre indígenas que ponían a prueba la paciencia de los misioneros. Pero también el tiempo registró novedades de distinto signo: la llegada de epidemias de sarampión y tos convulsiva con sus lamentables consecuencias para la población yámana; el arribo de un catequista ayudante,

¹⁰ Id. pág. 103.

¹¹ Vale recordar a este respecto y a manera ejemplar lo que hemos mencionado antes: en un año, entre 1889 y 1890, los Burleigh llevaron cuenta de sólo 89 días buenos, siendo el resto del tiempo malo o tormentoso.

¹² S.A.M.M., 1 de setiembre, 1890, pág. 201

presencia tan necesitada; el nacimiento de un segundo hijo para los Burleigh y la casi milagrosa conservación de la salud familiar en el ambiente y circunstancias conocidas; el auxilio a náufragos del cabo de Hornos, la visita de los mineros del oro, en fin.

Entre tanto así ocurría, el traslado de la Misión seguía demorado, ciertamente con preocupación y algún desaliento de los esposos Burleigh, que por dos veces estuvieron listos para la mudanza sin que al fin la misma se hiciera efectiva. Esto en parte porque no había decisión respecto del lugar para la nueva ubicación y ello, a su vez, porque aunque se quería que la estación se mudara a un sitio más favorable, también se deseaba que la misma se mantuviera a una distancia tal de Ushuaia que la liblara, hasta donde se pudiera, de cualquier posible influencia perniciosa de su población para con la comunidad yámana. Esta aprensión decía especialmente con el tráfico y consumo de bebidas alcohólicas. Por eso había consenso en excluir a Wulaia, en la que en algún momento se había pensado como alternativa, no obstante sus reconocidas bondades naturales.

Quedamos muy aliviados al saber por su reciente carta que se ha decidido trasladar nuestra estación, y compartimos sus sentimientos acerca de tenerla en la vecindad de Woolya, pero tengo el temor de que podría estar muy próxima a la ruta de malas influencias, y si puedo aconsejar (como lo he hecho ya con el Obispo Stirling), sugeriría un sitio en alguna parte como Tekenika o el seno Ponsonby, escribió en abril de 1891 Burleigh, al parecer al pastor Lawrence¹³.

Finalmente, en enero se adoptó la resolución del traslado.

He asumido la responsabilidad de mudar la estación desde la Isla Bayly a la Bahía Tekenika, y el señor Burleigh y el señor Aspinall están ya preparados para llevar adelante el plan, informaba en enero de 1892 Stirling al Comité de la Sociedad Misionera¹⁴.

La decisión se adoptó luego de un viaje de búsqueda e inspección realizado por Stirling conjuntamente con Burleigh, que concluyó con la elección de la bahía Tekenika, en la isla Hoste, más propiamente con una bahía menor que se abre sobre la costa sur, que los indígenas llamaban Lagutaia y que posteriormente sería rebautizada por la Armada de Chile como *Allen Gardiner*.

Las razones en que se fundaba la determinación del prelado eran varias. En primer término el lugar del nuevo emplazamiento era más accesible que el antiguo para las embarcaciones procedentes

¹³ S.A.M.M., 1 de octubre, 1891, pág. 150.

¹⁴ Id., 1892.

de Ushuaia. En segundo, la existencia al fondo de la bahía principal de un istmo que posibilitaba la intercomunicación con los senos Navidad y Año Nuevo, paso terrestre efectivamente utilizado por los yámana para trasladarse entre uno y otro lugares, lo que permitiría a los misioneros acceder a una parcialidad aborígen con la que interesaba tener contacto y relación. Luego, la abundancia de madera aprovechable en el sitio elegido. Pero el clima y el terreno para siembras no parecían ser mucho mejores allí que en Bayly, aunque se confiaba en que aquél sería más soportable y éste más aprovechable.

Así las cosas, a comienzos de mayo de 1892 se procedió al desarme de las construcciones de la Misión de Bayly, cuyos elementos fueron cargados en la goleta *Allen Gardiner* para su traslado al nuevo emplazamiento. Con los misioneros viajó hacia Tekenika gran parte del grupo yámana que residía en la Misión.

Como lo hemos expresado anteriormente, del modo visto y al cabo de tres y medio años de actividad llegó a término la Misión "Wollaston" de la isla Bayly. Durante el breve lapso de existencia había sido el teatro de la abnegada labor de Leonard y Nellie Burleigh, empeñados por obra de su fe en la cristianización y civilización del más atrasado y rudo grupo de la nación yámana. Su esfuerzo no había sido en vano, pese a las contrariedades, como que las enseñanzas y cuidados de los misioneros, y la continuada relación que mantuvieron con los aborígenes, contribuyeron a modificar en modo favorable la áspera índole de los nativos del archipiélago del Cabo de Hornos.

La empresa misionera de Bayly puede valorizarse particularmente como un enaltecido ejemplo de heroica entrega que hicieron los religiosos ingleses a favor de los naturales, en un paraje remoto e inhóspito como pocos, en la bravía geografía del archipiélago austral fueguino.

La Misión de Tekenika, 1892 - 1906

De acuerdo con la descripción de Leonard Burleigh el lugar elegido para la Misión de Tekenika fue una semipenínsula, junto a un hermoso arroyo que baja serpenteando desde un cordón nevado situado a sus espaldas, en la que entonces se advertían tres niveles. El superior se reservó para levantar la capilla y la residencia definitiva de los misioneros. El segundo fue elegido para establecer el almacén, la cabaña provisoria de los religiosos y algunos cobertizos.

En el nivel inferior se situaron las rucas o chozas de los yámana que habían acompañado a los religiosos desde Bayly. Allí, pues, al cabo de una faena intensa y prolongada -recuérdese que Burleigh era originalmente carpintero- se erigieron las diferentes edificaciones fundacionales. La habilitación del establecimiento se completó con la construcción de un muelle y con el desmonte del terreno aledaño a las casas para drenarlo pues era muy húmedo, para emplear parte del mismo en la preparación de un jardín y una huerta.

Con el tiempo se agregaron otras instalaciones complementarias, entre ellas la ya famosa "Casa Stirling" que fuera la primera y principal construcción de la antigua estación de Ushuaia, que luego de ser desarmada y trasladada a Bayly, fue rearmada para servir de residencia a las familias de los misioneros. Esta faena tomó largo tiempo, pues se inició en mayo de 1894 y se extendió a lo menos por un año y medio. De este modo se completó la materialidad edificada de la Misión.

Una fotografía del paraje tomada por W. S. Barclay a comienzos del siglo XX, permite apreciar lo que era el conjunto de edificios que la componían, que brindaba el aspecto de un poblado. Ciertamente la Misión de Tekenika estaba mejor establecida y construida que aquella de Bayly. La mayor comodidad y el agrado de vida que ello derivó se refleja en la correspondencia de los misioneros.

Otra de las satisfacciones de éstos durante el tiempo inicial en el nuevo emplazamiento, se dio con el pronto arribo de indígenas de la parcialidad del seno Año Nuevo, con lo que se llenaba uno de los supuestos necesarios para el más eficaz trabajo evangelizador y civilizador.

El aumento de la población indígena establecida en la Misión y los requerimientos de atención correspondientes hicieron necesarios nuevos espacios como albergue para varones adultos y un orfanatorio. Para esto se aumentó el personal con la incorporación de la madre del catequista Hawkes. Más tarde, cuando éste enfermó y aquélla debió cuidarlo y trasladarlo a Ushuaia, arribaron en su reemplazo otros dos catequistas ingleses con lo que el trabajo misional no se resintió. Según cálculo de Burleigh, había entonces en Tekenika y su inmediato entorno (Seno Año Nuevo, Seno Navidad), unos 160 indígenas y el total estimado para la etnia sobrepasaba apenas 200 individuos, cifra que por sí sola explica la dramática reducción poblacional aborígen y preanunciaba el fatídico destino del pueblo yámana. Las enfermedades, estaba claro, eran la causa fundamental y así se ponía el mayor esfuerzo de cuidado en mejorar la salud de los indios, no siempre con éxito. Ello acongojaba a los misioneros

que únicamente podían contemplar con impotencia ese imparable fenómeno.

Sin embargo el trabajo misional también registraba hechos reconfortantes. Bien porque los servicios religiosos se realizaban regularmente y con asistencia satisfactoria, o porque la escuela registraba progresos en su actividad; bien porque las generosas donaciones de los cooperadores de la Sociedad, especialmente de vestuario, permitían satisfacer las necesidades de los aborígenes. Por fin, porque hasta la huerta pareció más rendidora. *Le agrada saber que nuestro huerto ha resultado un éxito*, escribía Burleigh en abril de 1893, y *que a pesar de muchas desventajas hemos cosechado nabos, patatas, coles y otras verduras*¹⁵. Lamentablemente tales cosechas serían muy limitadas en frutos y además excepcionales. Al fin se impondría la realidad: el suelo en Tekenika no era apto para cultivos.

Cuando de tal manera se sucedían los acontecimientos, el 23 de diciembre de 1893, mientras el catequista mencionado se encontraba en la chalupa de la Misión, un golpe repentino de uno de los palos de la vela de la embarcación lo arrojó al mar en donde se ahogó, a la vista de su esposa que observaba desde la ventana de su casa, sin que nadie pudiera socorrerlo.

De modo tan inesperado falleció un hombre que se había entregado por entero, con ejemplares sacrificio y abnegación, en el servicio a sus hermanos indígenas, virtualmente hasta dar la vida por ellos. Leonard H. Burleigh y su esposa, no menos abnegada, habían sido protagonistas durante casi seis años de una admirable y enaltecida obra evangelizadora y civilizadora, que por cierto destaca para la historia la gesta misionera evangélica entre los yámana.

El sentimiento de pesar que estos indígenas manifestaron en tan triste circunstancia constituyó, paradójicamente, un hecho consolador para los otros misioneros, pues entonces pudo advertirse cuánto afecto y respeto había podido generar entre aquéllos la actividad allí desarrollada en la Misión.

El lamentable accidente que la había dejado viuda, movió al Obispo Stirling a disponer el relevo de la misionera, que así podría retornar a Inglaterra para asumir plenamente la educación y el cuidado de sus dos hijos, aunque sin desentenderse de los asuntos que interesaban a la Sociedad.

Aquella pérdida y este alejamiento no afectaron la actividad de la Misión. Peter Pringle, quien actuaba como catequista ayudante,

¹⁵ S.A.M.M., 1 de julio, 1893, pág. 100.

asumió la responsabilidad conductora mientras se encontraba un apropiado reemplazo. En su ayuda fue enviada la señora Hemmings, con lo que la labor no se resintió, en particular aquella que demandaba el orfanato, por el que existía una preocupación especial. Más tarde, a comienzos de febrero de 1895, se hizo cargo el pastor John Williams, aunque el peso del trabajo durante largo tiempo recaería en el infatigable Peter Pringle, digno émulo del extinto Burleigh, que prestaría meritorios servicios durante varios años. Asimismo acudieron más catequistas para colaborar y hacer más eficaz el variado trabajo misional.

A fines de marzo de aquel año arribó a Tekenika el vapor *Toro* de la Armada de Chile, enviado por el Gobernador de Magallanes para cooperar en la búsqueda de un sitio mejor que aquel en que estaba situada la Misión, teniendo en vista la posibilidad de su traslado. *Cada porción del terreno junto a la estación la encontramos excesivamente pantanosa e inútil para cultivos, tampoco para mantener ovejas y vacunos sin gran trabajo y gastos*, anotaría entonces Williams en su diario¹⁶.

La exploración practicada por el personal del buque chileno permitió encontrar un paraje llamado Cunnacush, unas quince millas al norte de Tekenika. Era seco y disponía de abundancia de agua y madera. De ello Williams dio cuenta al Obispo Stirling y aguardó sus instrucciones al respecto. Pero éste, no obstante convenir en que *el establecimiento de Tekenika era rudo y desordenado*, atendidas sus características naturales, nada resolvería por entonces y la estación siguió donde había sido emplazada.

En vista de ello se hicieron nuevos arreglos, reparaciones y ampliaciones en los edificios existentes (Orfanato, Casa Stirling) y se decidió iniciar de una vez por todas la construcción de la capilla y además un galpón para aserrar, cortar y estacionar madera, fuera de otras obras menores. En estas construcciones se trabajó intensamente durante todo 1896 y en parte del año siguiente, pues se quería tener una estación misionera edificada e instalada para funcionar en debida forma. Así la Misión asumiría el aspecto recogido por las fotografías que se tomaron a comienzos del siglo XX.

Por cierto, todo esto se realizó sin que se afectara la labor evangelizadora y educadora de los indígenas -*la tarea de Dios*, como escribiría el catequista Pringle- y así también en tan esencial aspecto se progresó lentamente pero con seguridad.

Adelantó de tal manera la actividad en Tekenika, en una rutina

¹⁶ S.A.M.M., 1895, pág. 136.

alterada por la gran movilidad de los indios, que iban y venían según les venía en ganas. De allí que su número en la Misión era siempre variable. Otra alteración en el vivir cotidiano estaba dada por la aparición de enfermedades, cada una de las cuales cobraba su cuota de defunciones. Las novedades, que tanto no lo eran, estaban en las visitas dada la mayor accesibilidad de Tekenika, lo que hacía más frecuentes las recaladas de naves y con ellas las posibilidades de mejor comunicación y recepción de mercaderías desde Ushuaia y Punta Arenas.

Entrado el siglo XX se hicieron visibles los primeros signos de fatiga entre los misioneros. Así, en setiembre de 1901, el *South American Missionary Magazine* daba cuenta de un informe de Pringle sobre la tarea misional. Su impresión es que el trabajo entre los yámanas está a punto de concluir; la escasez de niños, la prevalencia de enfermedades entre ellos y las muertes infantiles están contestando la pregunta ¿vale la pena tanto esfuerzo y gasto? Era una cuestión que de tal manera quedaba abierta y sobre la cual el Comité Directivo de la Sociedad Misionera tendría mucho que cavilar en el tiempo por venir.

Por entonces arribó a Tekenika el crucero *Presidente Errázuriz* de la Armada de Chile tanto en plan de visita al establecimiento, como en el de realización de tareas hidrográficas. Lo primero permitió al comandante Luis Gómez Carreño imponerse del trabajo misionero, que fue apreciado como muy benéfico para los indígenas. Lo segundo hizo posible el rebautizo de la bahía Lagutaia con el nombre de Allen Gardiner, en homenaje al recordado marino y misionero fundador. Fue entonces, igualmente, que se descubrió la existencia de carbón en una barranca vecina, hallazgo que tendría alguna resonancia ulterior. El descubrimiento, en vez de contentar a los misioneros les trajo aflicción, pues se temió que ello generara la llegada de población blanca, con todos los riesgos sanitarios y morales que tal presencia podía significar para los indígenas residentes en Tekenika.

Meses después, en marzo de 1902, otra nave de la Marina de Chile, el escampavía *Huemul*, arribó al lugar. Su comandante, capitán Ismael Gajardo, dejaría para la posteridad una breve pero cabal descripción de la estación y su comunidad.

Tan pronto como un buque entra a la bahía de Tekenika, divisará en el fondo de ésta la casa del misionero inglés rodeada por los ranchos de los indios i que a la distancia parece una pequeña ciudad. En el campanario de la iglesia izaron una bandera chilena.

(...) La misión de Tekenika tiene actualmente 85 indígenas a su cuidado, todos pertenecientes a la tribu de los yaganes. Según me

decía el joven Robins, estos forman casi el total de los yaganes, pues el día de nuestra llegada solo se encontraban afuera de la misión, en las islas Wollaston, dos familias.

La raza de los yaganes está forzosamente condenada a desaparecer, pues según los resultados que acusa el registro estadístico llevado escrupulosamente por el misionero Mr. Pringles, hai un total de 7 defunciones anuales por 1 nacimiento.

(...) El principal objeto de establecer la misión de Tekenika fue procurar que los yaganes pilotearan a los náufragos de los numerosos buques de vela que cruzan el cabo de Hornos, llevándolos a la misión. Hoi día se puede asegurar que así lo harían, llegado el caso, pues estos indígenas hablan mui bien el inglés i sus hábitos feroces se han modificado completamente¹⁷.

Esta opinión favorable sobre el quehacer misional fue reiterada entonces por el capitán Arturo E. Wilson, Director de la Oficina Hidrográfica de Chile, al expresar en la presentación del contenido del volumen XXV del Anuario editado por esta repartición naval: *En la bahía de Tekenika está establecida la misión evangélica inglesa que antes estaba en la isla Wollaston i el pastor que reside allí con su familia es acreedor a gratitud por su constancia i éxito en su tarea humanitaria, desempeñada en un país ingrato, sin recursos, casi sin cultivos posibles, i en uno de los peores climas que es dable imaginar. Su obra merece ser recordada a igual título que la de los misioneros establecidos desde casi medio siglo en Uchuaia, en la parte arjentina del canal Beagle*¹⁸.

Por ese mismo tiempo el reverendo John Williams, reemplazó definitivamente a Peter Pringle, quien afectado por una seria enfermedad no podía continuar de hecho al frente de la Misión. Falleció tres años después a raíz del mal contraído, siendo recordado como un eficiente y dedicado misionero que hizo mucho por el adelanto de la estación de Tekenika y por el cuidado de los indígenas allí acogidos.

Cupo a Williams, entre otros menesteres, introducir las clases de idioma castellano en la escuela de la Misión, pues hasta entonces a los yámanas se les enseñaba e instruía en lengua inglesa.

El mismo pastor debió sufrir, como otros antes, el agobio espiritual ante la irreversible reducción de la población indígena. Al informar cada vez sobre el punto, añadía nuevos aunque reiterados motivos

¹⁷ Viaje de la escampavía *Huemul*, al mando del Teniente 1º Ismael Gajardo a las islas australes de la Tierra del Fuego en marzo de 1902. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo XXV, Santiago, 1905.

¹⁸ Id. pags. 8 y 9.

de duda respecto de la conveniencia de la continuidad de la labor, a lo menos en Tekenika, respecto de la cual ya había pleno consenso en cuanto que era un lugar inadecuado para servir como centro misional.

Para peor, los indígenas que allí residían no parecían por entonces favorecer el trabajo misionero.

Ahora son más de doce meses que vine a Tekenika, y aunque ha habido muchas dificultades de las cuales quejarse, y muchas cosas para poner a prueba nuestra fe y paciencia, nos hemos dado cuenta de una manera excepcional de la asistencia divina. Pero en muchos casos, para nuestra gran pena, hemos encontrado a los nativos actuando contra la luz y casi deleitándose en tal actitud, sin embargo en unas pocas instancias hemos sido confortados por pruebas de que las palabras habladas en nombre del Señor han ejercido una real y duradera influencia en su vida, escribió en esos días el pastor Williams manifestando su preocupación por el curso de los acontecimientos¹⁹.

La opinión del retirado pastor John Lawrence, desde su estancia de Puerto Remolino no era más optimista: *Parece imposible, humanamente hablando, hacer mucho más por ellos*²⁰.

Era, evidentemente, una primera señal de flaqueza, una fisura en el hasta entonces inmovible ánimo que sustentaba la noble misión autoimpuesta.

En el Comité Directivo de la Sociedad Misionera debieron calar en profundidad esos sentimientos aprensivos, y más de alguno en su fuero interno pudo preguntarse si en verdad tanto esfuerzo, como el desplegado hasta entonces, seguía teniendo suficiente justificación, como la había tenido antaño.

Entre tanto y pese a las contrariedades la estación mostraba progresos materiales: desde el arribo de Williams se habían levantado cuatro casitas para familias yámana y otras dos estaban en construcción para mediados de 1904. *Tekenika, podría decirse en cierto modo que parece un pequeño pueblo inglés,* escribió entonces Williams²¹.

También, siquiera de momento, la declinación poblacional yámana parecía detenerse. Así en mayo de 1905 la revista de la Sociedad Misionera daba cuenta de un decrecimiento en las defunciones y que se habían registrado más nacimientos que lo habitual. La población indígena era estimada entonces en 130 almas.

¹⁹ S.A.M.M., octubre 1903, pág. 244.

²⁰ Id. pág. 249.

²¹ Id., julio 1904, pág. 180.

En la reunión anual del Comité Directivo, celebrada el 21 de mayo de 1904, el Arzobispo de Canterbury, quien había visitado hacía poco Sudamérica, se refirió a la Misión de Tekenika y reconoció que la pequeña comunidad que la habitaba podía ser trasladada hacia otro lugar de ambiente natural más hospitalario.

Dos meses después la misma revista institucional informaba sobre la visita a Tekenika del Obispo Edward F. Every, sucesor de Stirling en la sede, y sobre las conclusiones a las que éste había arribado al cabo de la misma:

El Obispo encuentra a la estación de tanta importancia como centro espiritual y de reagrupamiento de la raza yagán, que no recomienda su clausura. Harberton y Punta Remolino son sitios amistosos de empleo, pero Tekenika es una fuerza espiritual. Después de muchas consideraciones y consultas con otros, recomienda que no sea cerrada sino trasladada.

Tekenika como sitio es inadecuado. El terreno es pantanoso e insalubre, inútil para ovejas y huertos. Todo el distrito es lo mismo. La caza, la pesca y los mariscos son escasos, y especialmente en invierno es difícil para los indios vivir allí. La comunicación con Ushuaia, el más cercano centro distante cincuenta millas es muy dificultoso, y los costos de carga enormes. (...) El costo del transporte de Ushuaia a Tekenika es dos veces tanto como de Punta Arenas a Ushuaia. No hay empleo para los Indios en la vecindad y la Misión puede darle trabajo solamente a unos pocos. El actual aislamiento es malo para los misioneros y muy difícil de manejar para el superintendente.

Todas estas dificultades desaparecerán si la Misión es trasladada a la Isla Navarino, en el canal Beagle²².

Cabe preguntarse si tantas y evidentes eran las desventajas de Tekenika, por qué se la había mantenido allí durante trece años. La respuesta quizá esté en que, pese a todo lo desfavorable que podía ser, el paraje estaba suficientemente lejos como para recibir el influjo moral funesto de la vida civilizada, además, ciertamente, de la relativamente mayor abundancia de indígenas en el sector austral en la época de la instalación.

Por consecuencia, y atendiendo a la sugerencia episcopal, se pensó en lugares tales como Puerto Mejillones y Puerto Toro, aquél en el litoral centro-occidental y éste en la costa nororiental de Navarino, ubicación esta última que por entonces parecía ser la preferida.

La elección del nuevo emplazamiento demoró sin embargo de

²² S.A.M.M., julio 1905, pág. 137.

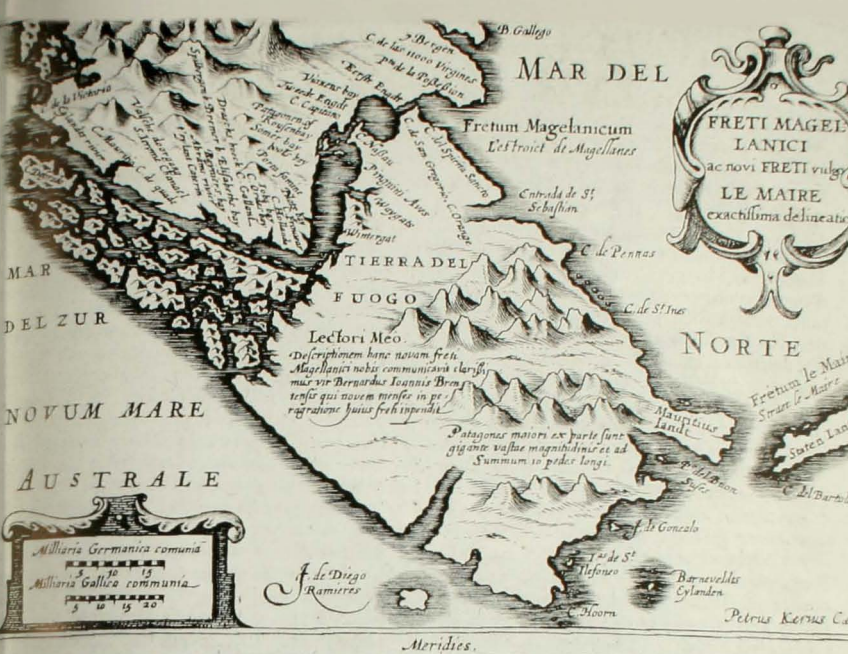
la premura que parecía haber para realizar la mudanza. No sólo se requería de un clima más seco que el de Tekenika, de tierra para cultivar, de abundancia de caza y pesca, sino que el lugar estuviera situado en o cerca de la ruta habitual de navegación para facilitar el movimiento de carga y correspondencia, y la visita ocasional del Obispo. Pero, inexplicablemente, pues la resolución al fin fue contra toda lógica, se optó por el paraje de Río Douglas, en el sector sudoccidental de Navarino, relativamente próximo al histórico sitio de Wulaia. Este lugar, vale señalarlo, era naturalmente apenas algo mejor que Tekenika y estaba situado lejos de la ruta de navegación principal del área (que transcurría por el canal Beagle), por lo que se perdían todas las ventajas que cualquier paraje de la costa norte podía brindar para el objeto.

Equivocada o no la determinación, la misma fue comunicada al pastor Williams, quien desde el mes de mayo de 1906 había puesto en marcha el plan de desarme de las edificaciones para su ulterior transporte al nuevo emplazamiento. Finalmente el traslado se hizo efectivo durante los meses de noviembre y diciembre de ese año.

Concluyó así otro honroso capítulo de la admirable y esforzada actividad evangélica inglesa entre los yámana. El mismo quedaría para la historia asociado a los nombres de Leonard H. Burleigh, verdadero mártir de la noble causa, de su abnegada y laboriosa esposa Nellie, y de Peter Pringle, digno émulo del primero y como él ejemplo de entrega y sacrificio.

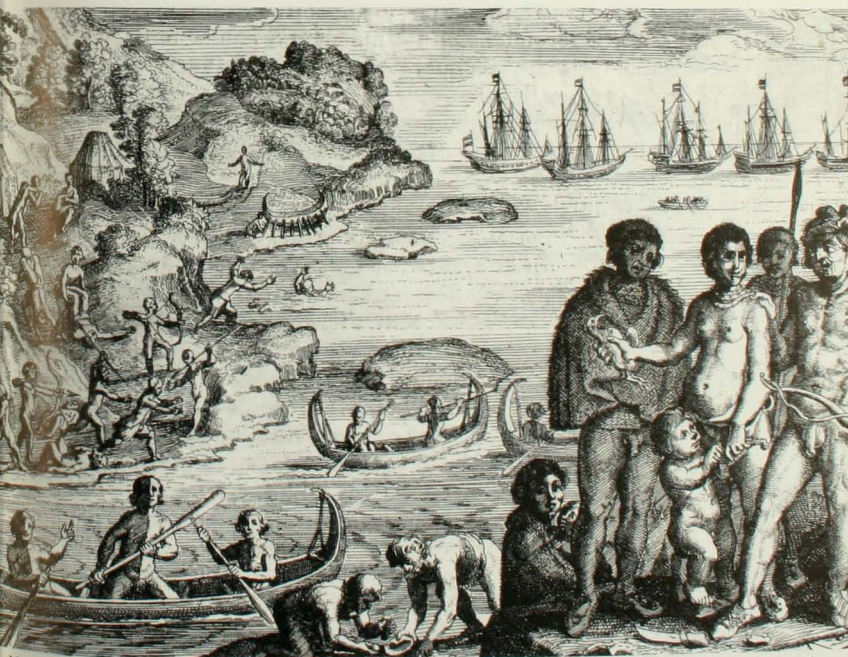
Al cabo de tanto esfuerzo, culminaba un ciclo histórico que constituye por entero un admirable ejemplo de la tenacidad británica y que conforma un capítulo de la historia humana en las regiones del sur de América escrito con honor, abnegación y heroísmo.

Con la actividad de los misioneros -verdadera epopeya- se daba fin a todo un período histórico, al que hemos denominado como mundo prístino, que se caracterizaba en general por la permanencia de los valores y elementos fundamentales del hombre y por la intangibilidad original de su entorno físico, y en donde la acción del europeo fue más circunstancial que continua. Concurrían a darle fin a este período, que se señalaba también por la presencia foránea impulsada por ideas superiores de espiritualidad y civilización, en un mundo extrañamente rudo y primitivo que nunca llegaría a comprenderla suficientemente, presencia que involuntariamente contribuyó a su desaparición, concurrían, hemos de repetir, factores tales como la división del solar austral entre dos naciones y consecuentemente la aparición y desarrollo del ímpetu colonizador.



Freti Magellanici ac novi Freti vulgo Le Maire exactissima delineatio (Pieter Keer, 1628 ca. 1645).

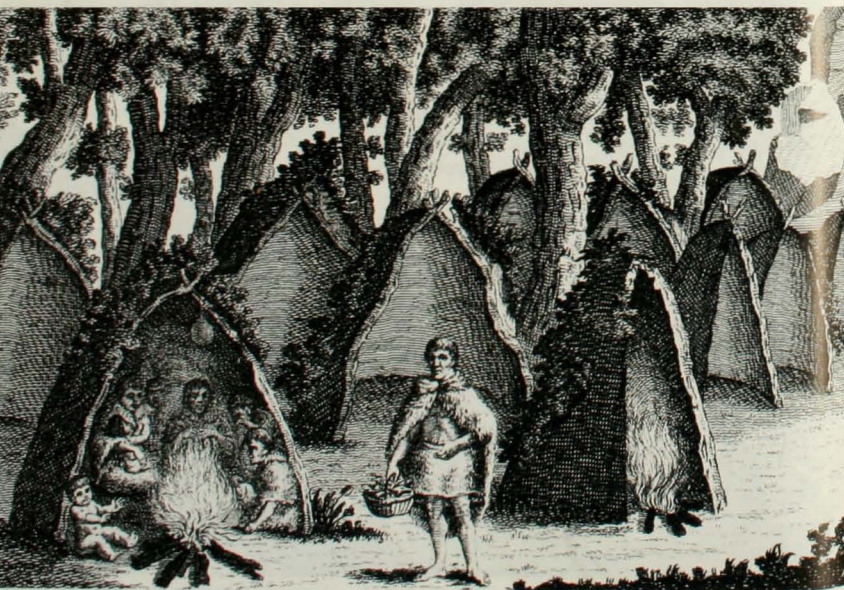
Este mapa muestra cuál era la noción que tenían los europeos acerca de la parte austral de la Tierra del Fuego al promediar el siglo XVII. Obsérvese las entradas oriental y occidental del futuro Canal Beagle.



Naturales de la Tierra del Fuego. Grabado holandés de 1631 que ilustra el relato de la expedición de Jacobus L'Hermite. Es la primera representación hecha sobre los yámana.



Grabado de fines del siglo XVIII que se incluye en la relación de los viajes del capitán Cook y que muestra una representación de corte romántico sobre los indígenas del sur de la Tierra del Fuego.



Otro grabado de fines del siglo XVIII que representa un conjunto de toldos yámana.



Indígena yámana. Fotografía de la Misión Francesa 1882 - 1883.



Niñas yámana. Fotografía de la Misión Francesa 1882 - 1883.



Mujeres yámana.
Fotografía de la Misión Francesa 1882 - 1883.



Mujer yámana y su hijo, delante de su toldo.
Fotografía de la Misión Francesa 1882 - 1883.



Contraalmirante Manuel Señoret
Gobernador del Territorio de Magallanes (1892-1896).



Cutter *Alfredo* en la rada de la isla Bayly en cuya costa estuvo ubicada la Misión Evangélica entre 1888 y 1892. Al fondo un establecimiento de colonos. Fotografía hacia 1915.



Barca *Indian Empire*, naufragada sobre la costa norte de la isla Hermite. Fotografía hacia 1915.



Niños yámana en la Misión de Tekenika. Al centro una misionera inglesa (¿Nellie Burleigh?).
Fotografía antes de 1900.



Grupo de yámana en la Misión de Río Douglas, 1907.



Aspecto de Puerto Piedra, isla Picton, hacia 1915. En el primer plano, la casa administración y otras instalaciones de la estancia.



Cabaña ceremonial de los yámana, Puerto Mejillones. Fotografía hacia 1918 - 1920.



Aspecto de la aldea yámana de Puerto Mejillones hacia 1918 - 1920. Obsérvese la mezcla de edificación indígena y al modo civilizado.



Grupo de indígenas yámana en Puerto Navarino.
Fotografía hacia 1930.

Segunda parte

La conquista pacífica del lejano sur

Capítulo Primero

Los adelantados

Loberos y raqueros

Debemos entender por “conquista pacífica del lejano sur” aquella penetración foránea en el mundo archipielágico meridional motivada por la explotación de los recursos naturales, pero que no afectó directamente la vida de los aborígenes como sucediera en tantas otras regiones del globo y, muy cerca, en la propia isla grande de Tierra del Fuego.

Las otroras incontables poblaciones de otáridos, lobos de mar de uno y dos pelos, valiosos mamíferos de fina y cotizada piel que en tiempo no muy lejano poblaran las costas de la Patagonia y la Tierra del Fuego y los vastos archipiélagos vecinos, perseguidas sin tregua desde mediados del siglo XVIII, acabaron por refugiarse ya diezmadas en los inaccesibles islotes y roqueríos que se adosan a la parte occidental del continente, desde el cabo de Hornos hasta el golfo de Penas. Hasta allí, como hasta las islas de Diego Ramírez situadas ya en pleno paso Drake, llegaron tenaces los cazadores invadiendo el postrer santuario de las infelices bestias, instalándose con riesgo y privaciones en increíbles sitios, alentados únicamente por la codicia pelífera que los llevaba a sacrificar anualmente millares de los valiosos animales.

De esta suerte, el mundo marítimo y terrestre del sur lejano se vio penetrado y recorrido por embarcaciones de distintas banderas, norteamericanas¹ e inglesas en su mayoría, hasta bien pasada la mitad de la centuria decimonona y luego en la década del 70 por algunas de matrícula de Punta Arenas, que tras faenas rudísimas y con no

¹ Casi todas procedían de puertos de la Nueva Inglaterra, como New London, New Bedford, etc.

pocos peligros retornaban, cargadas sus bodegas con las estimadas pieles, a mejores puertos en donde comerciar los cargamentos².

De estos osados navegantes que recorrían las ingratas costas del occidente y del sur fueguino casi no existe memoria, tan sólo contados testimonios o huellas de su silenciosa actividad. Los que volvieron se perdieron en general en el tráfico humano y solamente unos pocos más audaces, laboriosos o afortunados, llegaron a dejar fama de sus nombres. Entre éstos se cuentan el famoso marino y lobero, después capitán honorario de la Armada Argentina, Luis Piedra Buena, que ya en 1852 inició el recorrido de las aguas australes embarcado en el pailebote norteamericano *John E. Davidson* y años más tarde, a partir de 1860, dueño ya de la goleta *Nancy* frecuentó periódicamente los mares del cabo de Hornos y canales fueguinos en plan de caza de lobos. Fue en uno de estos viajes que en un raptó de fervor patriótico grabó en un acantilado del Cabo la inscripción con la que quiso patentizar ante los navegantes la soberanía de la nación del Plata en el extremo del continente³. Otro lobero que dejaría fama de su nombre habría de ser el portugués José Nogueira, rústico marinero cuyo esfuerzo, tenacidad y visión mercantil lo llevarían a convertirse en pocos años en próspero armador y empresario, cuyas embarcaciones fueron sin duda las primeras en pasear el pabellón chileno en las aguas que rodean a las islas australes de la Tierra del Fuego. De aquellos que nunca habían de regresar sólo los tormentosos mares y las ennegrecidas rocas chorreantes de agua conocerían el secreto de su fin. Como fuera estos hombres -muchos de ellos situados más al margen que dentro de la ley- fueron los adelantados que señalaron la penetración de la población foránea en la región de las islas australes, presencia sin otra huella que la sangre de sus víctimas que por momentos empapó las rocas y que luego las aguas lavaron, o quizá un ocasional contacto con alguna complaciente india.

Pero hubo otros -que a veces eran los mismos loberos- que

² Entre las embarcaciones puntarenenses que se dedicaron a la faena lobera durante este período se cuentan el pailebote *Anita* y la goleta *San Pedro*, el cúter *Rayo* que se perdió en octubre de 1880, sin que jamás volviese a saberse de él, el cúter *Ester*, las goletas *Rescue* y *Luisita*, que naufragó en aguas del paso Brecknock en abril de 1881. Algunas de estas embarcaciones hicieron las expediciones por cuenta de sus propietarios y otras por cuenta de comerciantes de la colonia del Estrecho, que las habilitaron como armadores; entre unos y otros estuvieron José Nogueira, José Manzano, Guillermo Bloom, Francisco H. Meidell y José Menéndez.

³ El texto de la inscripción era el siguiente: *Aquí termina el dominio de la República Argentina. En la isla de los Estados (Puerto Cook) se socorre a los náufragos. Nancy 1863 Cap. L. Piedra Buena, Raúl A. Entraigas, Piedra Buena, Caballero del Mar (Buenos Aires, 1966), pág. 63.*

aparecieron por el mundo austral no ya para explotar la riqueza natural, sino los despojos de las desgraciadas embarcaciones a las cuales el infortunio o los elementos siempre desatados daban por tumba las desoladas costas de la región meridional. Estos fueron los *raqueros*⁴, titulares de esta singular actividad que antaño se dio con frecuencia en los mares patagónicos y fueguinos, y que entregó importantes beneficios a quienes la practicaron, tanto que se hicieron fortunas no pequeñas comerciando con estos despojos⁵.

Ubicada una nave náufraga y abandonada por sus tripulantes, los *raqueros* en uno o sucesivos viajes, según el porte de la embarcación y volumen de la carga, que en ocasiones resultó ser de apreciable valor, comenzaban por aligerarla del cargamento si restaba algo de él, para luego despojarla sistemáticamente de cuanto elemento de utilidad podía portar, inclusive todo lo aprovechable de la obra muerta del buque y aun del mismo casco cuando se daba el caso.

Mas no se crea que sólo los loberos en ocasional faena se dedicaban a los raques. El negocio, que eso era en realidad la explotación de restos náufragos, se comenzó a practicar aun por honrados comerciantes con permiso de la autoridad marítima o gubernativa. Y así hubo de verse cómo, con ocasión del naufragio del buque norteamericano *R. P. Hazeltine*, ocurrido en las islas Wollaston en 1878, manifestaron interés en su "salvamento", eufemismo por raque, conocidos y honorables vecinos de la Colonia de Punta Arenas como José Menéndez, Diego H. Dunsmure y Marius Andrieu, quien aportó a la empresa el pequeño vapor de su propiedad y bandera francesa, *Toro*⁶, fletándose además para tal trabajo entre otras a la goleta *San Pedro* del lobero y armador José Nogueira en faenas que tomaron semanas y meses. Y no fue éste el único caso porque en los archivos hay referencias sobre otros parecidos⁷.

La autoridad administrativa puntarenense cautelaba entre tanto y con celo el cumplimiento de las leyes marítimas en la austral porción de su jurisdicción, como vigilaba también la actividad misional de los ingleses en las aguas interiores de Navarino y otras islas.

⁴ Palabra derivada de "raque", corrupción a su vez de la voz inglesa *wreck* que significa naufragio.

⁵ La importancia que se daba entre los habitantes de Punta Arenas a los siniestros marítimos era tal que, según lo atestigua el agudo periodista viajero norteamericano John R. Spears, *acostumbraban dar gracias a Dios por un buen naufragio* (*The gold diggings of Cape Horn*, Nueva York, Londres, 1895).

⁶ No es improbable que esta nave y aquella del mismo nombre que en años posteriores tuviera la Armada Chilena, fueran la misma.

⁷ Entre los años 1870 y 1890 se contaron en aguas y costas del cabo de Hornos, isla de los Estados y litoral occidental fueguino no menos de cuarenta naufragios, la mayoría de los cuales dejaron restos en las costas.

De este modo ya en mayo de 1870, vale decir apenas transcurridos unos meses de iniciada la misión anglicana en Ushuaia, el Gobernador de Magallanes, capitán de corbeta Oscar Viel, participaba con preocupación al Ministro del Interior que, por informes recibidos de algunos colonos procedentes de las Malvinas, *se había fundado una misión protestante en la isla Navarino*, manifestando que tal hecho -como el otro del que también daba cuenta de haberse hecho donación de la isla de los Estados al capitán Luis Piedra Buena por parte del Gobierno Argentino- *constituía un despojo de su territorio a la Nación, desde que aquellas tierras formaban parte del patrimonio chileno*⁸.

A los pocos años, inclusive, se logró sin embargo entablar una relación amistosa entre la autoridad chilena y el superintendente misional obispo Waite H. Stirling (1876). Este religioso visitó por entonces Punta Arenas y dio muestra de acatamiento hacia la autoridad que la República ejercía *de facto* en las Islas Australes, solicitando de paso el asentimiento oficial para la instalación de una nueva misión en la costa norte de la isla grande de Tierra del Fuego.

Todas estas circunstancias las comunicaba al Supremo Gobierno el nuevo gobernador sargento mayor Diego Dublé Almeida en su memoria correspondiente al año 1875 y parte del siguiente, señalando de paso que las naves de la Armada Chilena que solían permanecer de estación en el Territorio habían alcanzado hasta el cabo de Hornos en auxilio de buques náufragos⁹.

La relación amistosa establecida entre Punta Arenas y Ushuaia hizo que en varias oportunidades alcanzara hasta el puerto del Estrecho la goleta de la misión anglicana en procura de víveres y carbón (1876 a 1884), y hasta motivó la decisión del gobernador Dublé de viajar a las aguas australes a fines de 1876, verdadero viaje jurisdiccional que no llegó a realizarse debido a las condiciones en que por entonces se encontraba la corbeta nacional *Chacabuco*, nave de estación en la Colonia¹⁰.

Pasó así paulatinamente Punta Arenas a ser un incipiente punto

⁸ Oficio N° 74 de 2 de mayo de 1870 (Archivo Nacional, Legajo Gobierno de la Colonia de Magallanes. Correspondencia años 1869 a 1872). Aquí cabe advertir que para entonces había comenzado a cobrar vigor la contienda de intereses territoriales en la Patagonia y Tierra del Fuego entre Chile y Argentina, cuyos vigilantes actores en el terreno austral eran, por parte de Chile, el gobernador Viel y por parte de la república del Plata, el lobero y comerciante ya citado, Luis Piedra Buena, avecindado por la época en la colonia del Estrecho (Cfr. del autor *Presencia de Chile en la Patagonia Austral 1843-1879*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1963 y 1971).

⁹ Memoria escrita con fecha 14 de abril de 1876 (En *Correspondencia Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización, Gobernación de Magallanes años 1875-1876*, Archivo Nacional).

de atracción y servicio para los misioneros establecidos en las orillas del Beagle y la Colonia pudo extender su influencia y jurisdicción -pese a la exigüidad en hombres, medios y embarcaciones de que padecía- hasta el mismo cabo de Hornos. En lo sucesivo quien necesitara alcanzar hasta la austral región debía por fuerza, en mayor o menor medida, recurrir a la aún escasamente desarrollada colonia chilena del Estrecho, bien en demanda de embarcaciones, bien en procura de los prácticos indispensables para la navegación en el laberinto fueguino. Y tal ocurrió efectivamente con la Expedición Italo-Argentina a la Tierra del Fuego que debió ocupar para su traslado en 1881 y 1882 a las goletas *San José* y *Golden West*, fletadas en Punta Arenas, en tanto que años más tarde otra comisión argentina debía hacer otro tanto empleando a la goleta *Rescue* para su viaje a Ushuaia. Tanto esta última embarcación como la *San José*, que naufragaría en la costa fueguina al oriente del canal Beagle, pertenecían al pionero magallánico José Nogueira, antiguo lobero y ahora próspero comerciante y armador que de ese modo ponía al servicio de la ciencia y de la humanidad su experiencia marinera en las aguas meridionales.

De esta manera fue como loberos, raqueros y navegantes ocasionales adelantándose a los pioneros encabezaron la penetración colonizadora que entregaría poco a poco el territorio del cabo de Hornos a la explotación económica, haciendo posible su incorporación al desarrollo civilizador.

Esas actividades ciertamente pioneras debieron trascender el ámbito austral y ganar fama universal. Así se explica que la región insular terminal de América concitara el interés de un escritor imaginativo y genial como fue el famoso Julio Verne. En efecto, este fecundo autor encontró en ese remoto paraje de la geografía americana el ambiente adecuado para sus novelas *El faro del fin del mundo* y *Los naufragos del Jonathan*. Esta última, en especial, que además fue su obra póstuma, reeditada bajo el título de *En Magellanie*, parece haberse inspirado en el misterioso viaje del archiduque Juan Salvador de Habsburgo (Jean Orth), que en la trama aparece figurado en el personaje central, el caudillo Kaw-djer, que con los sobrevivientes de un naufragio ocurrido sobre las costas de la isla Hoste, decidió establecerse allí y fundar la *República de Hostalia*, en

¹⁰ La presencia de la *Allen Gardiner* no constituía una novedad en Punta Arenas; ya en 1858 había recalado por primera vez en el establecimiento chileno, en ocasión de ponerse en práctica el intento misional entre los tehuelches por parte de la sociedad a la que pertenecía. En tal virtud la goleta arribará en distintas oportunidades a lo largo de varios años y será abastecida o auxiliada por la Colonia.

el convencimiento de ser aquél un territorio libre, aunque al enterarse posteriormente de la adjudicación del mismo a Chile a raíz del tratado suscrito con Argentina en 1881, acabará reconociendo su mejor derecho... aunque con la condición de conservar la autonomía y la bandera hostalianas...

Así las Islas Australes también, con su aura de lejanía y pristinidad, pasaron a ser materia de la literatura fantástica universal¹¹.

¹¹ El gran escritor chileno Francisco Coloane, entre otros, situaría posteriormente allí los temas de algunas de sus más celebradas creaciones.

Capítulo Segundo

La fiebre aurífera

Hallazgo de placeres en los territorios australes

Al comenzar la década del 80 del siglo pasado se hicieron públicos los hallazgos de oro en algunos ríos de la Tierra del Fuego realizados durante el transcurso de la expedición del teniente de Marina Ramón Serrano Montaner, de la Armada de Chile, efectuada a dicho territorio a comienzos de 1879. Conocerse la información, correrse de boca a boca y ponerse en campaña los primeros buscadores fue cosa casi simultánea. A la voz de oro se alteró la quietud de la aldea de Punta Arenas, cuyos habitantes comenzaban por entonces a dar muestras de creciente actividad económica. Pero cuando el vapor francés *Arctique* encalló en la costa norte del Cabo Virgenes (1884) y la expedición de rescate salida de aquel puerto descubrió casualmente oro en las barrancas costeras, la noticia causó revuelo en la población de la colonia del Estrecho, muchos de cuyos habitantes volaron prácticamente hasta Zanja a Pique -sitio del hallazgo- para extraer con enloquecedora prisa el ansiado metal. La noticia hubo de llegar por la vía de Punta Arenas, puerto de recalada de los vapores de la carrera del Pacífico, hasta las riberas del Plata, en donde aquéllos tocaban en su viaje de retorno, confirmándose al arribar a Buenos Aires el transporte *Villarino* de la Armada Argentina a fines de 1885. Su difusión a través de la prensa de Buenos Aires que describió las tierras del sur como nuevos Dorados, Californias o Australias, provocó conmoción, claro anuncio de la fiebre aurífera. Así, no fue de extrañar que al poco tiempo abundaran las compañías organizadas *ex profeso* para la extracción del metal en las regiones australes; entre tantas una de ellas contrató a un joven ingeniero de minas de nacionalidad rumana, Julio Popper, a quien se comisionó para inspeccionar el

terreno aurífero y organizar las faenas extractivas.

Pero como el oro de Zanja a Pique no era tan abundante como se proclamaba o se creía y como, por otra parte, del depósito aluvial descubierto ya habían dado buena cuenta los primeros afortunados buscadores¹, el ingeniero Popper en vez de desalentarse entrevió la posibilidad de dar con nuevos depósitos en sectores costeros de similares condiciones geológicas. Y la suposición, que resultó acertada, le llevó a descubrir y a explotar por su cuenta los famosos yacimientos de El Páramo, en la bahía de San Sebastián, isla grande de Tierra del Fuego. Para su explotación Popper contrató de entre los millares de inmigrantes que por la época llegaban a las riberas del río de la Plata, a robustos jóvenes dálmatas, súbditos del Imperio Austro Húngaro, con los cuales acometió el trabajo en medio de incidencias que hicieron sonada historia². Con su gente recorrió Popper además el litoral fueguino del sur y estableció un segundo sitio de laboreo en la bahía de Sloggett, en la costa austral de la gran isla.

Pasar de Sloggett, tierra argentina, a explorar las islas chilenas del sur no mediaba sino una jornada en bote, y un buen día tal vez a fines de 1887 o comienzos de 1888 alguno de los mineros buscando explotar para su provecho placeres auríferos, costeó la Tierra del Fuego, cruzó el canal Beagle, recorrió el litoral de Picton y demás tierras vecinas y dio también con oro aluvial en Lennox y en Nueva. Quizá el descubridor fuera dálmata como tantos otros trabajadores de los establecimientos de Popper, pues sólo así se explica el entusiasmo febril, más aún verdadera locura aurífera, que se suscitó entre los inmigrantes de esa procedencia.

Y la noticia llegó primero como correspondía a Punta Arenas, vago anuncio en un comienzo, feliz confirmación más tarde, circunstancia que motivó la preocupación de la Gobernación del Territorio, discurriéndose el envío del vapor *Toro* de la Armada Nacional, por entonces de estación en el Estrecho, hacia las Islas Australes en misión de patrullaje a fin de permitir la constatación de lo que en tan lejano dominio podía estar ocurriendo. Corría octubre de 1888, en la nave chilena se embarcaron los dos primeros buscadores conocidos de que hay memoria: Juan Simón Paravic³ y Enrique Saunders. El *Toro* tocó en la isla Nueva donde Paravic y

¹ Uno de éstos, Fred Otten, extrajo 17 kilos en dos semanas. El mismo Popper comentando más tarde esta circunstancia, escribiría entre molesto y decepcionado *...los chilenos que olfatean el oro... como el perdiguero la perdiz, sólo habían dejado rastros de sus palas, picos y demás útiles de trabajo.*

² El reino o provincia de Dalmacia estaba entonces bajo la corona de Austria, en el imperio Austro-Húngaro, pero era una tierra históricamente integrante del antiguo reino medieval de Croacia.

Saunders hallaron indicios auríferos, luego en Picton y otras costas para retornar sin que el comandante de la nave permitiera que los dos intrépidos buscadores quedaran solitarios y faltos de auxilio en tan remoto como aislado sitio.

La avalancha croata

Pero la voz de oro, traspuso leguas salvando la valla de la increíble distancia, y llegó a golpear en los ambientes de inmigrantes de la nueva Babel que era Buenos Aires. Allí, entre tantos hombres rudos y fornidos, encontró oídos prestos en los grupos de dálmatas deseosos de hacer más rápida fortuna trocando las seguras aunque mezquinas pagas de la campiña y puerto bonaerenses, por la aleatoria pero irresistible como atractiva perspectiva de la riqueza que se podía ocultar bajo un golpe de pico. La noticia entonces sacudió los espíritus y animó los cuerpos, y muy pronto las primeras partidas estuvieron navegando en pos de la lejana e ignota Punta Arenas.

Una vez aquí, quizá más de alguno impresionado por la rudeza de las condiciones ambientales y por la mezquindad del poblado, entreviendo cómo podría de ser de duro allá en el lejano sur, sintiera flaquear su ánimo de minero en ciernes y presa del desaliento largara por la borda la dorada empresa. *Es una región -escribiría por esos años un periodista norteamericano- donde ningún hombre, con mujer u otra persona dependiente de él, debería entrar, pero para un muchacho joven e independiente, que pueda ganar en vigor y coraje enfrentando la loca furia del ventarrón antártico, no existe mejor lugar que aquel más allá de los estrechos de Magallanes*⁴.

Otros en cambio, la inmensa mayoría, fuertes y animosos, casi sin permanecer en tierra ya estaban embarcados en cuanta goleta había disponible para el largo viaje a las Islas Australes, y si no se encontraba embarcación de porte utilizable... pues ¡se iba en bote, que para eso había buenos brazos! Así sucedió con Mateo Trebotic y un primo de idéntico nombre y apellido, con Mateo Karmelic, Mateo Martinic y Tomás Buvinic, quienes en veinte días hicieron la ruta marítima desde Punta Arenas hasta la isla Lennox; esfuerzo que sería bien premiado como que cada uno obtendría la nada despreciable

³ Este fue uno de los primeros cuatro inmigrantes de nacionalidad croata que arribaron allá por los años 70 a Punta Arenas, conjuntamente con su padre Simón, su tío Mateo, el primero de todos, y Pedro Zambelic, el renombrado piloto.

⁴ Spears, *op. cit.*, pág. 26.

cosecha de cinco kilos de oro.

Antes de partir los futuros mineros se proveían del rudimentario equipo que requerían para la faena a emprender, botas de goma, picos, barretas, palas, chayas⁵, etc., y de los víveres indispensables para muchos meses de permanencia. Los comerciantes de Punta Arenas les adelantaban con calculada generosidad tales mercancías, cobrándose al retorno de los mineros unos precios elevadísimos... después de todo la explotación de un minero ilusionado siempre ha resultado ser un excelente filón...⁶

Para 1890 ya se habían instalado unos trescientos mineros, repartidos entre Picton, Nueva, Lennox y la costa oriental de Navarino. También de los primeros habían sido Juan y Simón Boric, Pablo Babarovic y Mariano Bilus, que faenaban en Lennox, mientras Vicente Fodic y otros compatriotas laboraban en Navarino. En Nueva hacían en 1891 otro tanto los dos Trebotic y su grupo.

Los resultados que se obtenían se divulgaban con la velocidad del rayo, justificando la afluencia de nuevas partidas de mineros. Aunque los croatas eran los más numerosos no por eso eran los únicos; también había entre los buscadores, chilenos, españoles, ingleses, italianos, portugueses, alemanes, animando entre todos una actividad febril que la naturaleza abundosa retribuía con harta generosidad. Así la fama de este nuevo y áspero Dorado creció veloz, acicateando la marcha de muchos otros inmigrantes.

A mediados de 1891 unos quinientos hombres arribaron a las islas del sur del Beagle contagiados por la fiebre aurífera. La totalidad de este tremendo contingente era de nacionalidad croata: hombres jóvenes, sanos y fuertes, estaban hechos para enfrentar la rudeza de los elementos y la geografía australes, y las penurias, fatigas y privaciones que necesariamente imponía la empresa que tentaban acometer. Entre tantos había pioneros como Pedro Peric y Francisco Tomsic, o como Francisco Eterovic, Antonio Martinic, Santiago Vrsalovic y Antoñio Mladinic; los primeros faenaron en las playas y barrancas de Lennox, en tanto que los segundos, buscaron en Windhond (Navarino) y posteriormente en aquella isla, para proseguir después en chalupa hasta las islas Wollaston.

Manuel Señoret, Gobernador del Territorio de Magallanes, que recorrió la región a fines del 92 y trató con los mineros mientras observaba el desarrollo de las faenas, cuenta que algunos de los

⁵ Platos de madera o metal de unos 35 cm. de diámetro que se utilizaban para lavar el oro.

⁶ Spears señala que un bote se vendía a razón de cien pesos oro, mientras que equiparlo costaba entre veinticinco y cien pesos oro adicionales.

primeros buscadores que trabajaron en las costas de Lennox, en vez de contentarse con lavar las arenas superficiales como hacían otros compañeros, discurrieron profundizar la labor, precisamente en el sitio en que había tocado tierra su bote, hasta encontrar la circa a seis metros de la superficie dando con una verdadera fortuna. *El manto, en el punto abordado por la embarcación, resultó de riqueza fabulosa, i es fama que los primeros exploradores no se daban el trabajo de lavar, sino que sacaban a pala o en cucharas la capa de oro, casi puro, que con un grueso de uno o dos centímetros descansaba sobre la circa... Mas, sea esto cierto o no, el hecho es que la extracción del oro se hizo al principio de la manera mas imperfecta, de tal modo que ha sido posible relavar las arenas dos veces con pingües provechos todavía. I aún hoi se toma arena de cualquier monto de relaves i se le encuentra metal, lavándola en un plato o chaya. El sistema de amalgamación ha sido poco ensayado i siempre con malos resultados, al decir de los mineros. Cuando el oro es demasiado fino se abandona el manto i se busca en otra parte*⁷.

Puede verse de esta manera cómo los mineros, cual nuevos cresos, se daban el lujo de florear la explotación, despreciando aquel tipo de metal cuya extracción exigía más trabajo. A nadie le importaba, por otra parte, la proporción de oro contenida en los mantos. Los mismos mineros le contaron a Señoret que de una chayada habían sacado 800 gramos y durante la época de la explotación en Lennox, según se afirmaba, se llegó a obtener un kilo de oro por metro cúbico de circa revuelta, excluyendo piedras y quijo.

Para tener otra idea de lo rendidores que eran los placeres auríferos señalamos con Lautaro Navarro Avaria que, entre diciembre de 1891 y febrero de 1892, una compañía de catorce mineros dálmatas extrajo de la isla Lennox ¡ciento quince kilos de oro! Otros, en la misma isla abrieron un pique de nueve metros de profundidad y obtuvieron sólo en un día, catorce kilos delpreciado metal. Pero no solamente la fortuna sonreía a los hijos del Adriático, también y generosamente lo hacía con los hijos del país: en 63 días de trabajo una partida de cinco mineros chilenos extrajo de la fabulosa Lennox poco más de 48 kilos de oro⁸.

Con tales rendimientos era natural que los buscadores continuaran

⁷ Oficio N° 272, Memoria sobre la fundación de Puerto Toro (En *Correspondencia Gobernación de Magallanes 1892*, Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización, Archivo Nacional).

⁸ L. Navarro A., *Censo del Territorio de Magallanes*, Punta Arenas, 1908. Según Spears este último hallazgo habría tenido lugar en Nueva.

arribando a las playas australes en continuas partidas. El año 92 aportó nueva oleada de inmigrantes croatas; sólo en la goleta *Colomba María*, de la importante casa mercantil y naviera de Punta Arenas Nogueira & Blanchard⁹, se trasladaron setenta y ocho nuevos dálmatas capitaneados por Andrés Stambuk; entre éstos estuvieron Natalio Foretic, Nicolás Cebalo, Francisco Zurac. Las goletas *San Pedro* y *Pichincha* llevarían luego más contingentes eslavos al sur, Bozidar Livacic, Pedro Marinovic, Nicolás Markusic, Juan y Andrés Jurac, Nicolás Mladinic y Juan Bonacic estaban entre ellos. También entre tantos aventureros figuraron Juan Ursic, Jorge Orlandini, Pedro Ostoic, Nicolás Marinovic, Antonio Sapunar, Juan Batina, Esteban y Antonio Mimica, Santiago Musac, Nicolás Kovacic y Nicolás Skarmeta, en fin, la lista es incontable. Faenaron en caleta Cutter y en bahía Oro, en Lennox, en isla Nueva, en bahía Ortega (Navarino), en las Wollaston y hasta en el Falso Cabo de Hornos, mientras que otros alcanzarían inclusive a la pequeña y casi inaccesible Barnevelt.

Hay una verdadera furia por el oro -escribía el 28 de agosto de 1892 Mauricio Braun a José Nogueira-; *todo el mundo se va a Navarino, Lennox y otras Islas que quizás pronto vamos a quedar despoblados*, y poco después, en carta del 4 de setiembre a don Rómulo Correa, añadía: *El oro y la Isla Lennox están haciendo furor; todos y cuantas goletas llegan se fletan inmediatamente para esas Islas repletas de pasajeros. La Rippling Wave zarpó hace una quincena con 92 pasajeros y 100 tons. De Buenos Ayres llegan austriacos (croatas) como avalanchas, en el último vapor llegaron 150 y mañana se esperan una remesa de 200 más. Si sigue así esto será una segunda California*¹⁰.

¡Cómo habrán estado de animadas las playas de Lennox y demás islas con tanto distinto hablar, tanto sudoroso picar y extraer, tanta laboriosa búsqueda! Pero en medio de ese arrebatador afán aun hubo quienes se dieron tiempo para inquietudes superiores; de esta manera, mientras sus paisanos incansables revolvían circas y barrancas, Juan Jurac escribía la vida de San Antonio, santo de su devoción, teniendo por entorno a la rica bahía Oro de Lennox, que

⁹ Esta que muy pronto llegaría a ser poderosa empresa, había nacido pocos años antes, en 1886, creada por José Nogueira, el laborioso y visionario pionero portugués. A su muerte en 1893 se incorporó como socio el joven empresario Mauricio Braun, que había sido factor de aquella, cuyo genio y habilidad llevarían a la poderosa casa a transformarse en uno de los elementos de mayor influencia en el posterior desarrollo económico del territorio patagónico.

¹⁰ (*Copiador de Cartas*, volumen IV, folios 266 y 280 respectivamente, Archivo de don Mauricio Braun H.).

una vez concluida enviaría al cura de su pueblo natal, contagiando de espiritualidad a su compatriota Antonio Sapunar, que no siendo hombre de letras, armado de hacha se improvisó escultor y labró en buena madera la efigie del santo varón de Padua... Así pasaban estos mozos, labriegos, pescadores o picapedreros en su Dalmacia natal, entonces encallecidos y ocasionales mineros, acumulando entre duro trabajo y legítima holganza el oro que después les habría de permitir mejorar de situación y emprender actividades que les darían honesto pasar, y les posibilitaría formar sus hogares para ayudar a construir así la nueva patria en los territorios del sur de América. No pocos de estos recios y sanos emigrantes, por los que el gobernador Señoret manifestaba gran aprecio, por considerarlos hombres laboriosos y de provecho, dejarían sus vidas en las aguas y rocas de las Islas Australes, algunos de ellos incluso llevando en sus cuerpos el producto logrado en jornadas de fatigosa labor.

A medida que los improvisados mineros fueron acumulando sus tesoros que compensaron el esfuerzo de vivir y trabajar con tanta penuria y privación comenzaron a retornar, algunos a la lejana y añorada Dalmacia, donde sin duda aguardaban madres, esposas e hijos, novias quizás. Otros a Buenos Aires, pensando en utilizar con provecho la pequeña fortuna acumulada y los más a la cercana y atractiva Punta Arenas en donde pasaron a establecerse con diversos oficios, comercios y artesanías. Entre éstos hubo quienes cansados de empuñar picos y barretas, y considerándose suficientemente compensados con los rendimientos obtenidos, invirtieron el oro extraído en la adquisición de embarcaciones con las cuales pudieron abastecer a su turno a la inmensa población minera, necesitada de variado aprovisionamiento. Enarbolando bandera chilena se hicieron familiares en las aguas del Beagle, en los pasos y canales entre las islas y aun en los mares del cabo de Hornos, goletas como la benemérita *San Pedro*, que había sido del gran pionero Nogueira y ahora de Mateo Trebotic y Mariano Bilus, la goleta *Cristina* de los mismos propietarios, la *Chilota* de Andrés Svilicic, el cúter *Dalmacia* de Foretic, Zurac y otros, el cúter *Adria* de Antonio Milicic. Se sumaban a estos pequeños armadores otros como el chileno Luis Navarro, también antiguo minero, los dálmatas Marcos Pivcevic, Juan Caglevic y el experimentado nauta Pedro Zambelic, el alemán Enrique Hansen y el español Victoriano Baratau, realizando todos el servicio de cabotaje múltiple y trasladando partidas o compañías de mineros que buscaban faenar en distintas costas. Con las referidas embarcaciones se alternaban en el servicio las goletas *Emma*, *Express*, *Rippling Wave* y las mencionadas *Pichincha* y *Colomba María*, todas

de la próspera y progresista empresa Nogueira & Blanchard, después Braun & Blanchard, a las que pronto se sumaron el vaporcito *Antonio Díaz* de la misma compañía y el *Amadeo*, de mayor porte, de la poderosa casa mercantil de José Menéndez, que fue de las primeras en hacerse presente en el servicio y desarrollo de las tierras del sur lejano, sin olvidar al meritorio cúter *Garibaldi* de Máximo Gilli, activo comerciante puntarenense, ni a la goleta *María Auxiliadora* de la Congregación Salesiana. Hubo inclusive en tal tráfico otras goletas y balandras como la *Rosario*, la *Mary G* o la *White Wings* de cuyos propietarios no existe constancia alguna. Yendo y viniendo entre la aún pequeña pero ya pujante capital del territorio magallánico y las Islas Australes, estas embarcaciones realizaron el vital servicio de comunicación y abastecimiento para los distintos grupos de mineros que laboraban desperdigados en las costas de Nueva, Lennox, Navarino y las Wollaston. Muchas de ellas sufrieron el embate de los elementos y quedaron para siempre tumbadas sobre las rocosas playas o se fueron a pique en las gélidas aguas meridionales, como sucediera con la *Provedora*, la *Sussy Clark*, el *Torino*, la *Elena* y la *Flecha*, embarcaciones todas de bandera chilena y matrícula de Punta Arenas.

La fama aurífera de las Islas Australes cundía entre tanto y para 1893 trabajaban repartidos entre las islas tantas veces nombradas un millar de hombres, la inmensa mayoría de los cuales era de origen croata. Estos improvisados mineros extrajeron, según lo aseverado por documentos oficiales, entre 1891 y 1894 aproximadamente dos toneladas de oro, rendimiento que por sí solo habla de la riqueza aurífera acumulada en las islas a lo largo de los siglos.

Ocaso y significado de la explotación aurífera

Con todo, hacia el año 1894 ya se advertía el declinar de la explotación; los mejores y más accesibles sitios de laboreo habían sido trabajados y repasados hasta su agotamiento, y aun antes de que esto ocurriera ya los mineros habían explorado otros lugares, que luego explotaron al máximo para abandonarlos al cabo, y en seguida ubicar otros y así sucesivamente, hasta que la totalidad de las costas accesibles registraron la impronta del minero. Para 1895 el interés se concitaba especialmente en el litoral sur de Navarino, donde además de los sitios ya conocidos se registraban laboreos en punta Guanaco, que señala el extremo sudoriental de la isla, enfrente

precisamente de la ya casi agotada Lennox¹¹.

Naturalmente el paulatino agotamiento de los lavaderos y los menores rendimientos acarrearón la disminución de la fama aurífera de las islas, y la llegada de partidas de mineros inmigrantes fue espaciándose y raleando en componentes. Después del 95 los buscadores de oro se contaban sólo por decenas. En 1897 faenaban en la isla Nueva únicamente Pablo Gómez, chileno, y diez o doce dálmatas entre los cuales se contaba Lucas Jaksic, Jorge Puratic y José Radovic, pero para el fin del siglo ya no quedaba en esta isla sino el recuerdo de la actividad aurífera.

Todavía en 1902 el teniente de la Armada de Chile, Ismael Gajardo, comandante del escampavía *Huemul*, registraba en cabo Carolina de la isla Lennox la presencia de un grupo de treinta mineros, de los cuales veintisiete eran croatas, dos alemanes y uno español, quienes saludaron su arribo izando la bandera chilena. Acompañaba a estos mineros una sola mujer, de nacionalidad chilena, que sin duda dulcificaría en buena medida la ruda vida de los empeñosos buscadores.

Es probable que este grupo haya sido el postrero en trabajar terrenos auríferos en la forma que ya se había hecho tradicional, con herramientas y elementos simples y rudimentarios. Pocos años después se organizaron las primeras y únicas sociedades que con mayores recursos financieros y adecuada maquinaria, procuraron catear y extraer el oro que aún permanecía oculto en las tierras del litoral. Fueron ellas, el sindicato aurífero encabezado por el general Jorge Boonen, que constituyó pertenencias para el cateo de terrenos en Nueva, Lennox y Navarino, y la *Compañía Aurífera de Lennox*, formada en Santiago y autorizada en 1905, cuyas faenas iniciadas hacia 1908 se desarrollaron y mantuvieron por no más de tres años en la costa de la isla que daba el nombre a la sociedad¹². Las otras tres empresas extractivas que se organizaron tuvieron por lugar de trabajo principal a la isla Navarino y fueron *The Fortunato Beban Exploration Co.*, nacida en 1905; la sociedad formada en el mismo año por hombres de empresa tales como José Menéndez, que la presidía, Juan Blanchard, Roque Blaya, Octavio Señoret y Augusto Goeminne, entre cantidad de accionistas, ambas de Punta

¹¹ Sin embargo el gobernador Señoret señalaba en su Memoria correspondiente a aquel año, que esta isla aún rendía unos 300 kilos anuales. En cuanto a Navarino, una sola goleta trajo a Punta Arenas en el mismo año unos 80 kilos de oro.

¹² De acuerdo con el informe del agrimensor señor Luis Thayer Ojeda, dicha sociedad tenía constituidas pertenencias mineras sobre dos mil hectáreas de la isla Lennox y a la época (1908) mantenía trabajando cincuenta hombres en las playas y barrancas del sur y oriente de la isla (Oficio de 30 de abril de 1908, Archivo Inspección de Tierras de Magallanes).

Arenas, y la *Compañía Aurífera "Slava"*, fundada en 1907, en la capital de la República, y cuyo principal accionista fue Pascual Baburizza, magnate salitrero de la época, de nacionalidad croata, y cuyos lavaderos estuvieron ubicados en el extremo sudoriental de Navarino, en el litoral vecino a punta Harvey, enfrentando el golfo de Nassau. Todas estas compañías tuvieron una existencia efímera y sus resultados económicos fueron harto precarios.

Podemos entonces afirmar que al concluirse la primera década del siglo XX, tocaba a su fin la actividad aurífera que por lo menos durante dos lustros había llenado de vida las costas del territorio insular situado al sur del Beagle. Los años posteriores registrarán todavía la presencia ocasional de uno que otro minero ilusionado que buscará afanoso el golpe de fortuna, viviendo las más de las veces solitario y en miserable condición, pero como explotación económica generadora de múltiple actividad la extracción del oro llegó a su término definitivamente hacia 1910.

La existencia del siempre codiciado metal en las Islas Australes fue causa de su poblamiento inicial, si bien de carácter temporal, realizado al amparo de la Nación Chilena y bajo su jurisdicción y soberanía, como también provocó el interés de las autoridades del Territorio de Magallanes por la promoción de su colonización y desarrollo como se verá más adelante.

En cuanto al primer aspecto no cabe duda que la fiebre aurífera originó el reconocimiento de la geografía litoraleña de las islas del sur e hizo posible su vinculación con Punta Arenas, capital territorial y más que eso, verdadero nervio y motor de la pujante expansión que por entonces se desarrollaba en la Patagonia meridional y en la Tierra del Fuego, contribuyendo poderosamente a su "chilenización" inicial, principalmente por obra de los inmigrantes europeos, especialmente de aquellos de origen dalmata, cuya actitud de acatamiento y reconocimiento a la jurisdicción nacional fue proverbial, constituyendo un título que honra con justicia su memoria.

Pero el oro de las Islas Australes también aportó indirectamente al crecimiento y progreso de la bullente Punta Arenas, tanto como que él animó la actividad de los laboriosos inmigrantes eslavos, que luego de fructífera tarea minera dieron vida entre tanta obra de utilidad y progreso que realizaron, a los primeros hornos y fábricas de ladrillos y a las primeras carpinterías a vapor que existieran en Magallanes. Pudieron de esa manera hombres como Natalio Foretic y Francisco Tomsic, antiguos mineros, ser los constructores de los primeros grandes edificios de mampostería que la prosperidad creciente hizo surgir en la antigua aldea del Estrecho, ya con hechuras de pequeña

metrópolis, generando por tal vía una importante fuente ocupacional donde se enrolaron centenares de paisanos que trabajaron como albañiles, oficio en el que serían los únicos por mucho tiempo, o como carpinteros de obra y en otros menesteres de la construcción, realizando el trabajo con una maestría que sería insuperable por años. ¡Cuántos distinguidos magallánicos de hoy descienden así de aquellos humildes y recios obreros que con tanta dedicación ayudaron a construir física y espiritualmente a Punta Arenas y a Magallanes durante uno de los períodos más fecundos en acontecimientos progresistas que registra sus anales!

De los capítulos de la historia aurífera de Magallanes sin duda que el correspondiente a las explotaciones de las Islas Australes es el que llegó a tener mayor trascendencia social y económica, pues su influencia favorable se extendió a otras actividades de fomento, vigorizándolas, multiplicándolas inclusive. Al revés de lo ocurrido con el oro de los lavaderos fueguinos que en su mayor parte salió del Territorio sin provecho visible, el oro de Lennox, de Nueva y demás islas del sur permaneció en Magallanes contribuyendo a impulsar en medida difícil de ponderar el progreso general de la región.

Capítulo Tercero

Chile se interesa por las regiones más australes de su territorio

Preocupaciones iniciales de jurisdicción. Los gobernadores Briceño y Señoret

La presencia nacional en el archipiélago austral de la Tierra del Fuego adquirió caracteres de continuidad y creciente importancia recién a partir del año 1892. Si bien hasta aquel momento, como ha quedado visto, se había registrado cierta preocupación de la autoridad gubernativa y marítima de Punta Arenas, tal inquietud había revestido más el carácter de esporádica que permanente y más allá de ocasionales viajes de jurisdicción emprendidos por la nave estación de la Armada en aguas de Magallanes y los permisos de ocupación y cateos mineros, no se había puesto en práctica ninguna política de fomento que hiciera posible el poblamiento y la colonización de las tierras del sur del canal Beagle.

El cambio de actitud que se advirtió en las autoridades territoriales y nacionales coincidió naturalmente con, o más bien tomó su origen, en la fuerte expansión de la actividad aurífera en las islas del sur. Antes de 1892 las comunicaciones oficiales registran contadas menciones a ella, pero a partir de aquel año las referencias correspondientes ocupan buen espacio en los oficios gubernativos, clara expresión de la importancia que se comenzaba a dar a cuanto tenía lugar en torno al oro, allá en lejano dominio meridional. Fue el gobernador Daniel Briceño quien primero interiorizó al Supremo Gobierno de lo que sucedía en la parte más extrema de su jurisdicción y lo hizo expresando la importancia que tenía el metal dorado como real agente poblador: *El oro* -señalaba el mandatario en la memoria que pasó a su superior sobre la marcha del territorio- *que se encuentra*

diseminado en los ríos i playas de la Patagonia, Tierra del Fuego i en casi todas las islas adyacentes, fue el poderoso imán que hizo duplicar en el último decenio la población. Afluyen diariamente de todas partes extranjeros que a la perspectiva de una fortuna fácil i rápida, abandonan sus hogares para ir a arrastrar una miserable existencia en aquellos parajes lejanos i faltos de recursos.

Nueve veces sobre diez, la decepción más amarga es el fruto de largos meses de trabajo i vida durísima en pos del codiciado metal. Algunos desengañados por completo emigran otra vez; pero la mayor parte se quedan en esta población (Punta Arenas), dedicándose a otros trabajos, que, dado las condiciones excepcionales de este país nuevo a la industria, les aseguran en pocos años una posición holgada. De manera que, si el oro es de beneficio alguno directo para la Colonia, es utilísimo, por otra parte como agente de inmigración i estímulo para explorar y poblar regiones vírjenes i casi desconocidas.

A continuación Briceño resume el sencillo plan que a su juicio debía adoptarse para cautelar el interés nacional en la región meridional, señalando también las ventajas que de tal acto de buen gobierno podrían derivarse: *Establecer una Subdelegación Marítima en la isla Navarino. Se conseguiría con esto i sin más esfuerzos, fundar una pequeña colonia en esta isla, que tiene campos aptos para la crianza de ganado i buenas clases de madera. El establecimiento Argentino de Ushuaia monopoliza en la actualidad el comercio de todas las islas al sur de la Tierra del Fuego, que se ha hecho considerable por los recientes descubrimientos de ricos lavaderos de oro en todas ellas. Una población bien situada en Navarino sería el centro obligado de todo el movimiento de la rejión al mismo tiempo que una autoridad marítima sería una verdadera providencia para el numeroso tráfico de embarcaciones chilenas que se encuentran en la necesidad hoi de arribar al puerto mencionado*¹.

En las líneas precedentes se esboza con claridad el esquema sobre el que sin mayores variaciones se planteará la colonización y desarrollo de las Islas Australes en los siguientes ochenta años. En ellas también se advierte el interés de la autoridad magallánica por sustraer al puerto de Ushuaia el intenso tráfico marítimo-mercantil de la región, primera señal de una lucha de influencias que a poco andar se haría notoria en las aguas del Beagle y pasos vecinos.

Algunos meses después el mismo funcionario alarmado por la

¹ Memoria de fecha 17 de abril de 1892 (En *Correspondencia Gobernación de Magallanes 1892*, Archivo Nacional).

forma en que se estaban realizando las explotaciones, en las que al margen de la ley se imponía el derecho del primer ocupante y viendo que era del todo imposible aplicar las disposiciones de la legislación minera desde la distancia, reiteraba al Ministro de Relaciones Exteriores y Colonización la necesidad de establecer una autoridad subalterna, dotada de fuerza policial y con un buque a su disposición, para vigilar el trabajo aurífero y dar impulso inicial a la colonización. Impresionado por las noticias que periódicamente le llegaban y que daban cuenta de desmanes y tropelías y en tanto el Supremo Gobierno dictaba un reglamento para la explotación de arenas auríferas, buscó poner término al estado de cosas que tanta inquietud le proporcionaba, tratando de poner coto a los hechos que calificó como *destrozos i piratería de los aventureros en las minas del Territorio*, anunciando la dictación del siguiente decreto, que haría público por bando:

Considerando que la forma en que son beneficiados los yacimientos auríferos de los ríos i placeres de la Tierra del Fuego e islas adyacentes, está en abierta contradicción con lo prescrito en el Código de Minería, en resguardo de los intereses fiscales, decreto:

Sin perjuicio de terceros que se hallen en posesión regular de establecimientos mineros i mientras el Supremo Gobierno no haya dictado los reglamentos a que se refieren los artículos 163, i 164 del referido Código, prohíbese la explotación de las arenas auríferas en los puntos citados².

¡Inútil como ineficaz intento el de Briceño! Los ecos del bando se difundirían sin que nadie en la propia Punta Arenas, ni menos aún en las islas lejanas se inquietara en absoluto por ello; los afanes proseguirían sin mengua y la autoridad se vería impotente para afirmar un criterio que, aunque sano en principio, era inaplicable en el hecho.

Por los mismos días en que hacía pública su decisión arribaba a Punta Arenas procedente del sur el vapor argentino *Golondrina* trayendo 41 mineros procedentes de Lennox que portaban consigo 200 kilos de oro. Con la nave, al parecer, recibió nuevas informaciones que hicieron subir de tono su alarma, pues se le habló no sólo de explotación ilegal de las minas, sino de desórdenes, embriaguez y otras anormalidades parecidas, todo lo cual le hizo temer la ocurrencia de desgracias irreparables, por lo que anunció a su superior que enviaría

² Oficio 134 de 7 de julio de 1892 (En *Correspondencia Gobernación de Magallanes* 1892, Archivo Nacional).

*al escampavía Huemul para hacer desalojar la isla Lennox e impedir la arribada de goletas que desde aquí han salido con tal destino*³.

Nuevo y vano empeño del gobernador, que al parecer se tragaba cuanto rumor o infundio le llegaba, sin detenerse siquiera a dudar de su veracidad. Su amenaza de desalojo no pasaría de ser una bravata pues el *Huemul* no llegaría a zarpar; por el contrario, durante el mismo tiempo y hasta fines de setiembre partirían desde Punta Arenas quince embarcaciones con destino a las islas del oro llevando sobre cuatrocientos pasajeros, provisiones y mercancías⁴.

Mientras las circunstancias antevistas tenían ocurrencia en Magallanes, en la capital de la República el día 13 de agosto el Supremo Gobierno relevaba de sus funciones a Daniel Briceño y procedía a designar gobernador del Territorio de Colonización de Magallanes al capitán de navío Manuel Señoret, quien asumiría sus funciones durante el mes de setiembre de aquel año 1892. Es al pensamiento clarividente y a la decisión vigorosa de este distinguido marino e ilustrado funcionario, a los que se debe la intensificación de la presencia nacional en el sur. Su progresista período de gobierno -uno de los más notables que registra la historia regional- ha quedado señalado entre otros aspectos, por la eficaz acción de promoción colonizadora en dos distritos muy distintos del territorio magallánico, Última Esperanza y las Islas Australes; en uno y en otro la colonización por él estimulada sirvió para consolidar la soberanía de la República sobre ellos en momentos en que la afirmación jurisdiccional era indispensable y conveniente, incorporándolos en circunstancias históricas de especial relevancia al proceso general de progreso que vivía la Patagonia austral.

No bien estuvo en posesión del cargo tomó conocimiento de las informaciones sobre la existencia del oro y su explotación, noticias que despertaron su vivo interés y su preocupación, pues advirtió certeramente las consecuencias favorables que de tales hechos podían derivarse para el progreso del territorio bajo su mando. Como el producto de los placeres auríferos se iba en su mayor parte hacia Buenos Aires y otros puntos del Atlántico, según pudo comprobar, entendió que era forzoso hacer derivar esa corriente de riqueza en favor de Punta Arenas y el país, y aprovechar -según lo consignaría

³ Oficio 153 de 23 de julio (En id.).

⁴ Entre el 4 de julio y el 24 de setiembre zarparon al sur las siguientes embarcaciones: *Express*, *Sara*, *María Auxiliadora*, *Pichincha*, *María*, *Rippling Wave*, *San Pedro*, *Chilota*, *Florencia*, *Rosario* y el vapor *Amadeo*, todos de bandera chilena; los cúteres *Canario*, *Navarino de Canales*, *Montevideo* y *Dálmata*, de bandera argentina, y *King Fischer*, goleta inglesa, llevando 424 pasajeros y diversas mercaderías. El recuento expresa elocuentemente el tráfico que por la época había con las Islas Australes.

más tarde- el movimiento originado por los lavaderos para entregar al comercio, industria i ganadería aquellas rejiones, fundando colonias al sur del Canal Beagle⁵.

De este modo a los pocos días de instalado podía escribir así al Ministro de Relaciones y Colonización: *La importancia e incremento incesante de esta industria, la abundancia de tierras auríferas, y la existencia en aquellas latitudes de terrenos fértiles, adaptables para crianza de ganado en grande escala, como se efectúa en la "Tierra del Fuego y Patagonia" y más que todo la proximidad del establecimiento Argentino de "Ushuaia", cuyas autoridades por diversos motivos, que no escapan a la penetración de V.S. podrían ser llamadas a intervenir o ejercer autoridad entre los mineros y pobladores, o que por naufragio o sucesos de cualesquier naturaleza, fáciles de acontecer en una aglomeración de jentes sin ley ni freno, ni más norte que el interés pudiera otra nación considerarse con derecho a ejercer autoridad donde no existe otra alguna, hace indispensable i mui urgente el establecimiento de una Subdelegación, que haga imperar en esos apartados lugares, nuestras leyes y nuestro derecho de dominio*⁶.

Se aprecia de la lectura de los párrafos transcritos su similitud conceptual con los de aquella parte de la Memoria de Briceño; hay eso sí más énfasis en la estimación de las bondades agrícola-ganaderas de las tierras del sur, opinión excusable puesto que se basaba en referencias no avaladas aún por la experiencia de una explotación continuada. También en las frases de Señoret se insinúa con mayor claridad la preocupación por la preponderancia de Ushuaia en el área austral, ya antes manifestada por su antecesor, agregándose por aquél consideraciones sobre las eventuales consecuencias o complicaciones que de las circunstancias anotadas pudieran darse. Esta misma prevención le sirvió a su turno para insistir en la necesidad de designar una autoridad representativa de la jurisdicción nacional.

Desde ese momento Señoret no tendrá sino una preocupación fundamental: llevar adelante su plan de colonización de las Islas Australes. De tal modo, junto con participar al Supremo Gobierno el estado de la situación, se dio de inmediato a la tarea de organizar la expedición que para el objeto determinó emprender, requiriendo desde luego la autorización de rigor para ausentarse de la sede de sus funciones y así poder trasladarse a la parte meridional del territorio

⁵ Oficio N° 262, Memoria sobre la fundación de Puerto Toro, de fecha 26 de noviembre de 1892 (En *Correspondencia Gobernación de Magallanes 1892*, Ministerio Relaciones Exteriores y Colonización, Archivo Nacional).

⁶ Oficio N° 197 de 27 de setiembre de 1892 (En *Correspondencia citada*).

con el fin de conocer el área y establecer allí una población que sirviese de centro administrativo y comercial para tan remota y aislada región. Propuso al propio tiempo al capitán de ejército Ramiro Silva para servir interinamente el cargo de subdelegado, función cuya creación sabía habría de ocurrir a breve plazo, de manera tal de poder dejarlo instalado en su jurisdicción una vez arribado a las islas del sur. Adelantó asimismo al ministro que llevaría consigo un piquete policial compuesto de un sargento y cuatro soldados, que quedarían a las órdenes del subdelegado, y que haría embarcar una partida de animales vacunos y cabalgares para poblar una de las islas.

El Supremo Gobierno, en antecedentes ya de la situación por el conocimiento que tenía de los informes preexistentes, había arribado a una determinación similar a la que impetraba Señoret, comprendiendo la urgencia que había en instaurar una autoridad administrativa inferior que tuviese la representación del gobierno territorial y la mantención del orden público en el austral dominio, por lo que adelantándose a la proposición del mandatario magallánico, procedió a designar sin dilación al primer subdelegado de las Islas Australes, nombrando para el cargo a Juan de Dios Olivares Dolarea, sargento mayor retirado del Ejército⁷.

El decreto correspondiente, de 7 de octubre de 1892, del Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización expresaba textualmente:

Nº 950. En atención al gran incremento que ha tomado la población de las islas situadas en la parte austral de la Tierra del Fuego con motivo de los descubrimientos de yacimientos auríferos que en ellas se han verificado últimamente; Considerando que la carencia de una autoridad en tan apartadas rejiones puede orijinar abusos i desórdenes que el Gobierno se encuentra en el deber de prevenir; I teniendo presente que aún no ha obtenido la aprobación legislativa el proyecto de lei por el cual se erije en departamento el territorio de Magallanes, sometiéndolo al régimen constitucional, Decreto: Nombrase subdelegado de las Islas de la Tierra del Fuego al ex-sargento mayor de ejército, señor Don Juan de Dios Olivares D. El Gobernador de Magallanes, bajo cuya dependencia quedará el referido subdelegado, pondrá a disposición de éste la fuerza de policía y demás elementos que fueren necesarios para el desempeño de sus funciones.

⁷ Era éste un veterano de la Guerra del Pacífico y de la reciente revolución contra el Presidente José Manuel Balmaceda. Tenía a la sazón 41 años y era natural de Copiapó y como tal minero de profesión.

Desempeñó el cargo de subdelegado sólo un par de años, retornando al norte de Chile, ocupándose hasta su muerte en negocios mineros, participando inclusive como accionista en la Compañía Aurífera de Lennox.

*Tómese razón, anótese i comuníquese. Montt. -Isidoro Errázuriz*⁸.

Este nombramiento administrativo fue posteriormente seguido y complementado con la creación del cargo de juez de distrito para la isla Lennox, con el fin de permitir la administración de justicia en cuestiones de mínima cuantía en tan importante centro de concentración minera⁹, y más tarde, en 1902 con la creación de la XII Comisaría de Policía del Territorio, con jurisdicción sobre todas las Islas Australes.

La lucha de influencias en el lejano sur

Pero mientras el Gobierno recibía de sus altos funcionarios las informaciones sobre lo que sucedía en las islas fueguinas del sur, llegaban al centro del país, debidamente magnificadas en proporción a la distancia, noticias particulares que daban cuenta de la riqueza aurífera de Lennox y demás islas, noticias que acogidas y divulgadas por la prensa de Santiago y Valparaíso, contribuyeron a crear un ambiente de inquietud y especulación, circunstancia ésta que a su tiempo llegó a oídos de Señoret. De este modo el gobernador queriendo evitar que se exagerara con la magnitud de los yacimientos, tornó a informar a su superior sobre la verdadera proporción que otorgaba a la riqueza aurífera, buscando de tal modo prevenir y evitar una nueva y tal vez no sana afluencia de mineros, aventureros y especuladores.

Manifestaba a mediados de octubre que según cálculos mesurados se habían obtenido de Lennox y Navarino unos 1.200 kilos de oro, juzgando tal producto como un rendimiento que nada tenía de fabuloso y que por lo demás se había conseguido, como se conseguía, en medio de grandes penalidades.

En las islas por este tiempo explotaban los placeres un millar de mineros¹⁰ la mayor parte *constituida por "Austriacos", jente joven i vigorosa, avezada al duro trabajo*¹¹, quienes vivían y trabajaban en un

⁸ Correspondencia Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización, años 1888-1892, Archivo Intendencia de Magallanes.

⁹ Consta así que en 1894 Pablo Gómez se desempeñaba como juez de distrito.

¹⁰ En Lennox trabajaban 600 hombres, otros 200 en Nueva y 150 mineros más en el Falso Cabo de Hornos, isla Hoste.

¹¹ Oficio 215 de 17 de octubre, 1892 (En *Correspondencia* citada). Debe tenerse presente que estos "Austriacos" eran los mineros eslavos de Dalmacia a los cuales se les conocía en la época por tal gentilicio en razón de formar tal provincia, como todo el reino de Croacia, parte del Imperio Austro-Húngaro.

buen orden, dentro de lo que podía esperarse, lo que venía a desmentir las alarmistas afirmaciones de que se había hecho eco Briceño. En cambio parecía existir un deplorable estado sanitario, según noticias traídas a fines de octubre por el *Amadeo*; había escorbuto, producto de la deficiente alimentación, registrándose cantidad de enfermos y habiéndose producido numerosas muertes, inclusive por causa del rigor del clima y mala calidad de las habitaciones. No era pues un panorama precisamente atrayente aquel con el cual irían a encontrarse los eventuales buscadores procedentes del centro del país, si es que persistían en dar créditos a las noticias sobre la fabulosa riqueza aurífera del lejano sur magallánico.

Pero no eran éstas las únicas novedades de aquellos días, pues por el mismo tiempo se puso de actualidad una cuestión ya insinuada en comunicaciones oficiales de los meses anteriores: la lucha por la influencia y por el predominio mercantil en la región de las Islas Australes. El motivo que vino a actualizar tal circunstancia lo constituyeron las perturbaciones que por entonces comenzaron a advertirse en el tráfico marítimo entre Punta Arenas y numerosos puertos y caletas de la costa argentina, tanto de la Patagonia como de la Tierra del Fuego, realizado por naves chilenas pertenecientes en su gran mayoría a las importantes casas armadoras Nogueira & Blanchard y José Menéndez. En efecto, la autoridad gubernativa se impuso de las denuncias de los armadores que señalaban diversas dificultades y molestias con las que periódicamente comenzaron a encontrarse capitanes, embarcaciones y cargamentos.

Al dar cuenta de ello a su ministro, Señoret refería el asunto al puerto de Ushuaia y formulaba el siguiente comentario: *En el Sur de estos territorios, donde la faena de los lavaderos de oro han traído numerosa población i reina gran actividad en los negocios, se hace sentir más el empeño de los argentinos por atraer hacia la colonia de "Ushwaia" el comercio de aquella rejión, cosa que les será fácil conseguir desde que no existe en aquellos apartados lugares establecimiento alguno Chileno. Felizmente el sistema administrativo de nuestros vecinos no ofrece al comercio las garantías i seguridades que les da la administración Chilena, i desde luego, se han presentado a la gobernación algunos negociantes solicitando permiso para construir habitaciones i establecer casas de comercio en uno de los puertos de la Isla "Navarino". No he titubeado en aceptar estas solicitudes puesto que vienen a secundar nuestros planes para fundar poblaciones y establecer autoridades nacionales allá. Me he reservado sí el derecho de indicar el puerto más conveniente para tener en cuenta los intereses jenerales del*

territorio y sus elementos naturales para el desarrollo de la futura población^{1,2}

Se advierte de lo anterior que el gobernador no estaba dispuesto a ceder un punto en el ejercicio de la protección del comercio realizado por chilenos o por extranjeros amparados en las leyes del país, en las aguas y costas de las Islas Australes. Con esta actitud quedaba de hecho trabada una lucha sorda entre la autoridad lejana de la próspera y pujante Punta Arenas y aquella más cercana al área conflictiva, residente en la minúscula pero floreciente Ushuaia.

Importa señalar que las dificultades surgidas en el tráfico marítimo tuvieron pronta solución y que las naves mercantes de matrícula puntarenense continuarían sirviendo por medio siglo el abastecimiento y comunicaciones con la costa atlántica, apoyando eficazmente el desarrollo de los nacientes y surgientes pueblos argentinos del litoral patagónico y fueguino.

Sin que sea propiamente una digresión cabe mencionar que en el mismo oficio donde Señoret se refiere al comercio en las tierras auríferas, se incluye una información que demuestra una vez más su actitud vigilante de los derechos nacionales en las regiones del sur, en este caso en las tierras antárticas. *Ha llegado a mi noticia, escribe, que el Gobierno Argentino proyecta tomar posesión de las Islas "Shetlands", al sur del "Cabo de Hornos". Sin más importancia estas rocas que las escasas especies de focas o lobos de piel fina que hubiesen escapado de la despiadada (sic) guerra que a estos animales han hecho los pescadores "Norte Americanos" en los mares australes, he querido, sin embargo, comunicarlo a V.S. para su conocimiento i en reserva de los derechos que puedan tener la República al dominio de aquellas tierras*¹³.

Pensamos que el rumor llegado a Señoret hubo de tener origen en los preparativos que por aquellos días realizaba en Buenos Aires el ya conocido ingeniero rumano Julio Popper para una expedición polar que, aunque costada por el peculio privado, tenía la autorización y auspicios del gobierno argentino, expedición que nunca se realizaría pues quedó interrumpida por la muerte del controvertido ingeniero acaecida algún tiempo después.

No bien el gobernador acababa de despachar la comunicación a que hemos hecho referencia, recibía a su turno una nota de José Menéndez quien le daba cuenta de las dificultades puestas por la autoridad de Ushuaia al vapor de su propiedad *Amadeo* durante su

¹² Oficio 218 de 22 de octubre de 1892 (En *Correspondencia Gobernación de Magallanes 1892*, Archivo Nacional).

¹³ Oficio N° 229 de 29 de octubre de 1892 (En *Correspondencia citada*).

último viaje al sur, al obstaculizarse el desembarque de cargas en ese puerto e incluso al pretenderse el cobro de derechos especiales, que el próspero armador y empresario estimaba motivados únicamente por la presión de los comerciantes de la localidad, quienes deseaban explotar para su exclusivo provecho el tráfico con las islas auríferas. Al transcribir tal comunicación Señoret expresaba al ministro que todo ello habría de tener fin al procederse a fundar una población en Navarino¹⁴.

Lo sucedido a la nave magallánica conformaba una nueva escaramuza en la lucha de influencia que se había iniciado en las aguas del extremo sur americano.

Fundación de Puerto Toro

Obtenida la autorización que oportunamente había requerido, Manuel Señoret se embarcó en la corbeta *Magallanes* zarpando con destino al sur el día 1º de noviembre de aquel año 1892. Le acompañaban el capitán Ramiro Silva, a quien como se ha visto Señoret había propuesto como subdelegado interino, Eustaquio Provoste, encargado de los trabajos de todo orden que demandaría la fundación a realizar y, además, un sargento, un cabo y ocho policías destinados a ser los custodios del orden en las tierras del oro. El buque transportaba también las maderas y demás elementos necesarios para la construcción de una casa, herramientas, algunos corderos y medicamentos para socorrer a los enfermos y necesitados que esperaba encontrar, amén de una partida de ganado mayor para iniciar la población pecuaria de alguna de las islas. Se trataba pues de toda una expedición en forma encaminada a establecer la presencia de la Nación en las tierras del sur.

Durante el viaje el gobernador fue observando las características geográficas de las islas a cuya cuadra iba navegando, y tomando nota cuidadosamente de los terrenos que presentaban condiciones aparentes para la colonización. Pudo advertir así que la costa norte de Navarino era, por muchos respectos, la más recomendable para

¹⁴ Tan viva fue la contrariedad de José Menéndez por la causa referida, que llegó a trascender al conocimiento público. Comentando el incidente Juan Blanchard (de la casa Nogueira y Blanchard) escribía a Mauricio Braun, a la sazón en Valparaíso, *...inútil decirte que Menéndez está más que furioso no habla nada menos que de comprar la Isla Navarino para formar una población en competencia a Ushuaia* (Carta de 1/11/92 en *Correspondencia Recibida*, volumen III, diciembre 1892 - mayo 1893, Archivo de Mauricio Braun H.).

servir de asiento a la fundación, pero queriendo situarla en un punto que tuviese fácil acceso a los centros de laboreo minero juzgó indispensable consultar la opinión del hombre que mejor conocía aquellos remotos parajes, el antiguo misionero Thomas Bridges. De ese modo y luego de una breve pasada por Ushuaia, pues valía la pena ver lo que era aquello para formarse una idea acertada acerca de su importancia, dispuso recalar en Puerto Harberton, establecimiento pastoril formado por el religioso, ahora pionero ganadero. Una vez en el lugar, el gobernador consultó con aquél sobre cuál sería el sitio más recomendable para ubicar la nueva colonia chilena, mas el mandatario hubo de sufrir gran desilusión cuando pudo apreciar, no bien avanzada la conversación, que su interlocutor lejos de ser el amable consejero que esperaba, se manifestó como un competidor que se empeñó en disuadirlo de su propósito. Así se comprende la decepción y sentimiento con que posteriormente escribió en su Memoria, al señalar dicha circunstancia, que (...) *el misionero había cedido lugar al comerciante i especulador i que este miraba ante todo por la conveniencia de su establecimiento "Puerto Harberton" (que) dista como 25 a 30 millas de los lavaderos de oro; ofrece situación más favorable que Ushuwaia a los mineros i recursos en ganado ovejuno i bovino de propiedad del Sr. Bridges, lo que ha valido a este pingües negocios i expectativas que, se comprende, vería desaparecer con pena. El ex-misionero trató de disuadirnos de todos modos de establecernos en la costa oriental, setentrional o meridional de la isla Navarino, pintándolas como las mas tristes, pobres i desprovistas de puertos i nos indicó la costa occidental, lejos de los yacimientos auríferos...*¹⁵.

Esta actitud de Bridges como el ánimo que pudo constatar en Ushuaia, donde pudo advertir que las autoridades estaban dispuestas a impedir toda descarga de mercaderías que, teniendo destino final a las islas del oro, debiesen momentáneamente desembarcarse en dicho puerto o en Harberton, le convenció que la lucha por el control y aprovechamiento del tráfico mercantil en aquellas aguas iba en serio. Pero ya su decisión estaba tomada hacía mucho tiempo: la República se haría presente en sus hasta entonces abandonadas islas del sur del canal Beagle, asentándose con sus autoridades y con su benéfica influencia para afirmar su jurisdicción y promover su colonización y progreso.

¹⁵ Memoria sobre la fundación de Puerto Toro ya indicada. Los párrafos transcritos, como las referencias al ánimo de las autoridades de Ushuaia respecto del tráfico marítimo, fueron suprimidos del texto que de aquella reseña hizo publicar posteriormente el Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización.

Estimando Señoret que la fundación debía ubicarse en el litoral oriental de Navarino, escogió en ella al único punto que resultó favorable para el objeto: Puerto Toro, accidente que había sido reconocido y bautizado por el vaporcito *Toro* tres años antes, situado en 55° 5' 32" de latitud sur y 77° 6' 10" de longitud oeste, esto es unos quince minutos más al sur que Ushuaia.

Puerto Toro -en la descripción de Señoret- se halla en la bahía Oglanders, formada por las Islas Nueva, Lennox, Picton i la costa oriental de Navarino; se abre al este entre dos puntas distantes una de otra como media milla; su saco mide otro tanto. A su frente, a cuatro millas, se encuentra la isla Picton. El tenedero es bueno i perfectamente abrigado contra todo viento i marejada. Hai en el fondo dos pequeñas caletas que ofrecen excelente fondeadero a las goletas, con displayos arenosos i un riachuelo. El terreno es accidentado i boscoso, pero los cerros no son mui altos, la apertura de vías de comunicación hacia el norte, sur e interior de la Isla, no ofrecería gran dificultad¹⁶.

El puerto así descrito dista 4 millas de la isla Picton, 10 de Lennox, 16 de Nueva, 35 de las islas Wollaston, 55 del cabo de Hornos y 290 de Punta Arenas.

La experiencia demostraría más tarde que el lugar escogido por Señoret no era el mejor para servir de cabecera a la colonización; había otros puertos superiores en el litoral interior del Beagle, como aquellos que después se conocerían con los nombres de Luisa y Eugenia, que habrían asegurado una permanencia continuada no ligada necesariamente con la explotación aurífera, cuya vecindad precisamente condicionó la elección de Puerto Toro.

El día 3 de noviembre ya estaban en tierra todos los elementos destinados a la fundación y en los siguientes se dio comienzo a los trabajos de roce del monte, tarea que pudo avanzar gracias a la colaboración de la tripulación de la *Magallanes*. Una vez realizada esta indispensable faena de despeje del terreno que serviría de asiento a las casas, se inició la construcción de aquella correspondiente a la Subdelegación a cargo de los hombres de Provoste y con la ayuda eficaz de la maestranza del buque. Mientras ésta y otras labores tenían lugar, ya el día 4 daban fondo en el pequeño puerto dos goletas, una procedente de la cercana isla Lennox y otra de Ushuaia; sus patrones, que eran al propio tiempo sus dueños y también comerciantes, enterados del propósito de la alta autoridad allí presente solicitaron al punto *terrenos para construir i trasladar sus negocios*

¹⁶ Memoria ya citada.

al nuevo puerto, conociendo la importancia de ser los primeros en establecerse en el naciente poblado. A los pocos días arribaron dos nuevas embarcaciones cuyos patrones petitionaron en igual forma, y más tarde algunos más harían otro tanto pensando en trasladar sus negocios desde Ushuaia a Puerto Toro. A unos y otros se les acogió abiertamente, pues así ayudaban al mejor cumplimiento del plan gubernativo previsto para el desenvolvimiento de la incipiente población. Pese a la favorable acogida algunos traslados no llegaron a materializarse en la forma esperada, pues la autoridad de Ushuaia, recelosa, se encargó de obstaculizar o desalentar a los comerciantes interesados. No podía ser indiferente para el establecimiento argentino el surgimiento de Puerto Toro, en circunstancias que era vital para su propio crecimiento el afirmar y acrecentar su comercio. Por eso sus habitantes y sobre todo sus autoridades, continuarían empeñados en esta puja de intereses e influencias en los dominios del sur.

Los oficiales de la *Magallanes*, tenientes Baldomero Pacheco y Salustio Valdés, a su turno, mientras en tierra se trabajaba en la forma ya vista, emplearon el tiempo en sondar el tenedero y sus inmediaciones, construyendo luego el plano de Puerto Toro, que de este modo pasaba a ser el primer trabajo hidrográfico realizado por la Marina de Chile en las aguas australes. Esta faena sería una de las primeras, si no la inicial, de una vasta tarea técnico-profesional que haría de Baldomero Pacheco uno de los especialistas más distinguidos que ha tenido la Armada Nacional.

Entre tanto y dejando que los trabajos se cumplieran como estaba previsto en el nuevo pueblo, Señoret al cabo de una semana de permanencia en el lugar decidió proseguir el viaje deseoso de conocer e inspeccionar los laboreos auríferos. El día 10 de noviembre a las 11 de la mañana daba fondo en Lennox el buque que conducía al Gobernador de Magallanes. Allí, con un día que se mostraba esplendoroso, fue recibido el mandatario territorial y acogido calurosamente por los mineros, aquellos hombres jóvenes y rudos en su inmensa mayoría, de tantas nacionalidades, que hasta enterar casi un millar revolvían afanosos la tierra en busca del codiciado oro. Señoret pudo constatar que los numerosos enfermos que le habían asegurado allí existían, se reducían apenas a tres hombres, que los mineros en vez de estar desilusionados trabajaban contentos, pese a la dureza del clima y las incomodidades de todo género que debían padecer, que había provisiones suficientes y que el indispensable brebaje de Noé no faltaba ¡naturalmente! Por lo visto los comerciantes que abastecían a tantos trabajadores no perdían su tiempo en el litoral de Lennox.

Señoret recorrió los distintos campamentos imponiéndose de los trabajos que realizaban los buscadores, estimulándolos con su presencia y palabra, pues el gobernador reconocía y apreciaba el esfuerzo de los valerosos y sacrificados mineros como factor de afirmación nacional y como elemento de progreso.

De Lennox la *Magallanes* zarpó hacia el Falso Cabo de Hornos, en el extremo meridional de la isla Hoste, hasta donde quiso llegar el mandatario para visitar a 59 mineros que a mediados de octubre habían sido dejados allí por el *Amadeo*, con escasos víveres. Se les ubicó en las inmediaciones de bahía Orange y se procedió a embarcarlos, retornando entonces la nave a Puerto Toro en donde se les dejó en tierra ya que manifestaron intención de trabajar las arenas de punta Guanaco al sur de aquel puerto. Allí Señoret procedió a dejar instalado al capitán Ramiro Silva como Subdelegado de las Islas Australes, en calidad de interino, con la misión primordial de hacer adelantar la fundación y mantener el orden. Para esto último contaba con el piquete de policía llevado *ex profeso*, el que había quedado instalado ya el día 4 de noviembre, habitando inicialmente en carpas. Más tarde el gobernador remitirá desde Punta Arenas una casita que, una vez armada, permitiría instalar con decoro el cuartel policial. Luego de impartir las instrucciones finales, Señoret emprendió el regreso a Punta Arenas, poniendo fin de tal modo al primer viaje jurisdiccional que un gobernador del territorio emprendiera a la parte más austral del mismo.

Una vez en su sede el diligente funcionario procedió a informar someramente a su superior sobre la misión cumplida y luego, algunos días después, con mayor detalle, expresándole al concluir su relación en conceptos que sintetizan su pensamiento y su acción de gobierno:

*Así se ha dado el primer paso para abrir al comercio i a la industria la rejión al sur del canal Beagle; los lavaderos de oro i una discreta protección del Gobierno, unido a las leyes liberales de colonización harán lo restante. Conviene por de pronto facilitar las comunicaciones regulares con Punta Arenas subvencionando un vapor con tarifas bajas para carga i pasajeros. El nombramiento de una comisión científica que estudiara los recursos naturales del territorio, es también otra de las medidas cuya utilidad se imponen*¹⁷.

El ministro del ramo Isidoro Errázuriz, por su parte, al acusar recibo de la Memoria le exponía en parte a Señoret: *La fundación*

¹⁷ Memoria ya citada.

de "Puerto Toro" merece pues la más amplia aprobación del Departamento por la situación geográfica en que se encuentra, como por las condiciones de la Isla Navarino y su adyacente para ser mañana el centro de cultivos y ganaderías¹⁸.

Y más adelante al participar al gobernador la decisión de hacer publicar en el *Diario Oficial* la memoria sobre su viaje al sur, el Ministro Errázuriz le expresaba que tal determinación se había adoptado porque *ella debería ser conocida por todos, tanto para dar una idea cabal de lo que vale esa vasta extensión del territorio nacional, cuanto para que se pueda apreciar debidamente la inteligencia i celo que US. ha puesto en acción desde que se hizo cargo de aquella Gobernación*¹⁹. Estas frases expresan con suficiente claridad la alta estima que se tenía en el Supremo Gobierno tanto por la persona como por la acción gubernativa del capitán Señoret.

El viaje no puso término a la preocupación del gobernador por la suerte de los hombres que vivían y trabajaban en el remoto sur, por el contrario, el conocimiento allí adquirido reforzó su interés por impulsar su vinculación con Punta Arenas y en general con la parte más civilizada del territorio. Fue de tal modo como por esos mismos días recibió una presentación de José Menéndez, en la que éste solicitaba la subvención de una línea marítima regular entre aquel puerto, Porvenir y Puerto Toro. Al informarla, Señoret lo hizo favorablemente como era de esperarlo, ya que ello encajaba perfectamente en su plan; condicionó sí la aprobación de la subvención a la conducción gratuita de correspondencia, a la concesión de una rebaja del cincuenta por ciento en los fletes y pasajes del Gobierno para sus funcionarios, como para aquellos colonos que se dirigieran por vez primera a las Islas Australes; a que las tarifas fuesen aprobadas por resolución gubernativa y, por último, a que el *Amadeo* hiciese un viaje mensual a Toro y otro a Porvenir, caleta que por entonces surgía en la costa fueguina del Estrecho como punto de entrada y salida para la actividad aurífera que se realizaba en los ríos comarcanos. Concluía el alto funcionario expresando *que el servicio propuesto por el pionero empresario era mui conveniente para los intereses del país, i especialmente para el progreso de Magallanes...*²⁰.

Tan cierto estaba de la importancia de la vinculación marítima,

¹⁸ Oficio 1.811 de 17 de diciembre de 1892 (En Legajo ya citado, Archivo Intendencia de Magallanes).

¹⁹ Oficio N° 18 de fecha 4 de enero de 1893 (En Legajo ya citado, Archivo Intendencia de Magallanes).

²⁰ Oficio 263 de 28 de noviembre de 1892 (En *Correspondencia Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización* ya citada).

que no permitiría más adelante que se perturbara innecesariamente a las naves con fútiles exigencias administrativas, pues siempre tuvo presente que ellas prestaban *grandes facilidades para mantener activas comunicaciones con los diversos centros mineros i contribuyen asimismo al progreso de la comarca*²¹.

El *Amadeo* de la casa Menéndez fue así el primer vapor que traficó regularmente por las aguas australes. Nave fundadora de la flota mercantil regional, de 258 toneladas de registro, su llegada y matrícula en el puerto de Punta Arenas constituyen uno de los hitos que señalan el comienzo de la era más fecunda en acontecimientos progresistas que recuerdan los anales magallánicos; durante décadas paseó la bandera de su armador prácticamente por todos los puntos habitados del estrecho de Magallanes, canales patagónicos, islas australes y litoral atlántico. A él se sumó más tarde el vaporcito de 53 toneladas de registro *Oreste*, antigua cañonera construida en 1880 para la Armada Italiana y que luego pasó a formar parte de la Marina de la República Argentina con el nombre de *Comodoro Py*, integrando la división naval que tomó formalmente posesión de la parte de la Tierra del Fuego asignada a aquel país por el tratado chileno-argentino de 1881. Dado de baja, fue puesto en remate y adquirido por el italiano *Oreste Grandi*, quien lo destinó al servicio de las Islas Australes y le dio su nombre, reemplazando al *Amadeo* cuando éste fue a navegar otras aguas. Vendido a la naviera Braun & Blanchard, siguió surcando las aguas meridionales, con el nombre de *Armando*, por otra buena cantidad de años. Puede verse entonces como la meritoria foja de servicios de este venerable vaporcito señala no menos de tres décadas de navegaciones australes, todo un récord. Al *Armando* lo acompañaron durante algunos años el *Explorador* de José Pasinovic²² y otros vapores de la flota regional, sumando el aporte beneficioso de sus armadores a la incorporación y desenvolvimiento de las regiones del extremo sur de Chile.

Valga la digresión pues es justo una mención para estos barcos de mérito, que fueron inapreciables elementos de colaboración en las primeras etapas de la conquista pacífica del archipiélago austral.

Pero volvamos a Señoret, y veamos cómo mientras adoptaba la ya considerada y otras providencias en favor de las gentes y tierras

²¹ Oficio N° 114 de 3 de marzo de 1893 dirigido al Subdelegado Juan D. Olivares, por el que le recomienda no obstaculizar ni perturbar con medidas administrativas la labor del piloto del *Amadeo*, circunstancia que había motivado una queja de éste en contra del proceder de aquél (Archivo del Autor).

²² Este armador fue sucesor de la concesión de pesquería de Pedro Pablo Benavides y además socio comercial de Eugenio Bois de Chesne, otro pionero vinculado con las actividades australes.

meridionales, como la de despachar al escampavía *Huemul* con nuevos elementos, materiales y auxilios para adelantar la fundación, o la de requerir al Gobierno el envío de una comisión técnica a fin de que se ocupara del estudio de los yacimientos auríferos y prospectara las condiciones mineralógicas de las islas del sur, allá en el área se movía el flamante subdelegado Silva, embarcado en el *Huemul*, yendo de Toro a punta Guanaco y de allí a Picton, isla en la que desembarcaron a varios mineros dálmatas que habían trabajado en el camino entre puerto Toro y Guanaco y que ahora querían tentar suerte en las arenas del litoral de dicha isla. De Picton, Silva fue luego a Lennox en donde recorrió los laboreos de las bahías General Holley y Manuel Señoret (¿Caletas Cúter y Oro?). De allí el escampavía pasó a la isla Nueva tocando en caleta Orejas de Burro, siempre en plan de inspección de las faenas mineras a fin de cerciorarse de su marcha normal.

¡Cuánto se habrán alegrado los rudos pioneros al ver el humo y asomarse la silueta de la nave de la Armada, presencia que inspiraba tranquilidad y que era una muestra viva de la preocupación que alentaba la máxima autoridad del Territorio!

En tanto lejos en Punta Arenas, el capitán Señoret cavilaba sobre cuáles podrían ser los mejores sistemas para poblar las tierras del sur del Beagle y concluía recomendando a su superior jerárquico la conveniencia de conceder arriendos a largo plazo, de manera de lograr el interés de los eventuales colonizadores. Pero también, recordando las condiciones de la alimentación de los mineros, estimó conveniente dar lugar al arrendamiento de la isla Picton petitionado por Eustaquio Provoste -el mismo que dirigiera las obras iniciales de Puerto Toro-, pensando que por tal vía podía ofrecerse a tales trabajadores la posibilidad de adquirir carne fresca para mejorar su magra dieta.

De tal modo suscribió un contrato con Provoste en virtud del cual el Estado daba en arrendamiento la isla Picton, *al Sur del Canal Beagle*, por un plazo de veinte años contados a partir del 1º de julio de 1893, obligándose el arrendatario a poblarla con hacienda lanar y vacuna, en plazo y condiciones determinados en el mismo documento. Por otras disposiciones el Gobierno se reservaba el derecho a establecer poblaciones, en tanto que Provoste se comprometía a no embarazar el uso de las playas para exploraciones auríferas²³.

Sensiblemente el beneficiario nombrado no llegó a tomar posesión

²³ El contrato era de fecha 6 de diciembre y fue remitido al Gobierno por Oficio Nº 375 del mismo día (En *Correspondencia* ya citada).

de la isla y en consecuencia el contrato perdió su vigencia.

Todavía antes de concluir aquel movido año 1892, Señoret se ocuparía de la región austral al rechazar la demanda de auxilio que le elevó un tal Rolando Palacios, a nombre de una compañía aurífera de Santiago, a fin de tomar posesión de las pertenencias que alegó poseer. Explicando al ministro su actitud, el gobernador manifestó que había denegado tal petición, basándose en la libertad de aprovechamiento de arenas auríferas que establecía la legislación minera vigente, y sobre todo *porque en las circunstancias actuales todo procedimiento contrario traería serias perturbaciones para el orden en aquellas localidades, que hasta hoy se ha conservado inalterable*²⁴.

Entretanto así actuaba Señoret usando prudentemente de su autoridad en beneficio de los mineros del sur, en Puerto Toro se avanzaba en las construcciones, de manera que en las postrimerías del año se anunciaba que estaban prácticamente terminados un galpón para la tropa y un pequeño muelle para la población.

Todas estas medidas no impedían al gobernador ocuparse de la vigilancia de las costas y mares más remotos de su jurisdicción, como aquellos de las islas Diego Ramírez e islotes Ildefonso, en donde embarcaciones de bandera norteamericana cazaban lobos en abierta contravención a las disposiciones vigentes sobre captura de especies marinas. En estas misiones de patrullaje sobre los sitios de pesquería se emplearon los escampavías *Cóndor*, *Toro* y *Huemul* de la Armada Nacional, llevándose como práctico piloto en el primero de ellos al avezado marino dálmata Pedro Zambelic, experto conocedor de los secretos del laberinto fueguino y de las furias de las aguas exteriores²⁵.

Pese a los buenos deseos iniciales, el nuevo pueblo de Puerto Toro no habría de prosperar como se esperó en un momento y su existencia no pasó de tres a cuatro años, tal vez porque su suerte estuvo demasiada ligado con la actividad aurífera, de tal modo que mientras ésta se mantuvo existió el poblado con alguna vitalidad, mas al languidecer y fenecer la explotación aquél terminó por desaparecer. Puerto Toro, sin embargo, mientras existió, cumplió con su papel de centro de atracción y servicio para población diseminada por las islas chilenas del extremo sur; y tanto lo fue que inclusive, según lo

²⁴ Oficio N° 379 de 7 de diciembre de 1892 (Id.).

²⁵ Este reputado piloto cuya pericia solamente cedía en fama a la que habían tenido Nogueira y Piedra Buena, había servido como práctico a muchísimas naves de bandera nacional y extranjera, falleció en un naufragio ocurrido frente a las costas de Wulaia a fines de 1903, mientras se hallaba dedicado a faenas de pesca.

atestigua Lucas Bridges, allí se concentraban los mineros esclavos para celebrar su festividad nacional, en un sitio con más trazas de civilización que sus rústicos campamentos.

Un intento posterior de revivirlo, en 1906, no resultaría fructífero, y habrían de pasar casi ochenta años antes que la localidad retornara a la actividad e importancia que le augurara su fundador. La sede de la subdelegación se trasladaría entre tanto a otros sitios de la isla Navarino.

Concesiones de terrenos para la colonización

Si bien la autoridad alentaba la actividad minera en las islas, no por ello dejaba de entender cabalmente que tal faena si conveniente bajo muchos aspectos, era insuficiente para promover adecuadamente la colonización de las tierras meridionales, pues el poblamiento que ella significaba era naturalmente transitorio y lo que se buscaba con afán era precisamente lo contrario, esto es, la radicación de habitantes en forma permanente. Era obvio, entonces, que, en los planes de fomento, la ocupación y colonización de terrenos de aptitud pastoril o maderera ocupasen un lugar preponderante. De este modo, muy pronto la misma liberalidad que se había venido ejerciendo respecto de otras zonas del vastísimo territorio magallánico, en cuanto decía con la ocupación de terrenos pastoriles, se extendió a las Islas Australes; así, uno a uno fueron sucediéndose los permisos verbales o escritos y los decretos y resoluciones que autorizaban la ocupación de campos disponibles.

La primera concesión recaída sobre tierras del área austral para fines de explotación económica, fue otorgada por el gobernador general Samuel Valdivieso a Pedro García y Roberto Fernández, a quienes por decreto número 27 de fecha 21 de enero de 1891 de la Gobernación del Territorio se concedió provisoriamente terrenos en la isla Navarino²⁶. El mismo mandatario, por decreto 87 del 30 de marzo del mismo año concedía a Carlos Williams la posesión provisoria de la isla Lennox (..) *intertanto el Supremo Gobierno resuelve lo conveniente, debiendo desde luego el señor Williams*

²⁶ En rigor cronológico la primera concesión de terrenos fiscales otorgada en la región meridional fue la que se hizo al reverendo Edwing Coupland Aspinall por decreto de 27 de julio de 1888, quien recibió a nombre de la South American Missionary Society las islas Wollaston. Obviamente no se trató de una concesión originada en razones de carácter económico.

*llevar y establecer por lo menos dos familias en la espresada isla*²⁷. Ninguno de estos concesionarios llegaría sin embargo a tomar posesión de los terrenos otorgados.

El decreto 209 de 30 de julio del 91 dio a su turno a Pedro Guyón 25.000 hectáreas (?) en la isla Picton, esto es un área mayor a la que realmente posee la isla, concesión que fue derogada el 23 de noviembre de 1892 debido a que el favorecido no hizo uso de la misma. Se otorgó en su lugar la isla a Eustaquio Provoste Flores, según se vio anteriormente, pero éste tampoco llegó a usufructuar de la concesión.

A su tiempo el gobernador Daniel Briceño recibió una solicitud de Carlos Williams, el mismo favorecido con la concesión en Lennox, y Walter Curtze, quienes peticionaron 60.000 hectáreas en la isla Navarino a fin de establecer una estancia, solicitud que el mandatario informó favorablemente con fecha 8 de febrero de 1892, estimando de utilidad pública *toda concesión tendiente a facilitar la explotación por la industria en aquellas apartadas rejiones*. Esta petición pese a la recomendación, no mereció consideración por parte del ministro del ramo.

Estando ya Señoret en ejercicio de la gobernación, una de sus primeras medidas, como ha quedado visto, fue la de despachar a una de las islas auríferas, que resultó ser Picton, una partida de ganado mayor con el objeto de alentar con posterioridad su poblamiento y explotación, en tanto que otra fue la de convenir con Provoste el arrendamiento de la misma isla, intento que al resultar fallido no lo desalentó y así vemos que meses después autorizó a Luis Figue y Antonio Isorna para ocupar los islotes Whaits en el canal Beagle y ocho mil hectáreas en la costa vecina de Navarino (decreto 276, de 15 de setiembre de 1893); poco después Carlos Heede y Claudio Glimann recibían la isla Picton (decreto 285 de 28 del mismo mes de setiembre), con el fin de establecer una hacienda de ganado lanar, vacuno y cabalgar. Luis Figue obtuvo después una nueva asignación en las inmediaciones de la primera, por decreto del 3 de noviembre del 93, mientras Esteban Loncaric entraba a ocupar de hecho en Lennox.

Es interesante consignar la motivación de los decretos correspondientes, cuyos conceptos reflejan el pensamiento que el ilustre marino y gobernante tenía sobre la materia: (...) *conviene prestar toda clase de facilidades a los industriales que deseen*

²⁷ Mariano Guerrero Bascuñán, *Memoria que el Delegado del Supremo Gobierno en el Territorio de Magallanes don... presenta al señor Ministro de Colonización* (Santiago, 1897), pág. LX.

*establecerse en las islas australes, por cuanto la implantación de industrias como la ganadera i la forestal contribuirán poderosamente al progreso i población de aquellas apartadas rejiones*²⁸.

Pasaron luego algunos meses y el Supremo Gobierno, preocupado por regularizar las concesiones, acordó rematar públicamente el arrendamiento de las islas Navarino, Picton, Lennox y Nueva, proponiendo al Gobernador de Magallanes la preparación de las correspondientes bases²⁹. Mientras se avanzaba en esta materia, lo que se hacía con la lentitud propia de la marcha burocrática, Señoret procedió a otorgar nuevas concesiones en Navarino. Esta vez los favorecidos fueron Antonio Freire y Laureano Balmaceda, por una parte, y David E. Drummond, por otra (decretos 360 de 12 de junio de 1895 y 368 de 19 del mismo mes, respectivamente), los cuales obtuvieron sus correspondientes concesiones con el fin de establecer crianzas y desarrollar la explotación de maderas. El mismo año 1895 Señoret autorizaba verbalmente a Antonio Milicic para ocupar y establecerse con ganado lanar en la isla Nueva; el mismo diligente funcionario recibió la solicitud del antiguo misionero fundador de Ushuaia, Thomas Bridges, para establecer en la isla Picton un aserradero, petición que debidamente informada sería favorablemente resuelta cuando ya aquel progresista mandatario se había alejado de su alta función. El decreto pertinente fue el número 866 de 26 de noviembre de 1896, de la Gobernación del Territorio y por él se concedió un lote de 40 hectáreas para el objeto requerido. Más tarde se ampliaría dicha concesión a la totalidad de Picton para permitir la formación de una estancia ganadera, pasando así Bridges a ser el primer ocupante efectivo de la isla. El mismo diligente gobernador tantas veces nombrado, autorizó también durante el transcurso de aquel mismo año 1896 al antiguo minero aurífero Antonio Vrsalovic y a Luis Mladineo para que se instalaran tanto en Wulaia, isla Navarino, como en la isla Button y en la península Dumas de la isla Hoste, con el objeto de formar en dichos lugares sendas haciendas de ganado lanar o bovino³⁰.

Con posterioridad al alejamiento de Señoret prosiguieron los

²⁸ Guerrero Bascuñán, *op. cit.*, pág. LXXXII.

²⁹ Oficio 1191 de 30 de marzo de 1894 (En *Correspondencia Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización, años 1893-1895*, Archivo Intendencia de Magallanes). También versan sobre igual materia los oficios 1.849 y 612 de 20 de junio de 1894 y 11 de marzo de 1895, respectivamente.

³⁰ A fines de 1895 los primeros colonos radicados, Balmaceda, Figue e Isorna, enteraban entre todos una hacienda que superaba las mil quinientas cabezas de lanares y algunos animales vacunos. En Picton existía ya entre tanto un número indeterminado de bovinos producto del hato dejado allí en 1892 por orden del gobernador Señoret.

permisos de ocupación. El 28 de octubre de 1896 Oreste Grandi obtenía autorización para poblar campos baldíos en la parte meridional de Navarino, después conocida como seno Grandi, y en la vecina isla Bertrand; finalmente el 25 de noviembre de aquel año tan pródigo en concesiones, Pablo Guin era favorecido con una autorización para ocupar terrenos vacantes en Navarino.

Entre tanto esto ocurría el Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización acordaba por decreto 774 de 22 de junio de 1895, licitar el arrendamiento de la isla Wollaston y por decreto de 31 de agosto del mismo año acordaba aceptar la propuesta de Roberto H. Robinson, dándosele el arrendamiento de la citada isla por un plazo de quince años. Consideramos prudente transcribir algunas de las cláusulas del expresado decreto para comprender el ánimo que tenía y los propósitos que inspiraban al gobierno de la época:

(...) 3ª El arrendatario fundará un puerto de auxilio o refugio en la isla hiciendo construir en una de sus radas un regular muelle de desembarco. - 4ª Se instalarán en el puerto depósitos y almacenes de víveres y artículos navales para el servicio de las naves que hagan la travesía por el cabo de Hornos. - 5ª El arrendatario construirá habitaciones destinadas a las autoridades que el Gobierno designe para el puerto i colonia anexa. - 6ª Se compromete también a instalar en el puerto que se funde, una luz o farol sidereal que sirva de indicación a los navegantes. - 7ª El arrendatario se obliga a poner en comunicación la isla con el puerto de Punta Arenas, i al efecto tendrá una embarcación destinada a este servicio. - 8ª El arrendatario se obliga a fundar en la isla una colonia agrícola que inicie en ella los cultivos de la tierra, i la crianza de ganados. La colonia no bajará de seis familias, debiéndose llevar en calidad de colonos, por lo menos a tres familias chilenas. - 10ª Si el Estado juzga conveniente establecer en la isla algún centro de población podrá disponer en ella con ese objeto de doscientas hectáreas de las cuales hasta cincuenta podrán ser planas³¹.

De la sola lectura de estas cláusulas, reveladoras de buena intención no exenta de ingenuidad, aparece de manifiesto la forma como los funcionarios ministeriales apreciaban la difícil tarea colonizadora. En

³¹ Oficio 1.988 de 31 de agosto de 1895, del Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización al Gobernador de Magallanes (En Legajo ya citado, Archivo Intendencia de Magallanes).

Respecto de este arrendamiento debe hacerse presente que el beneficiario justificó no estar en situación de poder instalarse en la concesión dentro del plazo previsto, por lo que obtuvo una prórroga hasta el 31 de diciembre de 1898. Como en definitiva el concesionario nunca pudo dar cumplimiento a las obligaciones que le prescribía el decreto de arrendamiento, la concesión fue caducada por decreto del 1º de abril de 1906.

teoría exigencias tales como las enumeradas tenían plena justificación y obedecían a un acertado pensamiento, constituyendo un buen producto del juicio de quienes, en los tranquilos gabinetes santiaguinos, lucubraban sobre el desarrollo de la colonización, sin tener idea alguna ¡naturalmente! acerca de la geografía austral. Por eso, en la práctica, tales exigencias condenaban -como realmente sucedió- al más completo fracaso cualquier intento colonizador, sobre todo si éste correspondía a individuos que las más de las veces conocían las tierras objeto de sus peticiones sólo de referencias.

Quien conozca, siquiera de la lectura de descripciones, lo que es la vida en el hostil medio físico del extremo americano, donde los elementos de la naturaleza se concitan para hacer virtualmente imposible cualquier propósito de voluntaria permanencia, imaginará entonces si el pretendido colono estaría en situación de construir los faros, puertos y establecer las colonias agrícolas que se le imponían.

Cabe imaginar lo que hubiese sucedido con la colonización de los territorios de la Patagonia y la Tierra del Fuego, de haberse llevado de conformidad con las exigentes normas de los bien intencionados como despistados burócratas. Por fortuna, el desarrollo de las tierras del sur se impulsó y realizó merced al buen sentido y acertada visión de los gobernantes territoriales, que con amplia liberalidad otorgaron permisos y concesiones a los colonos sin exigirles más que la ocupación y cumplimiento de las labores propias de una empresa tan esforzada, como lo eran poblar con hacienda, levantar habitaciones e instalaciones, abrir picadas, talar bosques, etc., alcanzándose resultados en general sorprendentes que hicieron posible la prodigiosa epopeya del progreso patagónico.

Comentando así la política de concesión de tierras fiscales puesta en práctica para las islas del sur del Beagle, cabe expresar que resultó más apropiada en consecuencia la modalidad sencilla y expedita empleada por la Gobernación de Magallanes, que aquélla más elaborada propuesta por el Supremo Gobierno. En efecto, la primera facilitó la ocupación de los terrenos, como que no estuvo sujeta por traba o exigencia algunas y cuando el postulante deseó llevar con seriedad la empresa los resultados de la actividad colonizadora no tardaron en manifestarse. La política del gobierno central, por el contrario, dificultaba el acceso a los campos de quienes como colonos y empresarios deseaban trabajar en ellos, y restringía la opción del arrendamiento únicamente a personas de capital. De ese modo, repetimos, los hechos probaron en la práctica la bondad de la primera de las políticas mencionadas y la ineficacia de la segunda,

pues la burocracia, por bien inspirada que haya sido, nunca llegó a ser factor coadyuvante de la colonización y el progreso en las tierras del sur chileno, sino más bien su rémora.

Así poco a poco y con verdadero esfuerzo los colonos fueron poblando las Islas Australes. Legítimos pioneros en una región de suyo difícilísima, valorizaron con su actividad campos fiscales improductivos. En las postrimerías del siglo XIX ya los verdaderos pobladores, los hombres que se quedaron, colonizaban los terrenos más apropiados. Fique, en Santa Rosa, Isorna en Liwaia (Leuaia), Grandi en Bertrand y costa sur, Vrsalovic y Mladineo en Wulaia, David Drummond y Martín Lawrence en Puerto Luisa y Róbaló, y Fortunato Beban en Windhond, todos en Navarino; Antonio Milicic en la isla Nueva, Esteban Loncaric en Lennox y Thomas Bridges en Picton, eran los pioneros que enriquecían con su aporte laborioso las tierras del lejano sur, aporte que se manifestaba en construcciones, sendas, hacienda lanar y vacuna superior en masa a doce mil cabezas, un par de establecimientos de aserreo y algunas embarcaciones.

La colonización pastoril de Navarino y demás islas australes representó de esta manera un nuevo capítulo de la epopeya colonizadora de la Patagonia. El capítulo del esfuerzo pionero, que buscó ocupar todas las tierras aparentes para la ganadería, aun en los sitios más inverosímiles, registrándose éxitos y, en algunos casos, sonados fracasos que consumieron esperanzas y hasta fortunas completas. En otros casos, como el de las Islas Australes, la suerte no anduvo esquivada aunque tampoco tan pródiga como lo esperaron los laboriosos colonizadores, cuyo esfuerzo y tenacidad mereció el premio si no de la abundancia, al menos el de un regular pasar, compensación suficiente para años de labor ímproba y no pocas fatigas, privaciones y sacrificios.

Concesiones de pesquería

Pero el propósito del Gobierno de la República por afirmar la permanencia nacional en las aguas y tierras del sur fueguino y aun en los mares y territorios antárticos, no se detuvo en las medidas ya consideradas, sino que además buscó el aprovechamiento de las riquezas pelágicas y pelíferas de las que abundaban, al menos de las primeras, los mares y costas australes, disputando legítimamente tal actividad a los pescadores y cazadores extranjeros que ilegal como clandestinamente explotaban en su provecho aquellas aguas,

favorecidos por la ausencia de una vigilancia permanente³².

Coincidió tan loable propósito con la presencia en el gobierno de estadistas clarividentes, cuya gestión se caracterizó por su política de salvaguardia de los intereses nacionales en las tierras polares, entonces en el más completo desamparo. Políticos ilustres como Federico Puga Borne y Antonio Huneeus Gana, al apoyar vigorosamente o al promover las concesiones de pesquería y demás acciones conducentes a la manifestación de la jurisdicción nacional, contribuyeron a defender el patrimonio territorial y natural de la República, estableciendo así saludables precedentes de patriótica previsión, que constituyen antecedentes que afirman los históricos títulos de Chile a las tierras antárticas.

Esta preocupación que en cierta medida se puso ya en evidencia con la concesión Robinson sobre la isla Wollaston, se hizo manifiesta con la concesión de pesquería otorgada en favor de Pedro Pablo Benavides por decreto de 31 de diciembre de 1902, comprendiéndose en ella los islotes Ildefonso y las islas Diego Ramírez, permitiéndose al beneficiario el más amplio ejercicio de la actividad pesquera indefinidamente hacia el sur, esto es hasta las aguas polares. Posteriormente Benavides traspasó su concesión a Horacio Zañartu, Daniel Palacios y otros (1903), quienes a su turno la cedieron a la sociedad formada por el comerciante puntarenense José Pasinovic y el ciudadano francés Jules Königswerther, aprobándose el traspaso por decreto ministerial de fecha 5 de octubre de 1904.

El mismo año, en agosto, y el siguiente, en enero, los industriales Eugenio Bois de Chesne, Santiago Edwards y Gonzalo González, fueron autorizados por sendos decretos supremos para establecer la pesquería industrial de cetáceos y para ocupar islotes en la costa fueguina sudoccidental. Se formó sobre esta base la *Sociedad Austral de Pesquería* que fue declarada legalmente instalada en el año 1906, y que al poco tiempo mantenía operando en las aguas del occidente fueguino al capor cazador *Frithjof* y a la meritísima *San Pedro*, que parecía no querer descansar de tantas singladuras. Como los resultados financieros no fueron al parecer los esperados

³² Entre los años 1900 y 1906 se ocupaban en la caza de lobos en el cabo de Hornos y litoral sudoccidental fueguino los cúteres *Magallanes*, *Eleonora*, *Foy*, *Adria*, *Secret*, *Tiradentes*, *Aurora*, *Scout* y *Patria*, y las goletas *Alejandro*, *Sara*, *Industria*, *Alfredo*, *Pichincha*, *Azores* y *Volador*, embarcaciones todas de matrícula puntarenense que animaban una actividad cazadora que poblaba temporalmente tan inhóspitos lugares, hasta el punto que la Armada de Chile noticiaba a los navegantes de todas las naciones que las islas Diego Ramírez, Ildefonso y Noir (Negra) solían encontrarse habitadas durante las estaciones de primavera y verano, pudiendo encontrar algún auxilio en caso de naufragio (Información de *El Magallanes*, 6 de julio de 1906).

la Sociedad entró en liquidación en 1908.

Mejor suerte tuvo la compañía organizada en 1905 por Mauricio Braun y Pedro A. De Bruyne, capitalistas magallánicos, y por el experto capitán noruego Adolfo Andresen, con el objeto de emprender la caza y explotación de ballenas y que para permitir un mejor desarrollo de las operaciones se transformó a partir de 1906 en la *Sociedad Ballenera de Magallanes*, entrando a participar con sus capitales Alejandro Menéndez, y la casa mercantil Braun & Blanchard³³, entre otros, y que con su flota de vapores cazadores al mando de Andresen operó hasta 1911-12 en las aguas del Pacífico y Atlántico sur hasta las aguas antárticas que bañan las islas Shetland del Sur, manteniendo carboneras y estación en caleta Balleneros, isla Decepción. A partir de la reestructuración social ocurrida en 1911 la Sociedad operó hasta 1915 de preferencia en las aguas exteriores fueguinas, aunque sin abandonar los mares antárticos, utilizando como base principal a Bahía Aguila, en la costa sur de la península de Brunswick.

La Sociedad Ballenera de Magallanes, pionera de la caza pelágica en aguas antárticas, no fue sin embargo la única que operó en tan lejano dominio chileno; también lo hizo la Sociedad Ballenera de Corral, compañía chileno-noruega que tenía su base en caleta San Carlos, puerto de Corral, uno de cuyos buques el *Fiaga* se perdió en las costas de las islas Orcadas en 1913. El *Fiaga* era buque fábrica de una flota cazadora que integraban cinco balleneros, *Fermania*, *Samson*, *Fyr*, *Corral* y *Scott*.

Puede así apreciarse cómo al declinar las operaciones de la Sociedad Ballenera de Magallanes, dio comienzo a sus actividades la compañía valdiviana con lo que la presencia nacional en las aguas antárticas mantuvo su continuidad.

Todavía en 1914 el inquieto Andresen, ya nacionalizado chileno y separado de la sociedad que contribuyera a formar, intentaba crear una nueva compañía ballenera, que llevó su nombre, habiendo recibido a comienzos de aquel año el buque fábrica *Orión* y que al no tener éxito su nueva tentativa traspasaría posteriormente a la Sociedad Ballenera de Corral.

La última concesión y tal vez la más notoria por su amplitud

³³ Esta sociedad fue la primera en intentar la caza de ballenas en las aguas exteriores fueguinas y lo hizo destacando al vapor ballenero *Magallanes* que realizó una expedición al sur entre setiembre y octubre de 1903, que resultó improductiva en cetáceos pero fructuosa en cueros de lobos. Más tarde entre diciembre del mismo año y febrero de 1904 el mencionado cazador llevó a cabo una segunda campaña que resultó infructuosa debido a la inexperiencia de la tripulación en el ejercicio de la caza de ballenas.

geográfica, fue la otorgada en el año 1906 que, como queda señalado, fue pródiga en acontecimientos asociados con los intereses australes de Chile, a los señores Enrique Fabry y Domingo de Toro Herrera y que, en lo que al objeto del presente estudio toca, comprendió todas las islas al sur del canal Beagle que a la época se encontraban vacantes, Gordon, Hoste, Wollaston y Diego Ramírez, además del archipiélago de las Shetland y tierras situadas más al sur. Entre otras obligaciones los concesionarios asumían las de ejercer los actos administrativos convenientes, en resguardo de los intereses nacionales en las regiones materia de la concesión, a cautelar los bienes de la Nación existentes en ellas impidiendo su explotación por terceros, y a establecer una comunicación periódica entre las islas del sur de Tierra del Fuego y Punta Arenas por medio de una línea regular de navegación.

Excepción hecha de las actividades de las compañías balleneras, las demás concesiones no representaron actividad especial alguna en el área sur, e incluso alguna de ellas ni siquiera llegó a tramitarse cumplidamente³⁴, pero, en todo caso, constituyen una muestra de la visionaria política que animó a los gobernadores y estadistas de la primera década del siglo XX y señala cómo en buena medida el vasto archipiélago de cabo de Hornos sirvió de trampolín para la expansión y penetración antárticas de Chile³⁵.

La Armada de Chile en los mares del sur

Presente en las aguas de la Patagonia austral desde el momento mismo de la incorporación del territorio a la jurisdicción efectiva de la República, tanto que en una de sus naves, la pequeña *Ancud*, arribó la expedición que llevó a cabo tan trascendente acto, la Armada Chilena asistió al nacimiento de la colonización nacional en el sur, constituyéndose en un factor de utilidad vital durante aquellos difíciles años iniciales. A las naves de nuestra marina de guerra cupo la

³⁴ Así ocurrió con la concesión Fabry-Toro Herrera que según el ex Ministro de Relaciones Exteriores Federico Puga Borne nunca fue tramitada para evitar la campaña en contra de elementos políticos que juzgaron excesiva la concesión y que no comprendieron el interés nacional comprometido en la operación (Información del diario *El Magallanes* de 6 de mayo de 1913, citando una noticia de *El Chileno* de Valparaíso).

³⁵ Merece recordarse que durante el año 1906 se suscitaron dos interesantísimas iniciativas que lamentablemente no llegaron a realizarse: una, el proyecto de expedición chilena al territorio polar y, otra, la proposición de la cancillería chilena a la argentina para dividir las jurisdicciones antárticas de ambas naciones.

misión de vincular y abastecer a la Colonia de Magallanes, mientras no existieron naves mercantes que pudieran sustituirla en aquel servicio, lo que recién vino a ocurrir a fines de la década del 60 del siglo pasado. Escasos años después, a contar de 1873, la presencia naval adquirió permanencia y continuidad, siendo múltiple la acción cumplida: trabajos de hidrografía en los canales de la Patagonia, aguas interiores y otros sitios; tareas de apoyo a exploraciones o a la colonización incipiente; misiones especiales de jurisdicción y patrullaje sobre las costas de Santa Cruz en el Atlántico, expediciones de auxilio en caso de naufragios, etc. Se ha visto cómo en el desarrollo de estas últimas tareas las naves de la Armada alcanzaron ocasionalmente hasta las aguas del cabo de Hornos ya hacia 1875.

Cuando Chile se vio envuelto en conflicto armado con Perú y Bolivia, las necesidades bélicas obligaron el traslado de la nave-estación en el Estrecho hacia puertos del litoral norte de la República, quedando privada la Colonia de Magallanes de tan eficaz elemento de apoyo por espacio de un lustro.

Recién en 1884 con el arribo de la corbeta *Abtao* se produjo el retorno definitivo de la Armada a Magallanes y a los pocos años (1888), se registraba su presencia en las aguas del extremo sur del territorio a través del viaje del vapor *Toro*. Fue precisamente esta nave la que dio comienzo a la doble actividad jurisdiccional y de servicio, que señalarían su acción institucional en la región más austral de Chile. En los años siguientes y hasta el fin del siglo XIX y comienzos del XX anotaron sus nombres en los anales marítimos meridionales la cañonera *Magallanes*³⁶ y los escampavías *Cóndor* y *Huemul* -verdaderos peones del mar- que recorrieron el distrito del Beagle bien en misión de soberanía, bien en tareas de asistencia a los mineros y pioneros colonos, o en apoyo a las comisiones de límites que por el año 1895 desarrollaron sus trabajos en el sector sur de la Tierra del Fuego.

Posteriormente, a partir de 1909, nuevos escampavías entraron a reemplazar a aquellos meritorios buques de la primera hora del poblamiento austral; ellos fueron el *Aguila*, el *Porvenir*, el *Yelcho* y el *Meteoro*. Unas y otras naves, en cuyos comandos estuvieron oficiales distinguidos como Ismael Gajardo, Baldomero Pacheco, Carlos Wieden, José T. Merino, Raúl Rivera Blin, Helí Núñez, Juan B. Ferrari y Luis Solari, entre tantos pilotos que se foguearon en la brava geografía náutica del extremo sur, cumplieron una labor meritísima que enaltece a la Armada de Chile, prestando inapreciables servicios

³⁶ Esta nave ya había recorrido el laberinto austral en busca de náufragos en 1878.

de todo orden a la comunidad y al país, y aun a la humanidad en el caso de naufragios. Más que naves, estas útiles embarcaciones fueron verdaderas arcas de transporte. Sus bodegas y cubiertas acarrearón gentes, animales, víveres y cargas de toda clase, mientras sus tripulaciones aportaron en muchas ocasiones mano de obra para múltiples construcciones, *servicios todos sin los cuales no habría sido posible trabajar y poblar estas tierras*, diría más tarde con vivo reconocimiento el pionero colonizador Antonio Vrsalovic.

Pero no sólo los viejos pobladores manifestaron su agradecimiento por la acción de la Armada; también el testimonio vino, admirado y elocuente, de un discutido personaje histórico, el ingeniero Julio Popper, quien así escribió en un diario bonaerense:

*Creo oportuno constatar que el gobierno de Chile tiene constantemente en el Estrecho de Magallanes un buque a vapor cuyo comandante lleva instrucciones de fomentar en lo posible todo lo que tienda a aumentar el conocimiento del territorio y el desarrollo de su población, efectuando exploraciones, estudios hidrográficos y prestando auxilio eficaz a los pobladores de la región. Por repetidas veces, desde mi primera exploración, cuando no había posibilidad de conseguir otros buques, este vapor me ha prestado espontáneamente los servicios más inapreciables, con un desinterés e hidalguía que honran tanto al gobierno a que pertenece, como a los ilustrados e intrépidos oficiales a cuyo mando se haya confiado*³⁷.

Pero la actividad de las naves de la Marina Chilena no se limitó a las necesarias como impostergables tareas de apoyo a los colonizadores, sino que también, como correspondía, comprendió las tareas técnicas de levantamiento hidrográfico, a fin de completar el conocimiento de la intrincada geografía náutica del extremo americano, y las de balizamiento de las rutas de navegación, prestando de tal modo servicios invaluables de carácter permanente a las naciones marítimas que en el futuro habrían de utilizar las aguas territoriales e interiores de la República. En estos estudios, iniciados ya con la modesta tarea hidrográfica cumplida por la *Magallanes* y proseguidos desde el alborar del siglo XX y hasta 1919, participaron algunas de las pequeñas unidades ya nombradas y otras de gran porte como los cruceros *Presidente Pinto*, *Presidente Errázuriz*, *Ministro Zenteno* y *Chacabuco*, cubriendo diversos sectores de las rutas de navegación

³⁷ *El Diario*, de Buenos Aires, edición del 15 de enero de 1890. Citado por Boleslao Lewin en Popper: *un conquistador patagónico*. La nave a la que se hace referencia es el vaporcito *Toro*.

a lo largo de los canales Beagle y Murray, pasos Picton y Timbales, y las costas de todas las islas desde Hoste hasta Nueva y desde Navarino hasta Diego Ramírez.

Así escribió la Armada de Chile su primer capítulo civilizador en los anales del acontecer humano de las tierras australes, para cuyos pobladores la silueta recortada de cada buque en el horizonte llegó a ser alegremente familiar, animándolos mientras silenciosa y fatigosamente afirmaban con su trabajo la presencia de la República.

Panorama del territorio al concluir la primera década del siglo XX

Mientras del modo visto transcurrían tantos y tan distintos acontecimientos, la colonización progresaba con el siglo, y nuevos nombres pioneros se sumaban ocupando los terrenos aun disponibles. Ello sucedía particularmente en Navarino, donde mediante concesiones expedidas en debida forma, simples permisos de ocupación o aún ocupaciones de hecho, se fueron incorporando nuevos colonos. De tal manera Enrique Nielsen, Eduardo Frederick, Mariano Edwards, Juan Stuken y Jorge Gajey recibieron sendas concesiones por decretos de fecha 20 de julio de 1905, en tanto que ya se hallaba instalado Osvaldo Leguizamón en Puerto Eugenia (1900), haciendo lo propio John Williams, a nombre de la Misión Inglesa, en campos de bahía Douglas a partir de 1906.

Por la misma época Manuel Pereira iniciaba una explotación en Canasaca en la isla Hoste, donde ya se encontraban poblados lugares como Tekenika y bahía Orange. En Nueva, entre tanto, Juan Stuken compraba en 1903 los derechos y hacienda que poseía Antonio Milicic y poco después constituía una sociedad con Mariano Edwards, empresa que a su turno adquirió en el mismo año los derechos, ganados e instalaciones que los hermanos Bridges poseían en la isla Picton. Estas adquisiciones fueron reconocidas en 1904 por la Gobernación del Territorio y al año siguiente, por decreto supremo 2.078 de fecha 31 de octubre, se hacía a la Sociedad Edwards y Stuken la concesión en forma y por quince años de los terrenos que ocupaba. En el año 1907 finalmente Mariano Edwards, gran pionero chileno de las islas del sur, quedó como único titular de la concesión sobre Picton, Nueva, Snipe, Augustus y otros islotes, por cesión que le hizo su antiguo asociado.

En 1908, por su parte, Antonio Vrsalovic, Antonio Mladineo y

Fortunato Beban habían obtenido del Supremo Gobierno la prórroga de los permisos de ocupación que tenían, por quince años más (Decreto 855 de 16 de julio de 1908).

De este modo, el recuento censal realizado por el capitán de corbeta Helí Núñez, comandante del escampavía *Cóndor*, entregaba resultados que permitían constatar un importante crecimiento en las dotaciones de animales, al registrar 16.300 ovejas, 730 vacunos, 46 caballares, algunos cerdos y gran cantidad de aves de corral, así como en construcciones, anotándose 65 edificios entre casas, galpones y una capilla, amén de otros bienes como cuatro cúteres y algunas máquinas de aserreo a vapor, todo lo cual importaba grandes inversiones que expresaban el esfuerzo de los colonizadores³⁸.

La población, sin embargo, acusaba un decrecimiento notorio al registrarse un total de 134 habitantes, entre foráneos y yámana. Esta baja con relación a cifras anteriores, tiene su explicación en primer término por la paralización total de la extracción aurífera y por la paulatina disminución de los indígenas, víctimas irremediables de las enfermedades aportadas por los foráneos y contra las cuales no tenían defensas³⁹.

El comandante Núñez verificaba por sí mismo la total suspensión de actividades de la Compañía Aurífera de Lennox, cuya importantes instalaciones, edificios y maquinarias se hallaban en completo abandono. Unicamente permanecía allí un minero croata, Nicolás Kuskovic, viviendo en miserables condiciones, pero alentando seguramente la esperanza de dar algún día con el filón que lo compensaría suficientemente de tantas penurias. Pocos años antes otros solitarios trabajaban una mina de cobre en la lejana y nada hópita isla Morton, al borde mismo del océano Pacífico, alcanzando a extraer varios cientos de toneladas de mineral, que las embarcaciones que por allí deambulaban llevaron hasta Punta Arenas, mientras en los sitios más recónditos se aventuraban audaces e infatigables aventureros de distintas nacionalidades, explorando en busca de vetas minerales. Ello fue consecuencia de una renovada fiebre minera que sacudió el ambiente mercantil puntarenense al promediar la primera década del siglo XX y que dio origen a la formación de sociedades

³⁸ Los lugares poblados en las islas australes hacia 1910/11 eran los siguientes: en Navarino, Puerto Eugenia, Puerto Luisa, Róbalo, Caleta Fique (Sta. Rosa), Leuaia, Wulaia, bahía Douglas, Puerto Grandi (Bertrand), Puerto Beban (Windhond); en Hoste, Allen Gardiner, Orange, Canasaca; en Nueva, Caleta Las Casas; Picton, Puerto Piedra; y en Lennox, Caleta Oro y Caleta Cúter.

³⁹ Pensamos, y hay indicios para ello, que en el área aún existía un centenar de aborígenes por lo menos, con lo que la población total de las Islas Australes habría bordeado las 250 almas.

como la *Tekenika Coal Mining Co.*, nacida en diciembre de 1904 en el escritorio del abogado Santiago Edwards, para explotar los mantos de carbón de la bahía misionera y vecindades, o aquella que se organizó por el mismo tiempo para explotar las vetas cupríferas de Yendegaia sobre la costa norte del canal Beagle, amén de otras muchas que se organizaron en plan de explotación de yacimientos minerales, principalmente auríferos y cupríferos, en otros diversos puntos del vasto territorio magallánico. Del mismo modo se constituyeron centenares de pertenencias mineras sobre sectores de las islas Navarino, Hoste, Wollaston y hasta en las remotas Diego Ramírez (1905).

Todavía por estos mismos años, en 1906, por decreto supremo que llevaba el número 459 de 22 de marzo, del Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización, el Gobierno quiso fomentar la colonización resolviendo la fundación, en realidad refundación, de Puerto Toro, propósito que no se pudo materializar al no existir actividades de importancia en la vecindad que justificaran el establecimiento de un centro poblado en la parte oriental del territorio insular. La Subdelegación de las Islas Australes estaba para entonces ubicada en Puerto Eugenia, por residir allí la persona que investía el cargo.

¿Estaría ligada -nos preguntamos- en el pensamiento ministerial la refundación de Puerto Toro con la política de penetración y afirmación antárticas que por entonces se buscaba impulsar oficialmente, a fin de hacer de aquel punto una base de apoyo para las expediciones a intentar?

Desaparecida la actividad aurífera y con ella el nutrido tráfico marítimo, las comunicaciones entre Punta Arenas y las tierras meridionales fueron mantenidas durante estos años y los siguientes por medio de una línea regular subvencionada atendida por el vapor *Oreste* (*Armando*), primero y por el *Carolina* y el *Minerva*, después, que tocaban mensualmente uno a uno los sitios habitados a lo largo de las islas, además del puerto argentino de Ushuaia; ello, naturalmente, sin perjuicio del recorrido habitual, aunque no sujeto a itinerario, de las naves de la Armada y de las navegaciones periódicas de cúteres y goletas por las aguas australes.

El término de la Misión Inglesa

Para completar una visión panorámica de las Islas Australes al concluir la primera década del siglo XX, debemos ocuparnos de las actividades postreras de la Misión Inglesa entre los yámana.

Con todas las esperanzas puestas en la nueva ubicación, por cuarta vez en la historia institucional misionera se reiniciaba la esforzada tarea espiritual y humanitaria en beneficio de los aborígenes australes. *La distancia desde la antigua estación a la nueva es de alrededor de treinta millas, pero las condiciones de clima, suelo, caza y pesca son lejos más favorables⁴⁰, y puede esperarse que con la bendición de Dios la rápida extinción de los yaganes pueda aquí recibir un nuevo aliento de vida*, escribía esperanzado el magazine de la Sociedad⁴¹.

En el paraje nombrado por los naturales Aselaguwaia, específicamente en la ribera sur del estuario del río Douglas, se instaló entonces la nueva Misión sobre una ladera un tanto accidentada y pastosa, situada entre el bosque y la ribera del río. Allí se erigieron los principales edificios que habían estado en Tekenika: la capilla, la casa parroquial (Casa Stirling), el almacén y un cobertizo para los animales, además de diez cabañas para familias yámana. Sólo se exceptuó el orfanatorio, quizá porque carecía de sentido ante la escasez de niños a quienes atender, lo que conformaba un triste augurio para el futuro del establecimiento. La estación misionera, como había sucedido antes, fue razón suficiente para el agrupamiento poblacional indígena.

De tal manera, pronto se congregaron alrededor de ochenta indios. Esta permanencia, es bien sabido, era temporal y variable, pues parte del grupo solía marcharse repentinamente en plan de caza hacia las islas Wollaston y Hoste.

Debe destacarse que para fines de 1907 o los comienzos de 1908 los aborígenes habían formado sus propios pequeños huertos junto a las casas de la Misión, circunstancia que revela su acostumbramiento al consumo de hortalizas y verduras, como su interés por radicarse en el lugar al amparo de los misioneros⁴².

⁴⁰ Una señal de la variación ambiental la conforma la pluviometría. En Douglas la misma se estima en una media de entre 700 y 800 mm. anuales, mientras que para Tekenika se la estima en alrededor de 1.000 o más mm. anuales.

⁴¹ S.A.M.M., julio 1907, pág. 134.

⁴² Algo al oeste de la capilla se habilitó un recinto para cementerio. Allí fueron sepultados los restos de unos 70 indígenas fallecidos entre 1906 y 1917, según contaría Ken Williams, hijo del último director de la Misión, al arqueólogo y etnólogo inglés Sir Baldwin Spencer durante su visita a Río Douglas (1929). Entonces eran visibles 36 tumbas, pero Ken Williams insistía en que allí había restos de alrededor de 70 indígenas (*Spencer's Last Journey*, pág. 90).

En noviembre de 1907 visitó el nuevo establecimiento el Obispo Every, quien pudo comprobar *de visu* el satisfactorio estado general de la Misión, así como imponerse de la labor que se desarrollaba en ella por parte de los esposos Williams y sus colaboradores, aunque no sin tropiezos y dificultades, principalmente por causa de la índole de los nativos.

*Así el trabajo marcha, concluiría en su posterior informe el prelado, con sus éxitos parciales y serios desalientos. Sin embargo prosigue adelante, y allí finalmente en el paisaje del Río Douglas se está formando una aldea cristiana que será el hogar y el refugio de la perecedera raza yagana y ¿quién sabe si bajo saludables influencias muchos puedan regenerar sus cuerpos y sus almas, y la raza sobreviva por este trabajo compartido mucho más de lo que pensamos? ¡Dios permita que así sea!*⁴³.

Tras la visita episcopal se realizaron algunas obras complementarias necesarias para el debido funcionamiento y la comodidad de la Misión: cercos, senderos, terminación de las construcciones pendientes en la casa parroquial, un muelle y algunos jardines.

A mediados de 1908 se registró un hecho novedoso y curioso en el establecimiento, como fue el acontecido al retorno de una de las partidas cazadoras que se habían dirigido a las Wollaston. Pues bien, con el producto de las capturas (cueros de nutria), los nativos manifestaron su interés por cambiarlos por alimentos y vestuario, circunstancia que complació al pastor Williams, quien por tanto encargo las mercaderías a un negocio de Punta Arenas. Se vio en ello una prueba del grado de civilización que iban adquiriendo los yámana.

Con todo, lo que preocupaba y preocuparía a los misioneros, era el estado numérico de la etnia yámana. El recuento censal para 1909 había dado una cantidad de 150 individuos. De ello sólo una parte menor residía en la Misión (45 en mayo, 64 en junio y 37 en julio). Se pensaba que si los indígenas pudieran conseguir trabajo en el establecimiento o si capturaran nutrias en su vecindad, muchos más se radicarían allí, siquiera temporalmente. Pero lo primero era imposible, salvo para muy pocos, y lo segundo al parecer no se daba por causas naturales. La índole nómada al fin y la necesidad atávica de consumir sus alimentos tradicionales, llevaba a la mayoría a buscarlos a distancia del establecimiento. Ello, entre otros aspectos, afectaba el funcionamiento de la escuela, la que en ocasiones había permanecido cerrada.

⁴³ S.A.M.M., 1908, pág. 62.

Pero también había otro aspecto que era causa de preocupación entre los misioneros, como el del consumo del alcohol entre los indios. Aunque excepcional e infrecuente, no por ello el mismo resultaba menos dañino física y moralmente. Prohibido su tráfico, no podía evitarse que de cualquier manera el licor llegara ocasionalmente, con sus consabidas consecuencias. Responsables de ello eran tanto inescrupulosos comerciantes "civilizados", algunos cazadores procedentes de Ushuaia o Punta Arenas, como incluso indígenas que trabajaban en establecimientos ganaderos de Navarino⁴⁴.

Tiempo después el antiguo pastor John Lawrence se refería a los lamentables efectos del consumo alcohólico sobre los naturales. *Son, decía, casi todos invariablemente pacíficos y tranquilos cuando no se encuentran bajo su influencia; pero, que sin exageración muchos de ellos fallecen prematuramente más por causa del excesivo consumo de alcohol que por otra causa y eso, humanamente hablando significa que hay poca esperanza para su salvación*⁴⁵.

Así la realidad de la disminución poblacional indígena pendería cual espada de Damocles sobre la Misión Evangélica, amenazando su continuidad. De allí que las referencias ocasionales que respecto de la misma daría cuenta la revista institucional, de manera recurrente haría referencia a la cuestión demográfica.

Sarampión, tos convulsiva y finalmente la viruela los barren como una plaga (a los indios), y es dudoso que al presente quede un centenar de yaganes, se lamentaba la publicación mencionada en 1912.

La escasa permanencia de los indígenas en la Misión era una nueva causa de inquietud para los misioneros, en tanto cuanto los sustraía de su benéfico influjo y los exponía a riesgos.

Los nativos no podrán permanecer en Río Douglas por más de una o dos semanas y será necesario para Mr. Williams visitarlos en las Wollaston tres o cuatro veces al año. ¿Cómo puede hacerse?, informaba la mencionada revista en julio del año citado.

Entonces, por unas u otras razones la situación en la Misión se fue haciendo insostenible, pues a las dificultades reales derivadas de la disminución poblacional indígena y de la ausencia masiva de los sobrevivientes, había que agregar el inevitable desaliento que

⁴⁴ En 1902 el escampavía *Huemul* de la Armada de Chile hizo un recorrido inspectivo por todos los establecimientos existentes bajo jurisdicción nacional (Leuaia, Wulaia, Bertrand y Caleta Figue en Navarino, y en las islas Picton y Nueva) encontrando en ellos residiendo, posiblemente como trabajadores a 32 indígenas, esto es, aproximadamente un cuarto de la población calculada entonces para la etnia yámana.

⁴⁵ S.A.M.M., 1912, pág. 145.

como lógica consecuencia se posesionaba de los ánimos de los misioneros.

Al fin hubo que enfrentar la dolorosa realidad: aquello no podía continuar pues ya no tenía sentido ni justificación.

Así, casi como un epitafio, el magazine de la Sociedad Misionera informaba en 1916 *que después de muchos meses de cavilaciones y oraciones el Comité ha decidido cerrar la Misión de Río Douglas. Antes de llegarse a esta determinación se consultó a cada uno de los que podían dar su opinión, y Mr. Williams pudo suministrar muchos detalles. El resto (de los indígenas) cuyo número sigue reduciéndose (hay más defunciones que nacimientos al año), será puesto bajo el cuidado de un antiguo servidor de la Sociedad, Mr. Lawrence*⁴⁶. Fue con profunda tristeza que se llegó a esta decisión, pero se entendió que este sentimiento debía superarse ante la urgente necesidad que hay en otras partes⁴⁷.

Transcurrieron todavía algunos meses antes que el trabajo misional se diera por definitivamente concluido, lo que debió acontecer hacia el término de ese año o en los comienzos del siguiente, pues no se conoce la fecha precisa, que fue cuando se alejaron del lugar el pastor John Williams y su familia.

Así llegó a término el sueño misional de Allen Gardiner, que sus discípulos con nobilísima y completa entrega se habían empeñado en hacer realidad y continuarlo hasta donde había sido humanamente posible. Tal sucedió cuando los misioneros anglicanos se dieron cuenta... *que estaban predicando al mar, a las montañas y al río, porque toda la congregación indígena yacía enterrada debajo de pequeñas y sencillas cruces en el cementerio*⁴⁸.

El paraje de Río Douglas no fue abandonado pues ese campo fiscal fue solicitado en tenencia o arrendamiento por los hijos mayores de John Williams, Claude y Tekenika ("Ken"), quienes consideraron las posibilidades de uso pastoril del predio y gestionaron su concesión, que les fue otorgada por el organismo correspondiente. Surgió así un establecimiento de crianza ovejera que perduró por largo tiempo. Sus moradores preservaron y usaron de las instalaciones de la antigua estación misionera⁴⁹.

⁴⁶ Como se ha mencionado antes, después de retirarse John Lawrence se estableció como estanciero en el paraje conocido como Puerto o Punta Remolino, sobre la costa norte del canal Beagle. En ese lugar fue frecuentemente visitado por los indígenas a quienes había conocido y en ocasiones permanecía en el lugar hasta una treintena de personas.

⁴⁷ S.A.M.M., 1916, pág. 129.

⁴⁸ Hakon Mielche, *Journey to the World's End*.

El ocaso de la colonización

El vigoroso impulso registrado en la actividad colonizadora durante los lustros precedentes, comenzó a reducirse paulatinamente al culminar el esfuerzo poblador y al disminuir el interés y preocupación de las autoridades nacionales y regionales por el austral territorio, al final de la primera década del siglo XX.

El declinar de la actividad humana, como expansión colonizadora y mercantil era por lo demás un fenómeno que se iniciaba por estos años en todo el territorio magallánico. El ímpetu de antaño, la pujanza increíble de los pioneros, había llenado la tierra. Magallanes entero hasta donde había sido posible para la época, había sido ocupado y colonizado y cuando el ámbito geográfico se había hecho estrecho para tanta energía disponible, ésta se había desbordado hacia los vecinos territorios argentinos, contribuyendo o impulsando vigorosamente su progreso⁵⁰.

El Territorio de Magallanes había alcanzado en estos años y para la época, la plenitud de su desarrollo y sus habitantes comenzaban por entonces a vivir un ritmo más tranquilo y a disfrutar la bien ganada prosperidad.

Pero, más allá de participar del declinar general, la región austral tenía causas propias que expresaban la disminución de la actividad colonizadora.

Considerando retrospectivamente el proceso colonizador de las islas meridionales, puede advertirse que él había llegado a un punto en que parecían insuperables, para la época, las limitaciones naturales que los reconocimientos y la experiencia habían puesto en evidencia, frenándose así toda posibilidad de expansión y crecimiento, lo que constituyó una amarga constatación para quienes habían esperado confiadamente un desarrollo superior.

La minería aurífera, en un momento causa de actividad febril, se había agotado completamente, haciendo estéril el esfuerzo individual e improductivo el trabajo de sociedades con fuertes capitales y poderosas maquinarias. La minería cuprífera, cuya explotación se intentó durante algunos años en distintos sitios había resultado

⁴⁹ En Douglas permaneció la antigua "Casa Stirling" -edificio fundacional de la Misión Evangélica-, sirviendo en adelante como morada para cuantos se sucedieron en la explotación económica del campo fiscal. En 2005, cuando se hallaba en visible estado de deterioro, y ya declarada Monumento Histórico Nacional, fue desarmada parcialmente y trasladada a Puerto Williams, ubicándose junto al Museo "Martín Gusinde". Rearmada y restaurada habrá de servir como complemento de aquél para recordar la gesta misionera inglesa.

⁵⁰ Ver del Autor *Historia de la Región Magallánica*, Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas, 2005), especialmente los tomos II y III.

paupérrima, pese a cuanto pudo pensarse en un momento y los años posteriores confirmarían la exigüidad de los mantos minerales visibles por doquier.

La ganadería se había desarrollado a expensas de los terrenos aprovechables, campos abiertos naturalmente o por mano del colono, pero solamente en escala limitada por condiciones de pastos, suelos y clima. De la agricultura no podía esperarse nada, puesto que ella era una actividad del todo marginal, incapaz de llegar a ser fuente de trabajo multiplicador.

En cuanto a la explotación forestal, la misma había alcanzado en tres lustros proporciones modestas, constreñida como estaba por las características de los bosques australes, sobremaduros y escasamente maderables en general; sólo dio, y daría más adelante, en consecuencia para satisfacer las necesidades locales impuestas por las construcciones de habitaciones, galpones, cercos, corrales y muelles, también a su turno limitadas por la imposibilidad de expandir mayormente la ganadería.

La pesquería, tal vez la actividad económica de mayores posibilidades, teniendo en cuenta la magnitud manifiesta de los recursos del mar austral, no mereció en la época ninguna dedicación especial, salvo aquella de servir de ocasional relleno ocupacional sin mayor significación. La caza de animales de piel fina, prohibida por agotadora del recurso, y la caza pelágica habían aprovechado en realidad a empresarios, comerciantes e industriales de Punta Arenas y otros puntos, y en el área nada habían dejado, como no fueran los huesos que blanqueaban algunas costas lavados por el agua en incesante movimiento.

En consecuencia, el proceso colonizador como impulsador del desarrollo se vio frenado paulatinamente, a medida que se fueron alcanzando los correspondientes niveles de saturación, según actividad, límites como se ha visto impuestos por la posibilidad de aprovechamiento de los recursos naturales disponibles.

Como el distrito austral no era decididamente tierra de pan llevar, salvo excepciones notorias como la costa septentrional de Navarino o la isla Picton, el colono permaneció en él por amor al suelo que se labra y se hace producir, o por la porfía de quien se afinca en un sitio -en este caso más bien se trataba de aferrarse- a pesar de los elementos adversos; en fin, por lo que fuera, quien allí vivió, económicamente considerado, hizo eso, vivir simplemente, y no pudo prosperar.

Lo expresado no quita mérito al esfuerzo prodigioso de los hombres que se establecieron a lo largo de los ásperos litorales del sur. Ellos

cumplieron su tarea, las más de las veces ímproba, a conciencia y lo mejor que pudieron, teniendo en cuenta las difíciles condiciones de todo orden en que les tocó actuar. Ellos a su manera conquistaron el territorio, afirmaron la nacionalidad chilena y también, aunque precariamente, iniciaron la civilización.

Se alcanzó de esta manera el fin de un período, de todos modos fecundo en hechos y acontecimientos favorables, que señalaron la incorporación efectiva de las islas australes del Beagle al dominio de la República de Chile.

Capítulo Cuarto

Cuatro décadas de decadencia y abandono

Fin del proceso colonizador. Actividades marítimas

El proceso de progresivo agotamiento del afán colonizador que se analizara anteriormente, constituye un fenómeno que sólo puede apreciarse cabalmente al mirárselo con la perspectiva que otorga el tiempo. Aunque notorio ya al iniciarse la segunda década del siglo XX, todavía podía advertirse un interés por iniciar empresas colonizadoras en tierras más difíciles que las ya pobladas y que por lo general se situaban al occidente de Navarino y hacia el Pacífico. En efecto, durante los primeros años hombres como Eugenio Bois de Chesne, el mismo de la caza pelágica, Leopoldo Bourgade y Fabián Martínez, habían subastado el arrendamiento de las islas O'Brien (Bois de Chesne), Landfall, Lennox, Grevy, Bayly, Stewart y península Hardy y Rous de la isla Hoste (Bourgade), Londonderry y Gordon (Martínez), en plan de intentar su explotación económica. Bien fuera porque los respectivos proyectos quedaron a media marcha, al tomarse conciencia de las enormes dificultades de todo orden que era menester tener que superar, con lo que los arrendatarios ni siquiera pudieron muchas veces conocer sus terrenos, bien porque cuando de todos modos se intentó su colonización la indomeñable y bravía naturaleza hizo fracasar todo empeño, el hecho es que los beneficiarios acabaron por quedar en mora con el Fisco en el pago de sus rentas, expresando así su falta de interés, lo que determinó a su vez la resolución de los contratos correspondientes por decreto número 1.726 de 29 de octubre de 1914. Casi un año después el decreto 1.524 de 30 de setiembre de 1915 aprobaba la nueva subasta que se había efectuado de esas y otras tierras vacantes en el territorio

magallánico. Entre los terrenos fiscales cuyo arrendamiento se había rematado estaba la isla Lennox, la única realmente con posibilidades de algún aprovechamiento ganadero. Fue subastada por cinco hombres de empresa de Punta Arenas, entre los que se contaban Jorge Jordan y Andrés Pivcevic, quienes para ello formaron la *Sociedad Ganadera "Estancia Lennox"*. Esta compañía ya mantenía en la isla al finalizar el año 15 una hacienda de 1.600 lanares y algunos bovinos, según lo acreditaba el recuento censal realizado por aquel mismo tiempo por el escampavía *Yelcho*, y proseguiría con variada fortuna la actividad hasta el año 1925 en que restituyó al Estado la isla, cuyos campos probaron ser escasamente aptos para la ganadería.

Mariano Edwards por la misma época (1914), obtenía la prórroga del arrendamiento de las islas Picton y Nueva y algunos islotes vecinos¹, traspasando posteriormente sus derechos, en 1915, a una sociedad formada por Mayer Braun y Mateo Paravic, vecinos de Punta Arenas, cesión que tuvo aprobación oficial el 14 de octubre de aquel año por decreto supremo 1.331. Los cesionarios referidos explotarían las islas hasta 1923, en que a su turno cederían sus derechos y hacienda a Emiliano Gómez.

Entre las obligaciones que Edwards había contraído por su arrendamiento, estaba la de construir a su costa un depósito para carbonera de la Armada de Chile y una casa para el suboficial a cuyo cuidado quedaría, lo que no se cumplió. Fue así que el Apostadero Naval de Magallanes determinó en 1914 erigir esa instalación, por encargo del Supremo Gobierno, que advirtió la necesidad de tener en el distrito austral una expresión de jurisdicción nacional, siquiera precaria. Entre sus antecedentes estaba la permanencia en Puerto Banner, isla Picton, durante los días 3 a 6 de diciembre de ese año, de la escuadra alemana al mando del almirante conde Graf von Spee, compuesta por los cruceros de batalla *Gneisenau*, *Scharnhorst*, *Nürnberg*, *Leipzig* y *Dresden*, y de los vapores mercantes auxiliares *Santa Isabel*, *Baden* y *Seydlitz*, además del velero noruego *Drummuir*, que había sido capturado y posteriormente hundido a cañonazos entre las islas Picton y Nueva². Este suceso, eco lejano de la Gran Guerra Europea, fue considerado como violatorio de la neutralidad chilena ante el conflicto y contribuyó a la declaración de tal condición jurídica, respecto de los beligerantes, para las aguas territoriales de la República.

Así surgió el Depósito Fiscal de Puerto Banner, antiguo escenario

¹ Decreto 2.008 de 15 de diciembre de 1914, de la Dirección General de Colonización e Inmigración.

² Germán Bravo Valdivieso, *La Primera Guerra Mundial en la costa de Chile* (Ediciones Altazor, Viña del Mar, 2005).

de la memorable recalada del misionero Gardiner en 1851. Cabe señalar que esta carbonera abasteció en dos oportunidades, durante los meses de julio y agosto de 1916, al escampavía *Yelcho*, cuando esta nave recaló allí en tránsito hacia las aguas antárticas, durante el curso de sus dos comisiones encaminadas al salvamento de los miembros de la expedición del famoso explorador polar británico Sir Ernest Shackleton, la primera vez cuando convoyaba a la goleta *Emma*, contratada para el objeto por el navegante, y la segunda en oportunidad de realizar con total felicidad el rescate de los expedicionarios que aguardaban casi sin esperanzas en la isla Elefantes³. De este modo la Marina Chilena inscribía con este salvamento su primera acción antártica, que proseguiría honrosamente en años posteriores.

No sería ésta la única muestra de actividad marítima nacional en las aguas australes y antárticas durante estos años, pues cúteres puntarenenses proseguirían con periodicidad visitando los roqueríos aledaños al cabo de Hornos, cazando especies pelíferas pese a la prohibición vigente. De igual modo la *Compañía de Pesquería de Magallanes*, formada en Punta Arenas en 1914 por Mauricio Braun⁴ y otros empresarios, llegó a enviar hacia el sur una expedición cazadora fletándose para el efecto al vapor *Almirante Señoret*, que había pertenecido a la Sociedad Ballenera de Magallanes. Sensiblemente el pobre resultado de la campaña, y muy especialmente las dificultades sobrevenidas por causa de la Gran Guerra Europea, que impidió la traída de elementos necesarios para el adecuado desarrollo de la actividad, determinaron la disolución de la compañía en 1917.

Todavía en 1918 la *Compañía de Salvataje de Punta Arenas* realizó con toda felicidad el salvamento del vapor *Solstreif* que había encallado en la isla Decepción, archipiélago de las Shetland del Sur⁵.

³ El depósito de Banner funcionó hasta 1918 a cargo de la Armada, época en que su operación se transfirió a la firma Braun & Paravic, arrendataria de la isla Picton.

⁴ Este gran pionero que por su obra múltiple y progresista fue uno de los pilares del prodigioso desarrollo patagónico, mostró particular predilección por los negocios navieros y a lo largo de su fecunda existencia siempre se le vio promoviendo o apoyando cuanta actividad se relacionara con el mar. Mauricio Braun es en rigor uno de los empresarios pioneros de la caza pelágica chilena en los mares antárticos.

⁵ El 11 de enero de 1918 fondeó en Punta Arenas el cazador de bandera noruega *Bok*, trayendo la noticia de la encalladura del buque-fábrica de la misma nacionalidad *Solstreif*, de 3.809 toneladas, ocurrida el 28 de diciembre del año anterior en la isla Decepción y demandando auxilio para su salvamento.

De éste se hizo cargo la Compañía de Salvataje de Punta Arenas la que despachó el día 25 de enero al vapor *Alejandro* de la Braun & Blanchard, con destino al territorio antártico chileno, con todos los elementos necesarios tales como mecánicos, buzos, bombas, etc. La operación de rescate se realizó con toda felicidad en un par de semanas.

La compañía de salvataje mencionada estaba formada por las empresas navieras regionales Braun & Blanchard y José Menéndez, y tuvo vigencia durante medio siglo entre 1896 y la Segunda Guerra Mundial.

Singularmente activo se mostró al promediar la década el tráfico de pasajeros y cargas entre el distrito del Beagle, Ushuaia en particular, y Punta Arenas, acusando por la época el puerto argentino una notoria dependencia mercantil y gran vinculación social con la ya importante ciudad del Estrecho.

En el mismo tiempo dos hechos que alcanzaron alguna notoriedad, como fueron el hundimiento de un mercante alemán por buques de guerra británicos en las cercanías de la isla Picton, en acción violatoria de la neutralidad chilena, y la persecución de penados fugados del presidio de Ushuaia en las islas Navarino y Hoste por parte de una fuerza policial argentina, llamaron la atención pública hacia el extremo sur, y los diarios hablaron de negligencia en la vigilancia y de abandono del sector, lo que movió al envío de unidades de línea de la Armada en periódica recorrida jurisdiccional por aguas del canal Beagle y demás canales vecinos. Como queriendo desmentir toda idea de abandono y despreocupación el Gobernador de Magallanes Fernando Edwards viajó hacia las Islas Australes al promediar el año 1915, recorriendo en el *Armando* todos los puntos habitados tanto en Navarino, como en Hoste, Lennox, Picton y Nueva, alcanzando hasta las Wollaston. Impresionado por la actividad de los colonos, escribió así al Supremo Gobierno a su retorno del sur: *Se sienten simpatías por estos hombres tan privados de todo recurso y de todo agrado, cuando se les ve trabajando con empeño y buen ánimo en regiones de ese áspero clima. En todos estos puntos tuve el agrado de ver izada la bandera chilena, ya fueran argentinos, españoles, austríacos o compatriotas nuestros los que trabajaban en ellos*⁶.

Por estos mismos años se produjeron algunas novedades administrativas al crearse por decreto supremo de fecha 29 de febrero de 1916, nuevas comisarías rurales en el Territorio de Magallanes, entre ellas dos, la XIV^a que comprendía las islas Picton, Nueva, Lennox y menores adyacentes, y la XV^a que abarcaba a Navarino y demás islas vecinas al sur y al occidente, designándose para servir las a Mariano Edwards y a Guillermo Wahlen, respectivamente⁷.

Aparte de los traspasos y concesiones ya vistos, el resto de los terrenos de propiedad fiscal seguía en manos de los mismos antiguos y esforzados ocupantes, quienes pese a lo precario de sus títulos, proseguían trabajando con empeño sus establecimientos, confiados

⁶ Memoria del Gobernador Fernando Edwards de fecha 24 de setiembre de 1915, publicada en *El Magallanes* de Punta Arenas en sus ediciones de los días 22 al 26 de noviembre de 1915.

⁷ Edwards residía en Punta Arenas y Wahlen era empleado del Consulado de Chile en Ushuaia.

en obtener del Supremo Gobierno concesiones en forma que les permitiesen mejorar sus explotaciones al amparo de una garantía de mayor estabilidad. Al fin y al cabo, estaba dentro de toda razón esperar y aun exigir del Gobierno de la República la mejora y consolidación de sus derechos, porque ellos habían abierto los campos y los habían hecho productivos, valorizándolos con su trabajo.

La concesión Hinojosa, sus circunstancias y lamentables consecuencias

Lejos estaban los colonos de Navarino -quienes conformaban el grupo principal de los que apenas contaban con título precario de ocupación- de imaginar que por aquellos mismos días se gestaba en la capital de la República, una situación que daría al traste con sus esperanzas de progreso, los llenaría de amargura y preocupación, y significaría un duro golpe para el desarrollo de todo el territorio austral.

Para entender lo que ocurría, es necesario tener presente que se había constituido práctica común por aquella época, el otorgar el beneficio de las concesiones de tierras a personas que tenían favorable ligazón o padrinazgo político y, casi siempre, ninguna vinculación con las tierras objeto de su ilusionada codicia. Porque, quienes así resultaban favorecidos imaginaban campos pastoriles abundosos, a punto para producir riqueza, sin importarles un ardite que los oscuros e ignorados colonos de allá al sur, huérfanos de apoyo y valimiento, fuesen objeto de su indigna pretensión.

Tal ocurrió con los colonos de Navarino, que representaban el contingente más importante y numeroso de pobladores australes. Su caso, sin embargo, no fue el único que anotaron los anales del sur chileno; también en la Patagonia central, en el todavía en gran parte ignoto Territorio de Aysén otros esforzados pioneros colonizadores fueron víctimas de intentos semejantes de despojo, pero su decisión, su valentía y su tenacidad hubo de valerles permanecer en las tierras conquistadas con su trabajo⁸.

⁸ Entre abril y agosto de 1918 los colonos de la costa sur del actual lago General Carrera a partir hacia el oeste de lo que hoy es la pequeña ciudad de Chile Chico, debieron defender con las armas la ocupación de sus tierras, de las que se pretendió desalojarlos en favor de un tercero. Los incidentes sangrientos ocurridos como consecuencia de ello, provocaron conmoción y permitieron al fin que se hiciese justicia con aquellos pioneros y modestos pobladores, de una de las regiones más hermosas y feraces de la Patagonia andina.

Al llegar el año 1918 venció, en general, el plazo de diez años que se había concedido a los colonos de la isla Navarino para ocupar y explotar sus tierras. En vez de otorgárseles los correspondientes arrendamientos o al menos renovárseles sus permisos de ocupación⁹, la administración del Presidente Arturo Alessandri, que recién se iniciaba, entregó la totalidad de la isla a un periodista santiaguino, Armando Hinojosa, sujeto que sólo conocía -era de esperarlo- de oídas la región más austral de Chile, y que obtuvo la concesión solamente para fines especulativos, según se pudo comprobar con posterioridad. Se trataba obviamente de una remuneración por servicios de carácter político, práctica que en distintas ocasiones y por tantas causas ha resultado funesta bajo todo punto, que se hizo efectiva mediante decreto de 17 de diciembre de 1920. Esta disposición gubernativa establecía que el beneficiario -al cual se entregaba la totalidad de las 236.000 hectáreas de la isla y por un lapso de veinte años- entraría en posesión de los terrenos en la medida en que fuesen caducando las ocupaciones de los colonos allí establecidos, condición que para 1924 estaba virtualmente cumplida, quedando los pobladores y hasta los yámana, porque ni siquiera estos indígenas se libraron, a la merced del lejano especulador-concesionario. Entre tanto éste, Hinojosa, había procurado aunque inútilmente obtener que los antiguos colonizadores, en conjunto, le adquirieran en elevada suma los derechos y al no conseguirlo traspasó la concesión a Jerónimo Serka, ganadero de Punta Arenas que había iniciado una estancia de ganado lanar y vacuno en Yendegaia, sobre la orilla fueguina del canal Beagle¹⁰.

Vista la enormidad que significaba despojar a los pobladores de Navarino, cuyo trabajo de años legitimaba con creces su ocupación, se obtuvieron prórrogas sucesivas para el desalojo subsecuente lo que no hizo más que prolongar hasta 1926 la situación de incertidumbre en que aquéllos vivían. A fines de aquel año por fin un radiograma recibido vía Ushuaia por los estancieros Antonio Vrsalovic y Luis Mladineo, les anunciaba que por disposición superior viajaban a la región los miembros de una comisión gubernativa, con el objeto de recibirse de los campos y entregarlos al nuevo concesionario. Si los hombres de Navarino tuvieron dudas acerca de la autenticidad del mensaje, éstas se disiparon dolorosamente al arribar a la caleta

⁹ Antonio Vrsalovic y su socio Mladineo, antiguos colonos de Wulaia, vieron rechazadas sus peticiones por dos veces. Otro tanto ocurrió con Luis Fique.

¹⁰ Hinojosa pretendía el pago de diez mil libras esterlinas o de un millón de pesos de aquellos años por el traspaso de sus derechos a los pobladores.

de Santa Rosa, tierra de Luis Fique, el día 31 de diciembre de 1926 el vapor *Minerva*, conduciendo a su bordo a Serka, algunos funcionarios y a la fuerza pública destinada a ampararlo en su ocupación¹¹. En el lugar se encontraban reunidos prácticamente la totalidad de los antiguos pobladores, Isorna, Vrsalovic, los Fique, los Grandi, Lawrence y otros, quienes al imponerse de la resolución administrativa, que representaba el despojo de los terrenos que con sacrificio y labor de años habían hecho producir, se resistieron con firmeza y reclamaron el amparo de la autoridad superior, advirtiéndose de paso que estaban dispuestos a llegar lejos en la defensa de sus legítimos derechos.

La prudencia puesta en práctica por el delegado gubernamental, teniente de carabineros Miguel Guerrero, evitó que la situación producida entre él y Jerónimo Serka por una parte y los colonos por la otra, derivara en sucesos de mayor gravedad. Con buen juicio y mejor tino, el oficial a cargo de la operación y del piquete policial, aceptó suspender el cumplimiento de las órdenes que traía y ponerse en contacto radiotelegráfico con la Gobernación de Magallanes, a través del puerto de Ushuaia, para obtener del Gobernador del Territorio, Luis Dávila, la autorización para postergar el desalojo tal como lo demandaban los colonos, cuyas faenas estacionales propias de la explotación ovejera estaban entonces en pleno desarrollo, lo que fue concedido por la autoridad territorial, otorgándose un plazo de gracia de dos meses y aceptando además entrevistarse con una comisión representativa de los colonos.

Es de señalar que ni siquiera los yámana que habitaban en la reserva de Mejillones se libraban de este inicuo despojo. A ellos, dueños originales de las tierras y de las aguas, también alcanzaba la inconsulta medida del Gobierno, cuya ligereza sorprende, tanto como abruma su desconocimiento de la realidad que vivía la región austral del país¹².

Arribados a Punta Arenas, los representantes de los antiguos colonos de Navarino trataron el asunto con el Gobernador en medio de una campaña de defensa de sus derechos iniciada por el diario *El Magallanes*, que una vez más en su existencia se colocaba al servicio de una causa cívica de superior interés, concitando el apoyo solidario

¹¹ La bahía de Santa Rosa había sido designada sede de la Subdelegación de Navarino en la que se comprendían todas las islas australes.

¹² La población yámana alcanzaba por estos años (1927) unas noventa personas, incluyendo algunos mestizos y residía en su mayoría en la reserva aludida.

de la opinión pública regional¹³.

En su campaña ciudadana, *El Magallanes* denunció la arbitrariedad que se pretendía cometer con los colonos del extremo sur, reclamó amparo y justicia para ellos y expresó que la situación era una consecuencia natural de la imprevisión gubernativa en materia de política de colonización. Hizo públicos además los aportes de los pioneros de Navarino en bienes, hacienda e ímprobos trabajos que valorizaban la lejana isla y señaló cómo la mayoría de ellos llevaba décadas viviendo en el sur, habiendo envejecido en el trabajo colonizador, realizando una tarea que el país entero debía reconocer y el Gobierno premiar acogiendo justicieramente sus demandas.

Mas sería en vano, pues los colonos no pudieron conseguir que se dejara sin efecto la medida que los amenazaba, ni menos que se derogara el decreto originario de la concesión Hinojosa, no quedándoles entonces otro arbitrio que entenderse con el cesionario de aquélla, Jerónimo Serka, ante la posibilidad de tener que verse arrojados tarde o temprano de sus posesiones. Concertaron de este modo un convenio privado con aquél, reconociéndole una deuda por valor de \$ 315.000, suma por la que Serka aceptó hacer el traspaso de la concesión.

Una vez más se había aplicado aquello de que más vale un mal arreglo que un buen pleito, con lo cual los colonos de Navarino obtenían la tranquilidad de momento en cuanto a no ser despojados de los campos que ocupaban, pero nada avanzaban en cuanto a la seguridad de regularizar su situación de manera permanente.

La Reserva Yámana

Al clausurarse en 1917 la Misión de Río Douglas el número de yámana que allí residían con alternancia temporal y que la frecuentaban tal vez no pasara de una cincuentena de individuos; otra cantidad aproximadamente semejante, hasta enterar el centenar o algo menos que a la sazón debía conformar el total étnico, se

¹³ La campaña de prensa tuvo comienzo con la publicación el día 2 de enero de 1927 de un telegrama que le fuera dirigido al director del diario, desde Ushuaia, por Antonio Isorna, de Leuaia, Sucesión Figue, de Santa Rosa, Lawrence Hnos., de Róbalo y Puerto Luisa, Fabián y Carlos Martínez, de Eugenia y campos vecinos; Antonio Beros, por Fortunato Beban y Cia., de Windhond; Sucesión Grandi, de Bertrand y tierras aledañas; Juan Williams e hijos, de bahía Douglas y Antonio Vrsalovic, por Vrsalovic y Mladineo, de Wulaia. Por su parte los yámana de Mejillones, en presentación hecha el día 5 de enero al teniente Guerrero, reclamaron su derecho a permanecer en la tierra de que eran originarios.

hallaba desperdigada por distintos lugares de las islas Navarino (principalmente en los establecimientos ganaderos), Picton, Hoste y aun deambulando ocasionalmente por las Wollaston, dedicada a la captura de nutrias.

Los primeros debieron seguir en Río Douglas a lo menos durante un tiempo, acostumbrados como estaban a la Misión, tanto más que la misma fue continuada en la posesión del terreno por los hijos del pastor Williams, como ya se ha visto. Pero, advertido el cambio de la situación producido luego del cierre de la estación misionera y tras un posible lapso de indecisión, algunos o quizá buena parte de aquel grupo optaron por mudarse paulatinamente hacia el norte, hasta un paradero tradicional del litoral norte de Navarino, conocido por ellos como Assif (¿Asifaia?) y señalado en las cartas náuticas como Puerto Mejillones.

Consta efectivamente la presencia indígena en el lugar, cuando en 1919 pasó por allí en visita pastoril el Vicario Apostólico de Magallanes, monseñor Abraham Aguilera. La segunda referencia, más específica, data de la visita del etnólogo Martín Gusinde, en 1922, quien encontró en el lugar a una comunidad formada por una treintena de personas, en calidad de residentes habituales. La gran mayoría de ellas, sino todas, eran antiguas asiladas de Tekenika y Río Douglas.

Aquel paraje sería su cuartel de invierno, pues manteniendo su costumbre tradicional los indígenas se desplazaban durante las estaciones favorables de primavera-verano por sus parajes conocidos del vasto entorno y se congregaban en Mejillones durante los meses de mayor rigor climático. Es posible, también, que paulatinamente se hubieran vuelto más sedentarios, esto es, con una permanencia temporal en el lugar más prolongada. Ello a juzgar por los ocasionales testimonios ulteriores que dan fe de su presencia en distintas épocas del año.

Allí, en el seno de esta comunidad yámana tardía, tuvieron ocurrencia en marzo de 1922 las últimas ceremonias de iniciación, denominadas Chiéjaus y Kina, de que hay memoria, que fueron inducidas por los etnólogos y antropólogos Martín Gusinde y Wilhem Koppers, sobre las que ambos dejaron una muy completa descripción en cuanto a su desarrollo y motivaciones¹⁴.

Durante tan trascendente estadía entre los nativos, los investigadores germanos advirtieron cuán vivo era el anhelo de

¹⁴ Véase W. Koppers, *Unter Feuerlander Indianer*, Stuttgart, 1924, y *Entre los Fueguinos*, Punta Arenas, 1997; y M. Gusinde, *Los Indios de Tierra del Fuego*, tomo II, *Los Yámana*, volumen II, págs. 778 y siguientes, Buenos Aires, 1982.

aquéllos por disponer de una posesión tranquila y segura en ese paraje, en donde hasta entonces se hallaban *de facto*, por mera tolerancia de la familia Lawrence, que tenía a la sazón la concesión fiscal como sucesora del pastor John Lawrence. Fue así que durante 1922 y 1923 el padre Martín Gusinde realizó las gestiones del caso ante el gobierno chileno, que culminaron exitosamente al constituirse una reserva indígena sobre un lote fiscal de 10.000 hectáreas de superficie en la isla Navarino, que incluía la zona ocupada por los indígenas desde 1918 ó 1919.

Gusinde describió entonces el objetivo de aquel asentamiento, amparado ahora administrativamente:

Naturalmente no se pretende hacerlos sedentarios, lo que sería imposible, sino poner a su disposición un trozo de terreno en que pudieran construir con toda tranquilidad y seguridad sus chozas y dejar pastar los pocos animales que hoy día algunos de ellos poseen. Los Yámana ya han abandonado en parte su modo de vida de antaño, aunque no la vida de nómadas, a la que están obligados actualmente debido a la dificultad de abastecerse con alimentos. Eso significa que permanecerán de cuatro a cinco meses, con interrupciones, en un nuevo lugar, hasta ahora en la bahía de Mejillones, tan apreciada por ellos. Aquí cada familia construirá su pequeña casita, mientras que en el tiempo restante del año cruzarán los numerosos canales en sus pequeños botecitos o canoas, cazando las nutrias, cuyas pieles logran un precio elevado, buscando a la vez sus alimentos. Se han planificado entonces una pequeña reducción indígena¹⁵.

El mismo etnólogo haría más tarde un juicio sobre tal radicación, afirmando que los yámana vivían allí una situación culturalmente híbrida, a la que sería erróneo considerar (como) estado intermedio (de) transición de su manera de vivir ancestral hacia la perfección europea.

La desgraciada combinación de formas semiindígenas y semieuropeas se ve claramente en las condiciones de vivienda de las últimas décadas. Para observadores superficiales es altamente satisfactorio observar las sencillas casitas de madera, para las que nuestros indígenas eligieron el bien situado Puerto Mejillones en la costa norte de la Isla Navarino; otros ven en esta conquista el triunfo de nuestra civilización sobre aquellos otrora temidos salvajes. La mayoría de las familias ahí radicadas posee, cada una, una pequeña y sencilla casa de paredes de tablas y techo de chapa,

¹⁵ Carta del 2 de abril de 1923, citada por Koppers, en op. cit., pág. 190.

que construyeron hombres habilidosos. A veces incluso tienen ventanillas de vidrio, que obtuvieron, al igual que las tablas y la chapa de los europeos. Pero estas casitas no son el fruto de una necesidad interna de mejores instalaciones y de mejoras sanitarias, sino más bien el deseo de imitar a los europeos. Pues el indígena no sabe cómo hacer realmente comfortable estas viviendas, que protegen insuficientemente contra el viento y la lluvia; mantenerlas limpias es una quimera y la estufa de hierro no puede reemplazar los beneficios del fogón al aire libre. Ni una sola familia resistiría ininterrumpidamente un año entero en ellas, aunque no estuviera obligada a aprovisionarse en viajes de meses a través de los distantes canales. Afuera se albergan día a día en la antigua choza y no sólo no sienten ningún malestar sino que se sienten evidentemente bien. Cada familia pasa algunas semanas del invierno en Puerto Mejillones, pero la mayor parte del año está afuera, atravesando su reino insular en un bote de madera¹⁶.

Aunque debe compartirse el severo juicio del eminente etnólogo, encontramos, no obstante el mismo, aspectos positivos en ese asentamiento indígena. Entre ellos nos parece de mayor relevancia el de que debido a tal circunstancia de voluntaria concentración, la pervivencia de la etnia se prolongó en el hecho hasta nuestros días. De no haber sido por ello -en especial si la Misión Inglesa hubiera continuado abierta-, el ritmo de disminución poblacional habría proseguido acelerado y el conjunto étnico final hubiera desaparecido de la faz de la tierra hace ya largo tiempo.

En buenas cuentas, consideramos que la determinación de la comunidad aborígen de establecerse en Mejillones fue, en cierto modo, providencial. Allí, debe convenirse, en tranquila existencia, en una situación cultural de hibridación, lejos del no siempre conveniente contacto frecuente con los civilizados, sin hacinamiento ni presiones y en libre desarrollo vital, la etnia yámana pudo recuperarse del descalabro reductor poblacional o, si se prefiere, moderar su vertiginoso curso y permitir al fin un transcurso insensible y apacible de progresiva mestización que la libró de un dramático término, como hubiera sucedido de no haberse constituido la reservación indígena. Ello rescata y valoriza para la historia la feliz iniciativa aborígen de radicarse grupalmente en Puerto Mejillones.

En ese asentamiento los yámana fueron atendidos con alguna periodicidad a partir de los años 1929-30 -cuando se hizo manifiesta la preocupación de la autoridad provincial de Magallanes por el territorio

¹⁶ Op. cit., 1986, tomo II, vol. II, págs. 344 y 345.

insular austral-, por funcionarios gubernativos y administrativos de rango menor (subdelegado de Navarino, Carabineros, practicante encargado de la posta sanitaria), siendo incluso visitados ocasionalmente por autoridades provinciales y, excepcionalmente, por un misionero católico el padre salesiano Honorio Muñoz hacia 1939-40. Ello en alguna medida contribuyó a que la comunidad yámana residente tuviera una mejor calidad de vida.

Desnacionalización e influencia argentina

Fue inevitable que los lamentables sucesos y circunstancias que habían tenido ocurrencia durante los últimos diez años, concluyeran afectando negativamente el ánimo personal y colectivo de los colonos, no sólo por las desfavorables consecuencias que de ellos se habían venido derivando, en cuanto a la precariedad de sus derechos sobre los campos, sino también por la sensación general de incertidumbre e inseguridad que se apreciaba en la región, por causa de la ausencia de autoridad efectiva que resguardase vidas y bienes, por la carencia absoluta de elementos de asistencia social y civilización, como escuela para sus hijos, y los hijos de sus trabajadores, posta sanitaria para atender siquiera las necesidades más urgentes de salud, registro civil para el cumplimiento de obligaciones indispensables de carácter público; o de servicios como el de abastecimiento regular de mercancías y productos de todo orden necesarios para la vida y actividad diarias; o por la deficiente comunicación marítima entre el territorio austral y la metrópolis provincial, vinculación que había venido desmejorando con los años, hasta el punto que inclusive los buques de la Armada Nacional, los únicos que mantenían el servicio luego de la interrupción de la línea regular hacia la mitad de la década de los años veinte, espaciaban sus viajes sin sujetarlos a fechas y recorridos fijos; y lo que era peor, no se advertía manifestación alguna de un propósito real de dar solución a tales deficiencias por parte de los gobiernos provincial y central. Con tales amargas realidades y oscuras perspectivas, era excusable, si no justificable, que los pobladores comenzaran a recurrir cada vez en mayor medida al puerto de Ushuaia, irresistible foco de atracción, en demanda de satisfacción de necesidades múltiples y algunos de ellos inclusive para radicar allí a sus familias y colocar a sus hijos en establecimientos de instrucción, encontrando en todo caso favorable y fraterna acogida, y amplias facilidades tanto por parte de la autoridad argentina, que

veía así la posibilidad cierta de extender su influencia sobre las vecinas tierras chilenas que se extendían allende el canal Beagle, como por parte del comercio y población establecidos en dicha localidad.

Estas circunstancias habían de afectar en alguna medida el sentimiento de nacionalidad de nuestros colonos del sur, tanto a los nacidos en el país como a los extranjeros radicados en él, debilitando o contribuyendo a debilitar en medida no fácil de ponderar la soberanía misma que la República ejercía sobre las Islas Australes. Por esta razón, en años posteriores, se reprochó y juzgó con dureza y acritud esta actitud de los abandonados colonos de Navarino y tierras adyacentes, sin pararse mientes en que ella no fue deliberada y buscada por los mismos, sino una consecuencia natural debida única y exclusivamente a la involuntaria, pero censurable omisión de las autoridades chilenas que los dejaron abandonados a su suerte. Mientras del lado del Pacífico se sumaban los desaciertos, del lado del Atlántico se vigorizaba el antiguo interés por extender y consolidar su influencia en el área austral de la Tierra del Fuego¹⁷.

Decadencia del territorio austral

Un territorio que así aparecía en un estado de manifiesto abandono oficial, debía constituir un sitio proclive a la acción delictual, conocida como era la inexistencia de autoridad eficazmente vigilante. La inseguridad reinaba sobre las aguas donde merodeaban algunas embarcaciones sin bandera ni matrícula conocidas, dedicadas directamente al robo y a la piratería, como sobre el litoral donde los pobladores vivían con el temor del abigeo o aun el de la aparición de penados fugados del presidio de Ushuaia, cuya presencia, dada la fama que poseían, naturalmente nada bueno permitía presagiar. Los informes que se iban sucediendo y que llegaban al conocimiento de la autoridad superior, señalaban además el ejercicio ilegal de la caza de especies pelíferas en las costas del archipiélago del cabo

¹⁷ Este interés se venía constatando a lo largo de los años a través de distintas medidas y actitudes que se habían venido sucediendo, tales como restricción de facilidades a naves de cabotaje regional que enarbolaban bandera chilena, toda vez que tocaban en Ushuaia; control del comercio regional, dificultándose aquel que se ejercía en embarcaciones nacionales; actividades hidrográficas de la Armada Argentina que incluían cambios o trabajos de boyas y balizas situadas en aguas chilenas, establecimientos de señales en la costa y empleo de habitaciones existentes aun en la propia Navarino, todo lo cual hacía presumir con fundamento que ello obedecía a una acción deliberada de penetración en el territorio sujeto a la jurisdicción chilena.

de Hornos, por parte de goletas y cúteres de bandera argentina y matrícula ushuaiese. Inclusive, se constató la instalación *de facto*, sin autorización administrativa alguna, de un comerciante de Ushuaia, Pedro Pecar, en la isla Lennox quien procedió a dismantelar por su cuenta las instalaciones abandonadas de la antigua compañía aurífera, y trasladarlas al puerto argentino, al amparo de la absoluta falta de vigilancia y de la imposibilidad de poner coto efectivo al latrocinio de tales bienes fiscales¹⁸.

Los inquietantes antecedentes e informaciones que se iban recibiendo y que daban cuenta de la situación general de evidente anormalidad de todo orden que existía en el territorio austral, determinó el envío del escampavía *Porvenir*, al mando del capitán de corbeta Carlos Cortez J., hacia las aguas meridionales de Magallanes en misión de constatación de la realidad de la situación existente, como de comprobación de la disposición de ánimo que mantenían sus habitantes. Al informar con posterioridad, el diligente oficial junto con entregar una visión fidedigna de lo que estaba ocurriendo, en las islas del sur, observaba que la concesión Hinojosa y sus consecuencias habían acarreado la emigración de antiguos pobladores y sus hijos hacia la vecina y más tranquila Ushuaia en donde obtenían las facilidades y amparo que en el territorio nacional no habían logrado conseguir.¹⁹ Sugería asimismo medidas urgentes e indispensables, como la abolición de las tantas veces mentada concesión, la creación de condiciones favorables para la radicación de pobladores mediante la fundación de un pueblo en Liwaia (Leuaia) que contara con todas las facilidades necesarias en materia de servicios públicos y el establecimiento de una comunicación permanente entre el área austral y Punta Arenas²⁰.

¹⁸ Las actividades de Pecar fueron denunciadas por el comandante el escampavía *Porvenir* por informe confidencial elevado a la superioridad con fecha 14 de octubre de 1929. Con anterioridad y por decreto número 2.685 de 7 de mayo de aquel mismo año el Supremo Gobierno había denegado la solicitud de Pecar para ocupar en Lennox.

¹⁹ Tal había ocurrido con Beban, Vrsalovic, Mladineo y Martínez (Oficio de 27 de abril de 1927, Archivo Estado Mayor IIIª Zona Naval).

²⁰ Este mismo oficial, a raíz de un viaje posterior elaboró un sesudo informe que bajo el título de *Estudio sobre las tierras chilenas del Canal Beagle* presentó en diciembre de 1931 a la comandancia del Apostadero Naval de Magallanes; en él se contienen consideraciones muy atinadas sobre la política a seguir en materia de colonización, como sobre otras medidas de adelanto general para la zona austral, tales como la promoción del comercio con Ushuaia y otras localidades argentinas del área y el otorgamiento de franquicias de orden tributario para estimular la radicación de población.

Una fugaz reacción gubernativa

Aun antes que se conocieran los resultados de la misión del *Porvenir*, la Intendencia de la Provincia y el gobierno central consideraban la adopción de las medidas más urgentes y necesarias para retornar a la normalidad la vida y actividad del territorio del Beagle e impulsar su desarrollo y progreso, poniendo fin al marasmo en que había caído. Fue ésta una actitud típica de las que históricamente señalan, especialmente para la región austral de Chile, la preocupación gubernativa visionaria de la primera administración del Presidente Carlos Ibáñez del Campo y que permitió impulsar vigorosamente el progreso de la Patagonia chilena²¹. Fruto primero de esta preocupación, en lo que a las Islas Australes se refiere, fue la derogación de la malhadada concesión otorgada a Armando Hinojosa, causa principal -aunque no la única- de la triste condición a que había llegado el área austral. La resolución presidencial, recibida con aprobación general, era una medida que desde largo tiempo esperaba la opinión pública magallánica, pero no pudo reparar el daño moral que la concesión de marras había acarreado. El desaliento, la inseguridad, la desconfianza, la desnacionalización progresiva, la paralización del desarrollo habían sido sus imprevisibles consecuencias. Con ella se había agraviado a hombres valiosos por su esfuerzo laborioso, a chilenos y a extranjeros que con su presencia y actividad habían afirmado, como aún afirmaban, la propia presencia del país en tan importante región meridional. Mas ello no se había visto ni comprendido oportuna ni suficientemente.

Tal vez para las autoridades y despreocupados funcionarios, el lejano territorio insular no merecía mayor cuidado debido a su escasa significación. Al fin y al cabo -para muchos de ellos- las Islas Australes no pasaban de ser unas cuantas tierras y rocas dudosamente hóspitas, en las que vivían dos centenares de aventureros y apacentaban unos cuantos miles de cabezas de ganado²². El país y Magallanes bien podían continuar su marcha progresista, sin que los afectara mayormente la vida, trabajos, penurias, esperanzas y destino del puñado de connacionales del extremo sur.

²¹ Conviene tener presente que este mandatario inició su período presidencial con posterioridad a los hechos relatados que tuvieron lugar a fines de 1926 y comienzos de 1927 en Navarino.

²² El censo general de población que se realizaría en 1930 acusaría apenas una población de 206 habitantes para las islas. Por otra parte, según datos suministrados por la Sociedad Rural de Magallanes (publicados en la *Revista Menéndez Behety* de Punta Arenas en su número 106, octubre de 1932), la dotación de ganado lanar llegaría a 21.300 animales, vale decir, menos del uno por ciento de la masa que para la época tenía la Provincia.

Pero no bastaba sólo con derogar la antigua e inconsulta resolución administrativa; era tanto o más importante buscar la forma de normalizar la situación de los colonos, restituyéndoles la tranquilidad y la seguridad, regularizándoles sus concesiones y entregándoles los elementos y medios de progreso que reclamaban con insistencia. Y para poder lograrlo el Supremo Gobierno concibió un programa amplio y muy completo, que habría de hacer posible el apropiado desenvolvimiento de la región meridional de Magallanes.

El aspecto agrario, causa inicial y permanente de inquietud de los pobladores, mereció la adecuada preocupación. De conformidad con las normas y disposiciones de la ley 4.547 y su correspondiente reglamento, se buscaría impulsar la colonización en las Islas Australes entregándose en arrendamiento lotes de cabida no mayor a las diez mil hectáreas, regularizándose los títulos de los ocupantes, fijándoseles la superficie de acuerdo con la ley y las respectivas condiciones de arrendamiento²³. El aspecto social a su turno, fue cuidadosamente planificado previéndose la creación de un centro de población en la isla Navarino que sirviese de cabecera político-administrativa y de servicio para los colonos del área, en el cual se instalaría la Subdelegación, la fuerza policial, la escuela, un almacén fiscal para el aprovisionamiento general, una radioestación naval para el servicio público y se distribuirían sitios en su ejido para los pobladores que quisieran radicarse en el nuevo pueblo. Tampoco se había descuidado el esencial aspecto de las comunicaciones marítimas, consultándose el establecimiento de un servicio regular entre Navarino y Punta Arenas.

Como manera de demostrar y reafirmar la renovada preocupación oficial por el territorio durante aquel promisor año 1929, se trasladó a él a comienzos de noviembre en visita inspectiva el Intendente de Magallanes Manuel Chaparro Ruminot²⁴, acompañado del Jefe del Apostadero Naval de Magallanes, capitán de navío José A. Herrera, del Ingeniero Provincial Osvaldo Hidalgo, a cuyo cargo estarían las construcciones a levantar en el pueblo que se crearía y de los agrimensores Arturo Fernández Correa y Juan Alemparte, encargados del levantamiento de la isla Navarino. La visita gubernativa buscaba estimular con la presencia y la palabra a los colonos, interiorizándose

²³ Esta ley y su decreto reglamentario (Nº 3.208 del Ministerio de Fomento de fecha 14 de junio de 1929) disponían sobre Arrendamiento, ventas y colonización de terrenos fiscales en el Territorio de Magallanes y en el artículo segundo del cuerpo legal se establecía que debían dar en arrendamiento en lotes no mayores de 10.000 hectáreas las islas Navarino, Picton, Lennox y Nueva.

²⁴ A partir de 1928 Magallanes cambió su status de Territorio de Colonización por el de Provincia, pasando a ser en consecuencia regido por un Intendente.

de las realidades allí existentes, verificar y ponderar las necesidades que revistiesen mayor apremio, elegir el sitio más apropiado para la fundación, proceder desde luego a ella y realizar otros varios trabajos todos encaminados a la promoción económica y social de la región insular. Esta visita, la cuarta que históricamente realizaba un mandatario provincial²⁵, resultó de gran provecho y las buenas gentes, pobladores e indígenas, entregaron confiados sus cuitas y esperanzas al alto funcionario. Durante su transcurso el Intendente Chaparro determinó que la pequeña bahía de Leuaia o Liwaia, como se la nombraba en la época, reunía al parecer las condiciones requeridas para servir de asiento a la fundación y, sobre la marcha dispuso sin mayores formalidades el trazado del poblado y el inicio de las primeras obras de construcción (14 de noviembre de 1929). Participando más tarde esta circunstancia Manuel Chaparro expresaría: *Se eligió dicho lugar por ser el único en esas regiones que posee un pequeño puerto abrigado, terrenos apropiados para fundar una ciudad y especialmente por su situación estratégica sobre la ruta de Magallanes y poco antes de Ushuaia, lo que asegurará las comunicaciones permanentes, en cualquiera emergencia, con el territorio nacional y reemplazará a Ushuaia como base de aprovisionamiento a las naves mercantes y pobladores de Navarino e Islas Australes*²⁶.

Prosiguiendo su visita, el gobernante provincial recorrió personalmente parte del interior de la isla para constatar *de visu* la calidad de los terrenos, mientras las comisiones topográficas correspondientes daban comienzo a la nada fácil tarea de mensura de campos. Al elevar posteriormente a conocimiento superior el trabajo de los agrimensores, el Intendente Chaparro encomió la tarea técnica desarrollada en medio de incomodidades de todo orden, con tiempo inclemente las más de las veces y aun con riesgos que debieron correr los funcionarios encargados de realizarla. La visita administrativa y la actividad de que ella estuvo rodeada, constituía una buena muestra de preocupación y diligencia gubernativa de las que mucho podía esperar el austral territorio insular y sus sufridos habitantes. ¡Si parecía que habían vuelto los laboriosos días del Gobernador Señoret! Al menos desde aquella época, pasados ya casi cuarenta años, no se había registrado tanto interés en torno al área del sur fueguino como el que ahora podía constatarse.

El plan gubernamental antes explicado, comenzó de tal forma a

²⁵ A comienzos de 1928 había visitado brevemente Navarino el Intendente coronel don Javier Palacios Hurtado, visita que no tuvo mayor relevancia.

²⁶ Archivo Estado Mayor III^a Zona Naval.

cobrar una prometedora realidad en el último tercio de aquel año y durante todo el año 1930. El Gobierno prestó su aprobación al trazado de Leuaia y en tal virtud pudieron demarcarse las calles del nuevo poblado, se señalaron a la vieja usanza hispánica los sitios fiscales y aquellos que debían ser concedidos a quienes los solicitaran²⁷; se reservó además prudentemente una fracción de campo de diez mil hectáreas para atender las necesidades futuras de la Subdelegación, con el objeto de destinarla al pastoreo de los animales para consumo de la población. Se construyeron edificios para la Subdelegación y cuartel de Carabineros, en tanto administrativamente se dio vida a la unidad policial correspondiente, así como se creó la escuela que habría de impartir la instrucción elemental a los hijos de los habitantes. La Armada Nacional por su parte, participaba en el referido plan mediante la instalación de una radioestación, habiendo ya licitado en setiembre de 1929 la construcción de dos casas para el referido propósito. El Ministro de Marina, por su lado, se comprometía con el Intendente de Magallanes a destinar un transporte menor de la Armada para establecer el servicio regular y permanente de comunicaciones marítimas. El plan que de esta manera se materializaba y que ponía de manifiesto el interés oficial, animó a su vez a los particulares y muy pronto las oficinas públicas correspondientes comenzaron a recibir y continuarían recibiendo en los años inmediatos, solicitudes para ocupar tierras disponibles y para establecer crianzas de animales de piel fina, o para realizar exploraciones y explotaciones auríferas, circunstancias que, una vez más, permitía comprobar que cuando se advertía preocupación oficial sobre un territorio, la iniciativa privada se hacía presente de inmediato con su aporte.

Pero tan loable como visionaria política administrativa hubo de sufrir una imprevista interrupción y un inoportuno término, al tener ocurrencia en julio de 1931 acontecimientos políticos que determinaron la renuncia del Presidente Ibáñez a su elevado cargo y, consecuentemente, al sustituirse las autoridades que colaboraban con su administración. El programa de fomento a la colonización de las Islas Australes, quedaría así trunco en un punto tal de su desarrollo que carecería de toda eficacia para el cumplimiento de los objetivos previstos. Las nuevas autoridades y funcionarios operarían en un comienzo siguiendo la inercia propia de un plan en marcha, mas luego faltando el impulso superior que motivaba el programa de progreso, llegaron a forzado término obras y medidas, como ocurrió con la fundación en Leuaia que no pasó de ser una localidad en la

²⁷ Hemos tenido a la vista una copia del plano urbano correspondiente.

que se instaló la Subdelegación y el retén de Carabineros, o como sucedió con la escuela pública, que no llegó a funcionar, o bien que sufrieron alteración, como pasó con la radioestación naval, que en definitiva se instaló en Wulaia. La burocracia, a su turno, retardaría la aplicación de las medidas legales regularizadoras de la tenencia de tierras y proceso colonizador, restando así eficacia y sentido reparador a sus disposiciones²⁸. Así una vez más y por adversas circunstancias, todo lo obrado solamente pudo producir un efecto limitado y temporal, configurando históricamente una reacción fugaz que si por momentos justificó grandes expectativas, concluyó por liquidar toda esperanza de progreso. Siguieron a partir de entonces los años tristes y grises, a lo largo de los cuales el territorio austral chileno se sumió en un marasmo de varios lustros, mientras en el territorio argentino vecino lentamente se afirmaba y crecía Ushuaia, por obra de una preocupación que no cedía si no más bien se acrecentaba con el correr del tiempo, expresando una política visionaria y de adelanto. De tal modo la pequeña ciudad originada en la misión inglesa, pasaba a ejercitar, sin temor a competencia alguna allende el Beagle, su papel hegemónico en el área austral de Tierra del Fuego, que mantendría por espacio de casi tres décadas.

De nuevo el abandono. Los días sin historia

Los veinte años que se suceden en el acontecer de las Islas Australes a contar de 1931-32 nos muestran en general una situación de estancamiento en lo económico y sin perspectivas de progreso alguno en lo social. Casi no hay crónica para esos días sin historia... Una población escasa que no llegaría a superar los dos centenares de almas entre residentes y ocasionales, vinculada con el país y la civilización a través de no más de un par de viajes anuales realizados por el viejo y venerable transporte *Micalvi* de la Armada, carente de toda perspectiva inmediata que significara algún progreso. La rutina de la vida y actividad territorial la completaban el desenvolvimiento de las labores tradicionales, ganadería y explotación forestal. La

²⁸ Recién por decreto N° 2.315 de 28 de setiembre de 1938 del Ministerio de Tierras y Colonización tuvo lugar la clasificación de los lotes fiscales del territorio austral, condición indispensable para proceder a su arrendamiento. Poco antes por decreto N° 1.341 de 8 de junio de la misma secretaría de estado se había creado el pueblo de *Navarino*, nombre que reemplazaba al de *Leuáia*, como centro administrativo de las Islas Australes. La fundación iniciada en 1929 e interrumpida en 1931, no se proseguiría sin embargo por estimarse poco apropiada sus condiciones naturales.

ganadería, actividad básica de la colonización, continuó ejercida como ocupación consuetudinaria sin acusar mejoramiento técnico alguno, mostrando apenas un crecimiento en la masa de ganado lanar y un pobre rendimiento en la producción. La explotación maderera activada hacia 1950 por la demanda que provocaba la fabricación de madera terciada en el vecino territorio argentino, representó tal vez la única novedad en la irrelevancia económica zonal²⁹.

Sin constituir novedad se constató durante estos años también la caza ilegal de especies pelíferas en las costas del archipiélago del cabo de Hornos y otros sitios del litoral sudoccidental, actividad ejercida en ocasiones por algunas decenas de pescadores y loberos de origen chilote en su mayoría, quienes vivían en condiciones durísimas y obtenían a costa de penosos trabajos las pieles que luego colocaban en el mercado de Punta Arenas³⁰. Del mismo modo periódicamente aparecían por la zona austral algunos buscadores de oro que, con autorización o sin ella, se instalaban preferentemente en el litoral de la isla Lennox, acicateados por la esperanza de dar con algún filón de fortuna. Entre tantos oscuros hombres recordamos a Carlos Jaque, antiguo amansador de caballos, Antonio Kusanovic, Pedro Aguila y Pedro Brstilo, mineros del cordón Baquedano, en Tierra del Fuego, quienes conjuntamente con Pedro Villarroel, Luis Santibáñez y Genaro Aguilar, criador de ovejas este último y también lobero como aquéllos, repasaban antiguas explotaciones o revolvían afanosos nuevos lugares, sin provecho que pagara la pena que significaba vivir aislados durante casi un año, pasando necesidades y privaciones.

²⁹ Para la época se mantenían con sus explotaciones los mismos colonos de antaño o sus descendientes, salvo en las islas Picton, Nueva e islotes adyacentes en donde desde 1937 ocupaban la *Sociedad Colectiva Civil González y Cía.*, sancionada por decreto N° 3.232 de 6 de diciembre de 1943.

³⁰ En 1933 el incansable pionero chileno de la caza de la ballena, capitán Adolfo Andresen, formó en Noruega conjuntamente con 52 noruegos y un sueco una sociedad de hecho que denominó *Compañía Chilena-Noruega de Pesca* y que al año siguiente quedó inscrita en el Registro de Comercio de Punta Arenas como *Comunidad Chilena-Noruega de Pesca*, con Andresen como dueño exclusivo de los buques y administrador de la empresa. El objeto de la comunidad era (...) *la pesca de lobos y ballenas en los mares adyacentes de Chile, su beneficio y aprovechamiento industrial, venta de productos y demás que requiere el ramo...* (Declaración notarial de 27 de marzo de 1934). A esta comunidad ingresó en mayo del mismo año, con aporte de capital, el comerciante magallánico Alfredo Doberti, quien al año siguiente traspasó su derecho a Gustavo Larsen. La flota estaba compuesta por el buque-fábrica *Presidente Alessandri* y los vapores cazadores *Chile*, de 160 toneladas y *Noruega*, de 114 toneladas de registro bruto.

Esta empresa realizó por lo menos una expedición de caza a las aguas exteriores del sudoccidente fueguino, sobrepasando las islas Diego Ramírez, que no resultó fructífera, trasladándose posteriormente hacia el litoral norte de Magallanes.

Pese al empeño puesto por Andresen en ésta su tercera empresa ballenera y al apoyo de los socios, la comunidad debió entrar en liquidación ante las insalvables dificultades de orden administrativo que se opusieron por las autoridades para su normal operación.

Con estos ocasionales mineros y loberos, como con los antiguos colonos y algunos contados y meritorios servidores de la Armada Nacional y de Carabineros, la Nación mantuvo durante estos años grises su presencia y jurisdicción en un distrito al que el transcurrir del tiempo iba dando creciente importancia.

Así, en efecto, lo entendían los subdelegados de gobierno que ejercían su función en el austral territorio, quienes eran, como funcionarios y como ciudadanos con real sentido de nacionalidad, los más interesados en el adelanto de la región confiada a su jurisdicción. Desprovistos totalmente de apoyo y de los medios más indispensables, el ejercicio de su cometido en términos generales debía limitarse únicamente a observar la situación, a dar cuenta de las necesidades o a participar las rarísimas novedades que alteraban la rutina, y a atender lo mejor que buenamente podían los contados asuntos que se sometían a su consideración -si no se les requería mayormente, era porque existía conciencia común de su ineficacia, por ausencia de facultades y de apoyo superior-. Cuando podían, generalmente merced a la buena voluntad de algún colono que facilitaba su embarcación o cuando la ocasional presencia de una nave de la Armada lo facilitaba, los subdelegados recorrían las distintas localidades de Navarino no accesibles a caballo y demás establecimientos desperdigados por las costas del territorio y podían comprobar, de tal modo, la forma de cómo se desenvolvían las actividades y transcurría el diario vivir.

La así muchas veces forzada inactividad les permitía meditar acerca del desarrollo y fomento que vivamente ansiaban para las Islas Australes, lo que luego materializaban en proposiciones y sugerencias contenidos en informes y memorias. De ellas surgían atinadas observaciones, que con posterioridad habrían de ser tenidas en cuenta en la programación de las medidas de adelanto y fomento como, a vía de ejemplo, ocurrió con la recomendación que el Subdelegado Ricardo Stowhas Rosenberg hacía a su superior directo el Gobernador de Tierra del Fuego y al Intendente de Magallanes, en su memoria elevada con fecha 24 de febrero de 1952, en cuanto a establecer el pueblo que por fuerza era menester crear en la isla de Navarino, en el sitio conocido como Puerto Luisa, *situado, según lo manifestaba, en el canal Beagle entre las estancias Róbalo y Eugenia; es de grandes superficies planas que habría que talar, cuenta con el río Ukika que proporcionaría la hulla blanca y el puerto aunque no muy grande es abrigado, de buen fondo (26 metros), con un molo natural constituido por la Punta Gusano y en situación geográfica en el lugar más apropiado para instalar un buen aserradero equidistante de las mejores fuentes de abastecimiento de madera*

*en bruto como ya se indicó anteriormente, no muy alejado del puerto argentino de Ushuaia y por último con un marco bajo el aspecto panorámico que nada tendría que envidiar a Ushuaia en atención a las hermosas montañas de eternas nieves, que se alzarían a espaldas de este pueblo de soberanía*³¹.

Quien conoce hoy en día lo que es la pequeña ciudad de Puerto Williams, ubicada en el sitio recomendado por Stowhas, apreciará la sensatez de su observación, pues las condiciones de todo orden que naturalmente ostenta el lugar se han prestado admirablemente para el establecimiento del “pueblo de soberanía”, que se levanta como baluarte pacífico de la nacionalidad en la región más meridional del continente.

Se arriba así a la mitad del siglo XX en la historia del acontecer humano de las Islas Australes, dejándose atrás cuatro décadas de variado suceder, a lo largo de las cuales el esfuerzo pionero y la fe de los colonizadores se habían malogrado por la insensibilidad e insuficiente comprensión de las autoridades llamadas a cautelar su desarrollo. El estado de abandono oficial en que se encontraba el distrito del Beagle al iniciarse los primeros años de la década de 1950 era de tal grado, que por fuerza provocó en el país y en sus gobernantes una reacción tan viva, que repararía con visión, aunque con retardo, la desidia y abandono de los decenios anteriores.

Los actores de la gesta colonizadora realizada durante estos difíciles años, mineros, colonos, cazadores, pescadores, modestos funcionarios, marinos, merecen el reconocimiento de la Nación pues solamente merced a su tenacidad, a su coraje, a su laboriosidad y sacrificado quehacer cotidianos, que permitieron superar el duro aislamiento, la incomprensión y el abandono de sus connacionales, lograron afirmar la conquista pacífica del lejano sur magallánico. Con todo, su empuje, aunque valioso, había mostrado ser insuficiente para consolidar la incorporación efectiva de la región a la vida y economía del país; era menester en consecuencia una vigorosa acción oficial para obtener la culminación de tan patriótica tarea.

³¹ Obsérvese cómo Ushuaia constituía una verdadera obsesión; era casi de rigor que apareciera mencionada en cualquier informe de alguna importancia. La década del 40 señala el periodo de máxima influencia de la antigua sede misional, en cambio, los años de la década siguiente indicarán su declinación hasta desaparecer totalmente.

Tercera parte

Incorporación definitiva a la civilización y a la nacionalidad chilena

Capítulo Primero

La obra pionera y civilizadora de la Marina de Chile

Sucesivos gobiernos buscan poner fin al abandono oficial de las Islas Australes

No tardaron los distintos gobiernos que se sucedieron en el mando de la República, en darse cuenta de la seria omisión que se estaba cometiendo -y en cuya responsabilidad eran partícipes-, al mantener en tan manifiesto estado de abandono y descuido a la porción más austral del territorio americano nacional, del mismo modo como venía ocurriendo con las tierras antárticas chilenas. Se entendió entonces que no podía dilatarse, sin comprometer seriamente la nacionalidad en la zona de las Islas Australes, la consideración de aquellas medidas más urgentes que significaran enmendar la injustificada postergación y procurar la integración total y definitiva de tan importante área al acontecer de progreso del resto de Chile, tanto más cuanto que las islas Picton, Lennox y Nueva, las más orientales del territorio archipelágico, eran materia de litigio ya antiguo con la República Argentina.

La primera muestra de esta inquietud se advirtió durante la administración del Presidente Juan Antonio Ríos. En efecto, a comienzos de 1943 el Ministerio de Tierras y Colonización, animado por el deseo de impulsar la colonización de las islas del extremo sur de Magallanes, requirió conocer los puntos de vista del Ministerio de Defensa Nacional, por encontrarse esta secretaría de estado mayormente vinculada con la región a través de la acción de la Armada Nacional.

Al dar su respuesta el ministro del ramo, Alfredo Duhalde, se extendió previamente sobre las distintas circunstancias por las

que había pasado el esfuerzo colonizador desde 1894 hasta aquel momento, puntualizando la responsabilidad que había cabido a la concesión Hinojosa como factor perturbador del proceso, señalando cómo desde 1928 hasta dicha fecha los pobladores de Navarino habían aguardado una solución definitiva. Comprendiendo sin embargo que la importancia que tenía el impulso del desarrollo de las Islas Australes, trascendía con mucho el interés de aquellos meritorios colonos, el Ministro Duhalde resumía los procedimientos a adoptar, entendiendo el alcance y valor futuro que ya se comenzaba a atribuir a esas tierras, en orden a su poblamiento y chilenización.

Tales sugerencias podían sintetizarse en los siguientes puntos: a) Reconocimiento del derecho que tenían los antiguos colonos, ante cualquier otro oponente, en las renovaciones de los arrendamientos de campos fiscales, teniendo en cuenta que aquéllos con su presencia habían contribuido a que esas tierras integrasen parte del patrimonio nacional; b) Propender la formación de un poblado en puerto Navarino, centro que debía dotarse de una escuela primaria y un policlínico con el máximo de elementos sanitarios, y al cual debía trasladarse desde luego la radioestación naval, entonces en Wulaia; y c) Brindar las máximas facilidades a los pobladores de nacionalidad extranjera a fin de permitirles la adquisición de la nacionalidad chilena, y otorgar becas y ayudas a los hijos de los habitantes y colonos, en orden a facilitarles la continuidad de los estudios en Punta Arenas y centro del país. Estas medidas, a juicio del secretario de estado, tendrían como objetivo impulsar el progreso de la región, como su chilenización, y permitirían contrarrestar la atracción e influencia que había venido ejerciendo y ejercía el vecino y pujante pueblo argentino de Ushuaia.

Agregaba finalmente el ministro en su extenso oficio¹, que de tomarse en cuenta y aceptarse las sugerencias así formuladas, se ordenaría a la Armada la realización de un viaje mensual, por itinerario, de uno de los escampavías del Apostadero Naval de Magallanes, en el cual se embarcaría un médico para la atención sanitaria de los pobladores.

Se advierten en las sugerencias ministeriales las mismas ideas consideradas ya en los años treinta, cuando ineficazmente se había intentado promover el adelanto de la región austral.

La actualización del problema y de las medidas consideradas convenientes para su solución, permiten pensar que se estaba entonces

¹ Oficio N° 262 de 13 de abril de 1943 (En legajo *Direcciones Generales y Contraloría, Ministerios varios y del Interior. Oficios recibidos, año 1943*. Archivo Intendencia de Magallanes).

a punto de iniciar la realización de un programa en favor de las islas del sur del Beagle, sin embargo no ocurrió así. Al poco tiempo la materia pareció haberse postergado, sin duda porque otros asuntos de mayor interés público en el momento ocuparon la atención del Supremo Gobierno. De este modo transcurrieron otros cinco años y recién en 1948, cuando el Presidente Gabriel González Videla visitó Magallanes y el Territorio Antártico Chileno, tornó a cobrar actualidad la situación y destino de las tierras del Beagle.

En febrero de aquel año, al regreso del histórico viaje, el primero que un jefe de Estado realizara a las regiones polares, el Presidente González Videla expresó desde los balcones de la casa de gobierno en Punta Arenas a los magallánicos que habían concurrido a recibirlo, que impulsaría la creación del *Departamento de Navarino*, dentro de los límites político-administrativos de la provincia de Magallanes, cuya jurisdicción comprendería todas las islas del sur del canal Beagle y el territorio antártico nacional². Con este anuncio, expresado en momentos en que la Nación impulsaba con decisión su acción y política antárticas, podía esperarse que la suerte de las Islas Australes ligadas así administrativamente con las tierras polares podría tornarse auspiciosa, mas habría de pasar el tiempo y el anuncio presidencial, que tantas esperanzas despertó en los espíritus que se preocupaban por el destino de progreso de las tierras del sur, no llegó a materializarse en la correspondiente iniciativa legislativa. Tan sólo pudo advertirse, con posterioridad, la adopción de una medida que podía asociarse con la promesa presidencial; en efecto, por decreto supremo se creó una comisión especial cuyo objetivo era el de reconocer la isla Navarino y determinar el punto en donde ubicar su capital, cometido que aunque se llevó a cabo no permitió que adelantase la moción del jefe de Estado.

En aquel mismo año el contralmirante Rafael Santibáñez, comandante en jefe de la III^a Zona Naval, se dirigía a la superioridad institucional proponiendo la creación de una sub-base naval en el área del Beagle destinada a abastecer y mantener los buques, embarcaciones y servicios de la Armada en Navarino e Islas Australes, como asimismo los servicios civiles y particulares que el Gobierno encargara a la Armada en beneficio de sus pobladores³, extendiéndose sobre los detalles que, en su opinión y en materia de equipamiento, debería reunir el centro propuesto.

En esta comunicación se contenían los planteamientos esenciales

² El Autor, entonces estudiante de colegio secundario, estaba entre los testigos de la promesa presidencial.

³ Oficio de fecha 14 de julio de 1948 (Archivo Estado Mayor III^a Zona Naval).

sobre los cuales se basaría la acción de la Marina en el curso de los años venideros y que, por lo demás, constituyeron los aspectos estructurales del plan promocional para la región austral que habría de adoptarse por los distintos gobiernos en el futuro⁴.

Transcurriría todavía un lapso relativamente largo sin que se produjeran novedades que significaran una alteración del *status* de marginalidad en que aún permanecían las islas del sur del canal Beagle y sus esforzados habitantes, y nuevamente, en 1951, el entonces comandante en jefe de la Armada, almirante Enrique Lagreze, hacía presente que el Supremo Gobierno había decidido emprender medidas para llevar a cabo una labor efectiva de promoción en la referida región⁵.

Una vez más, sin embargo, la materia tornaría a verse postergada y no sería sino a partir de los dos próximos años que se materializarían las iniciativas y sugerencias, que sobre el asunto se habían venido acumulando en los gabinetes ministeriales con el transcurso del tiempo.

Al promediar el siglo, como ya hemos expresado, se comenzó a generalizar una actitud de especial preocupación por los asuntos que decían relación con el canal Beagle y sus tierras aledañas, tanto como por las regiones antárticas, materias éstas que hasta aquel tiempo sólo habían sido patrimonio de la inquietud intelectual, científica y patriótica de contados como clarividentes ciudadanos situados, como continuadores, en la ruta espiritual trazada por el gran O'Higgins hacía ya lejanos ciento veinte años, quien en memorable carta dirigida al capitán Coghlan de la Real Marina Británica había señalado en forma visionaria que Chile poseía las llaves de los océanos Atlántico y Pacífico hasta el mismo polo antártico.

¿Cómo podía resumirse la importancia que para la época comenzaba a atribuirse a los territorios que se situaban en la extremidad insular del país? Estaba claro entonces, en conceptos que mantienen su plena vigencia, que la región archipelágica del cabo de Hornos conformaba una porción del territorio americano nacional que poseía particular interés estratégico y valor geopolítico. Su jurisdicción geográfica comprendía dos vías marítimas de carácter interoceánico, el canal Beagle y el paso Drake, cuya importancia

⁴ Ese mismo año la cancillería chilena propuso, infructuosamente, a la cancillería argentina el arbitraje sobre el dominio de las islas Picton y Nueva en un intento por revivir la búsqueda de una solución al viejo litigio. Como puede apreciarse 1948 fue después de muchos años de vacío, un período que señala una verdadera toma de conciencia nacional sobre la importancia y situación de las Islas Australes.

⁵ Oficio N° 94 de 30 de setiembre de 1951 (Archivo Estado Mayor IIIª Zona Naval).

se admitía crecía con el tiempo, pues se hallaba vinculada a las cuestiones de navegación que preocupaban a las grandes potencias marítimas, en particular a aquellas que enfrentan el océano Pacífico. La región insular del sur del Beagle, con tantos como buenos puertos y facilidades de auxilio, representaba una base inestimable para el apoyo de cualquier actividad antártica o subantártica que se realizara en el cuadrante americano del sexto continente, como en las aguas que lo bañan, dada su en extremo favorable proximidad geográfica. Si limitada en recursos naturales terrestres, las Islas Australes poseían, como poseen en sus aguas interiores y en las oceánicas vecinas una riqueza biológica de enorme potencialidad, cuya explotación podía constituir una fuente segura de desarrollo económico y sin duda de prosperidad para el territorio y sus habitantes, condición suficiente para que se impulsara su adelanto por el país. No menos importancia le otorgaba la circunstancia de haber sido y ser el área el teatro geográfico donde contendían los intereses territoriales de Chile y Argentina, en una cuestión que se alargaba ya sobre el medio siglo, habiendo pasado a conformar una delicada situación internacional que afectaba las relaciones de ambas naciones, según se verá más adelante.

Para 1950, la comprensión de la importancia de variado orden que representaban sus intereses australes, estaba fuera de cualquier duda para Chile y Argentina, y tal convicción encaminaba y condicionaba su acción territorial. La república del Plata, pese a que su interés había tenido siempre una condición de marginalidad, había diseñado y llevado a cabo una política de afirmación y crecimiento del puerto-presidio de Ushuaia, base de su penetración e influencia en el área austral y que había cumplido un papel destacado en tal sentido en la mitad precedente del siglo. Por las mismas razones, y considerando la conveniencia de afirmar como jerarquizar su presencia en el sector, el gobierno de aquel país había determinado la supresión del presidio nacional que había venido funcionando en dicha localidad, otorgándole una poco conveniente nombradía, y acordado simultáneamente la instalación de una base naval de importancia, amén de algunas otras medidas de adelanto social y fomento económico para el *hinterland* ushuaiese.

Así también entendía Chile la importancia de la zona meridional de la Tierra del Fuego, y con mayor responsabilidad por ser el detentador del dominio soberano sobre el territorio. Aunque con retardo manifiesto, ya sus hombres buscaban poner en marcha los planes de desarrollo que posibilitasen de una vez por todas su efectiva incorporación a la vida de la Nación, entregando a sus habitantes

las ventajas que hasta el momento les habían negado la civilización y el progreso.

El Presidente Ibáñez impulsa el desarrollo de las Islas Australes. Acción civilizadora y jurisdiccional de la Armada Nacional

Por feliz como singular coincidencia histórica habría de corresponderle al Presidente Ibáñez, en su segundo mandato, dar cumplido término a la patriótica tarea que por adversas circunstancias había quedado trunca en 1931, integrando el distrito del Beagle al país y proporcionando a sus sufridos y meritorios habitantes los beneficios de los que injustamente habían permanecido marginados por décadas.

La obra de gobierno de tan ilustre mandatario, por tantos conceptos valiosa para el país, está señalada en lo que corresponde a los territorios de la Patagonia y Tierra del Fuego por una clarividencia que pocas veces ha sido dado ver en los gobernantes de la República. Sus dos presidencias representan, bajo muchos respectos, hitos históricos de relevancia que marcan etapas decisivas de progreso en la vida de las actuales regiones de Aysén y Magallanes, cuyo presente grado de desarrollo y prosperidad se asocia íntima y directamente con medidas trascendentales adoptadas bajo las administraciones de Carlos Ibáñez, muchas de ellas inspiradas o impulsadas personalmente por el propio Presidente.

No era, con todo, fácil la tarea que debía emprender el Supremo Gobierno, pues no resultaba cosa simple restaurar la confianza, así como crear las condiciones favorables a una nueva situación de progreso territorial. Sin embargo de tales características adversas, el trabajo se emprendió con seriedad y cuidado, sin despreciarse lo que la experiencia había acumulado, y acogién dose y ponderándose las sugerencias y observaciones de personas conocedoras, tales como funcionarios, colonos y oficiales de marina.

Limitada la región austral naturalmente, como ha quedado visto, al esfuerzo colonizador privado, y agotado el mismo desde largo tiempo, no quedaba sino otra posibilidad que desarrollarla a través de la acción oficial, mediante la intervención directa de los organismos del Estado. En síntesis, procedía llevar adelante una colonización *sui generis*, por medio de la creación de centros administrativo-demográfico-económicos formados y desarrollados en torno a un

núcleo naval, tal como lo mostraba la experiencia argentina, que se mostraba exitosa y que hacía posible incluso el desenvolvimiento del propio *hinterland* que poseía Ushuaia, situándola en un manifiesto plano de adelanto.

Consideradas debidamente en los más altos círculos del Gobierno y resueltas las líneas de acción a adoptar, y previstos los objetivos inmediatos a cumplir, el Poder Ejecutivo dispuso poner en marcha las etapas iniciales de su política austral.

El Gobierno -hacía presente el Ministro de Defensa Nacional a la Comandancia en Jefe de la Armada- está interesado en realizar un ejercicio más efectivo de la soberanía nacional en la Isla Navarino e islas adyacentes, para cuyo objeto se estima primordial la instalación en un punto determinado, de los Organismos Públicos y de los servicios sociales necesarios para atraer por gravedad hacia dicho punto, a los pobladores nacionales y extranjeros que habitan las Islas próximas a Navarino⁶.

La revisión cuidadosa de los antecedentes existentes y experiencias constatadas, permitieron concluir que el sitio más apropiado para establecer el centro mixto cívico-naval, lo constituía un cómodo y abrigado puerto que se abre en el sector central del litoral norte de Navarino, equidistante tanto de Leuaia-Puerto Navarino como de Puerto Toro, las fundaciones precedentes. Dicho puerto, que se conocía con el nombre de Luisa y en cuyos terrenos se encontraba establecida desde los primeros tiempos de la colonización la familia pionera del antiguo misionero Lawrence, se halla situado en medio de un marco natural de envidiable belleza, lo que unido a otras características físicas lo hacían especialmente recomendable para el objeto requerido. Además de la fundación del poblado, que habría de contar de partida con los servicios de Gobernación (?), Capitanía de Puerto, Carabineros, Escuela, Policlínica, Registro Civil, Correos y Pulpería, la etapa inicial comprendía la inmediata dotación de una pequeña embarcación para el servicio general, a permanecer de estación permanente en el área. Se encomendaba finalmente a la Armada de Chile la misión de ejecutar el plan.

Esta institución asumió el encargo consciente de la importante responsabilidad que él acarreaba y se aplicó a su realización con particular dedicación. No en vano ella había constituido, desde aquel tiempo lejano en que se inició el poblamiento y colonización de las Islas Australes, el más importante factor que con su presencia vinculaba a dicha región con el país, y su acción múltiple había permitido

⁶ Oficio N° 83 de 22 de setiembre de 1953 (Archivo Estado Mayor IIIª Zona Naval).

cimentar la nacionalidad y afirmar la jurisdicción de la República sobre el sector meridional fueguino. En efecto, la superioridad de la Armada por Directiva C.J.A. N° 3/1953 fechada el día 22 de octubre de aquel histórico año, ponía en marcha el plan gubernativo responsabilizando de su ejecución en el área al contralmirante Donald Mc Intyre Griffith, comandante en jefe de la IIIª Zona Naval, con asiento en Punta Arenas.

Este distinguido marino, con celo y responsabilidad y una premura patriótica que lo honran y que la posteridad le reconoce sin retaceos, adoptó al punto las providencias convenientes, resolviendo, desde luego, trasladarse al extremo sur para resolver personalmente las medidas aconsejables y supervigilar su apropiada iniciación en el terreno, invitando para ello al Intendente de la Provincia, a algunos altos funcionarios de la administración regional y jefes militares con el objeto de interesarlos y comprometerlos en la participación de la primera etapa de la política austral.

Del resultado de este viaje informó con amplitud a su superioridad, conteniendo sus conceptos un diagnóstico semejante en apreciaciones a los que ya obraban en conocimiento del Gobierno, sobre las condiciones de todo orden en que se hallaba el territorio insular meridional y formulando observaciones y sugerencias que concordaban cabalmente con los propósitos del Poder Ejecutivo, tanto en el orden inmediato como en el mediato⁷.

Fundación y adelanto de Puerto Luisa (Puerto Williams)

Así, paulatinamente, comenzó a cobrar vida el nuevo establecimiento chileno del canal Beagle, llamado a constituirse en baluarte de la jurisdicción nacional en el sector austral y en la base más remota de la civilización en el continente americano. Aun antes de recibida la directiva institucional y ya en conocimiento de los deseos del Supremo Gobierno, el almirante Mc Intyre había resuelto el traslado al área de la barcaza *Grumete Díaz*, en la que se embarcó personal especializado, con la misión de realizar los estudios preliminares para el trazado de la población y proceder desde luego a la construcción de los edificios para

⁷ Oficio N° 287 de 25 de noviembre de 1953 (Archivo Estado Mayor IIIª Zona Naval). En este informe el contralmirante Mc Intyre analiza el estado precario de la economía zonal, la situación política del sector como consecuencia de la activa presencia argentina y las causas generales del atraso lamentable a que habían llegado las Islas Australes.

el funcionamiento de una posta sanitaria y un pequeño destacamento conocido en la orgánica institucional como Puesto de Vigía y Señales (PVS). El trabajo general cobró mayor fuerza y animación a partir de la segunda quincena del mes de octubre de 1953, reforzado al poco tiempo con la presencia valiosa de un contingente de Infantería de Marina y de la barcaza LSM *Contreras*. Se vio entonces una actividad febril que no se conocía en la región desde los tiempos y alejados de la locura aurífera; durante esta primera etapa de las obras, semana tras semana, mes tras mes, movidos y acicateados por el mismo patriótico entusiasmo y la conciencia de su participación en un hecho trascendente, hombres de armas y personal civil especializado de la Armada, fueron realizando los trabajos y tareas fundamentales sin que importara las contingencias del tiempo, hasta el punto que no se paralizarían las labores ni aun en los días más crudos del invierno. De este modo, a poco andar, el antiguo asiento pionero mostró en su suelo despejado de vegetación las excavaciones, heridos y fundaciones y luego las estructuras de madera de los primeros edificios. ¡Con qué emocionada alegría pudieron contemplar y saludar aquellos meritorios servidores el alegre flamear de la bandera nacional sobre los tijerales de las construcciones, símbolo que marcaba un hito de progreso y que constituía un feliz auspicio de los nuevos tiempos que advenían a las tierras australes!⁸.

Durante noviembre se tuvo ocurrencia el arribo de la expedición antártica anual a Puerto Luisa y entonces los expedicionarios contemplaron con asombro que ya estaban construidos y en funciones el PVS y la posta de salud, esta última hasta un punto tal, que ya requería la presencia de una obstetra para la atención de las esposas de los habitantes de Navarino e islas adyacentes.

Como se ha señalado, la actividad de construcción se desarrolló incesante durante aquel trimestre final de 1953 y el primer semestre del año siguiente, pudiendo entonces el contralmirante Mc Intyre informar con especial satisfacción al comandante en jefe de la Armada acerca del avance de las obras y construcciones y demás medidas que conformaban la etapa inicial del plan de desarrollo⁹. De su descripción podía advertirse cómo el poblado tomaba paulatinamente trazas y aspecto de tal. Para entonces estaban totalmente terminadas y en servicio las siguientes construcciones: posta de salud y radioestación

⁸ Los primeros constructores-pobladores fueron al parecer, Moisés Villalón, radiotelegrafista; Eduardo Zapata Chamorro, enfermero; Miguel Báez Segovia, carpintero; Héctor Maluenda, cocinero, y Arcadio Cifuentes, infante de Marina.

⁹ Oficio reservado N° 8 de 20 de julio de 1954 (Archivo Estado Mayor IIIª Zona Naval).

(PVS), ambas con habitaciones anexas para los correspondientes encargados; una bodega destinada al almacenamiento de los materiales que el avance de las obras exigía acumular; un refugio que servía de hospedería, una pulpería y dos casas para el oficial a cargo de la surgiente base y para el carpintero-jefe de las obras. En proyecto, o a punto de iniciarse, se encontraban otras dos casas habitaciones y sendos pabellones para las oficinas de la Gobernación Marítima y para el alojamiento del personal soltero. Además estaban terminadas y ya en servicio, las redes de alumbrado, agua potable y alcantarillado, lo mismo que un pequeño muelle de cincuenta metros de largo para las necesidades más indispensables de embarque y desembarque de personas y cargas. Pero no sólo se había cubierto el aspecto de las construcciones, sino el del aprovisionamiento de madera para las mismas; para ello se puso en actividad el antiguo aserradero de los Lawrence que estaba en Puerto Luisa y se adquirieron rollizos y vigas en las islas, los que fueron remolcados por una embarcación hasta el nuevo pueblo. Finalmente, el jefe naval daba cuenta que, para entonces, ya se contaba para el servicio múltiple de la zona con el cúter *Beagle*, embarcación que aunque modestísima en proporciones y medios, pues, las disponibilidades del erario no habían permitido adquirir un buque apropiado, era de todos modos utilísima... ¡igual que en los tiempos pioneros!

Reclamaba finalmente Mc Intyre la pronta construcción de una escuela-hogar para cien niños, a fin de completar la dotación de los servicios públicos previstos para la primera etapa del programa de desarrollo en marcha. Concluía destacando el trabajo abnegado de los hombres que habían tenido a su cargo las distintas faenas, y singularizaba especialmente la labor meritoria de los infantes de marina.

El Presidente Ibáñez entre tanto, debida y oportunamente informado del progreso del plan, disponía en setiembre de 1954 que el Ministerio de Obras Públicas, por intermedio del correspondiente departamento, asumiera la construcción de una escuela con capacidad para doscientos cincuenta niños y además quince casas para obreros y empleados de Puerto Luisa¹⁰, ratificando de tal modo su interés y preocupación, de los que ya diera muestra en diciembre de 1953, a poco de ponerse en ejecución la política austral, al instruir personalmente al contralmirante Mc Intyre en el sentido de acelerar los trabajos iniciales emprendidos en Navarino.

¹⁰ Así lo participó el almirante Francisco O'Ryan, comandante en jefe de la Armada al contralmirante Donald Mc Intyre.

El servicio silencioso

Aunque fundamental para la política promocional en marcha, la acción no podía limitarse únicamente a Puerto Luisa. Era menester, y así estaba considerado, extender la preocupación a otros puntos de la vasta área insular. Para ello, mientras se adelantaba en las obras de Puerto Luisa, se crearon pequeños destacamentos navales (PVS) en puerto Banner, isla Picton, sitio de la antigua Carbonera Fiscal, en Lennox y en el aislado grupo de las islas Diego Ramírez en el siempre tormentoso paso Drake, llamados a desempeñar la doble misión de afirmar la soberanía nacional y ejercer vigilancia jurisdiccional, y cumplir valiosas tareas de observación meteorológica. En estos destacamentos, personal especializado comenzó a desarrollar sus funciones en medio de limitaciones de orden material y de confort e incluso, en el caso de Diego Ramírez, con serio riesgo para la salud, pero animados de un espíritu de servicio y de una abnegación que honran a la Armada de Chile. Para entender mejor la forma y condiciones en que realizaban su labor estos meritorios marinos, nada mejor que transcribir algunos párrafos que sobre la materia contiene un informe pasado por aquel tiempo a la comandancia de la zona naval, acerca de las circunstancias de trabajo y calidad de las instalaciones del PVS de Diego Ramírez: *Como el tiempo es permanentemente lluvioso por los vendavales del W. y N.W. que de continuo azotan la isla, el terreno siempre está transformado en barreales, haciendo penosas y difíciles las faenas cotidianas para mantener su propia subsistencia, ya que deben transportar a hombro, desde los faldeos de la playa, el carbón, la leña y el agua de bebida que los buques les dejan en tambores, debiendo conducirla, más o menos a 50 metros de altura, por un camino fangoso abierto en la turba, donde, al pisar, la bota se pierde a media caña.*

El terreno en que están asentadas las casuchas es a base de excrementos de pájaros mezclados con turba, que lo hace sumamente insalubre, ya que en los alrededores existen grandes nidales de albatros y pingüinos. Además el agua de bebida continuamente se pone salobre debido a que los vientos del W. salpican agua de mar sobre los techos en que se recogen las agua lluvias¹¹.

Gráfica descripción de las condiciones ambientales en que se

¹¹ Oficio elevado por el capitán de corbeta Luis Ostornol a la jefatura de la Zona con fecha 30 de enero de 1954 (Archivo Estado Mayor IIIª Zona Naval).

inició el trabajo de los servidores del destacamento naval de Diego Ramírez, y típica muestra del sacrificio con que en innumerables ocasiones nuestros marinos cumplen su función profesional al servicio del país y de la humanidad. Donald Mc Intyre, interiorizado por su condición profesional de estas circunstancias de la vida naval, describió acertadamente lo que en las marinas de guerra del mundo se conoce como *servicio silencioso*, esto es, una tarea aparentemente rutinaria, pero que no está exenta de riesgos y de muestras permanentes de coraje individual y de abnegación poco comunes, que dignifican a los hombres y vigorizan el espíritu institucional.

Hacia una entidad político-administrativa diferenciada

Como nueva demostración del interés con que el Supremo Gobierno seguía el desarrollo del programa de obras en las Islas Australes, durante el mes de febrero de 1955 visitó el distrito el Ministro de Defensa Nacional, quien con evidente complacencia pudo inspeccionar el estado de las distintas obras y observar el grado de adelanto de los trabajos que lentamente iban haciendo de la base de Puerto Luisa un punto avanzado de chilenidad y civilización. Durante los años que siguieron, este progresista gobierno, hasta su término en 1958, prosiguió suministrando fondos e impulsando las distintas obras de fomento y adelanto incluyéndose, entre muchas, la maestranza, depósitos de combustible, usina hidroeléctrica y un aeródromo que trajo consigo la comunicación aérea regular con Punta Arenas; también se crearon nuevos servicios como Juzgado de Subdelegación, Gobernación Marítima, Oficina de Correos y Telégrafos, Subagencia de la Empresa de Comercio Agrícola, etc. Ni siquiera se omitió el cuidado de los últimos yámana para los cuales se construyó una aldea junto al río Ukika, a tiro de cañón de la Base, permitiéndoseles así acercarse -comprendidos todos los riesgos- a las ventajas de la vida civilizada.

El desenvolvimiento progresivo que se constataba en el territorio animaba, entre tanto, a muchos colonos y antiguos ocupantes a regularizar sus concesiones, como ocurrió con José Antimán, Matilde Oyarzún y Pedro Villarroel quienes, respectivamente, recibieron en arrendamiento los campos que ocupaban en el sector de Puerto Toro y terrenos vecinos que se extienden hacia el sur, en la costa oriental de Navarino, en tanto que doña Blanca Ester Gallardo viuda

de Velasco recibía en arrendamiento las islas Picton, Nueva e islotes vecinos¹².

Otro asunto que dice relación con las Islas Australes y que se agitó por estos años, fue el de la creación del *Departamento de Navarino*. Recordemos que ya el Presidente González Videla había sido el primero en anunciar su creación en febrero de 1948 y que tan loable iniciativa no había alcanzado a materializarse. Nuevamente la cuestión cobró actualidad al insistirse sobre ella en febrero de 1954 por parte de la comandancia en jefe de la III^a Zona Naval, en proposición elevada a la jefatura institucional, organismo que a su turno la informó favorablemente remitiendo los antecedentes al Ministerio de Defensa Nacional. Tampoco tuvo suerte esta reiterada proposición, de tal modo que transcurrió el tiempo sin que el Poder Ejecutivo resolviera sobre el particular. Una vez más todavía, en octubre de 1956, se volvió sobre la materia al presentar los diputados Pedro Espina Ritchie y Alfredo Hernández un proyecto por el cual se creaba el *Territorio de Navarino*, iniciativa que se perdería infructuosamente en el tráfigo legislativo, por falta de interés y de superior respaldo.

Tenía importancia el asunto de la organización y dependencia político-administrativo de las Islas Australes. Creada en 1892 la entidad subdelegación dentro de la estructura correspondiente al antiguo Territorio de Colonización de Magallanes, su administración y gobierno se ejercieron en dependencia directa del Gobernador, desde su sede Punta Arenas. Sin embargo al crearse en 1928 la Provincia de Magallanes y estructurarse en departamentos, la subdelegación aludida pasó a integrar con el nombre de Subdelegación de Navarino el Departamento de Tierra del Fuego, cuya capital se fijó en el pequeño puerto de Porvenir. Tal dependencia, al no haber sido suficientemente considerada, no resultó feliz, como que en buena medida constituyó un factor de retardo en el progreso del distrito austral durante los críticos años posteriores a 1930. Ha quedado probada históricamente la total incomunicación y desvinculación entre la Gobernación y servicios públicos fueguinos y los gobernados del sur lejano. Si hasta la vinculación física entre Porvenir y la zona austral, cuando la comunicación se hizo obligatoria por razones legales, debió hacerse por la vía de Punta Arenas, único centro con el que tradicionalmente tuvo comunicación el área del Beagle. Tan evidente resultaba la incongruencia, que cuando se puso en marcha

¹² Decreto N° 1.462 de 24 de octubre de 1956, del Ministerio de Tierras y Colonización.

la “política austral” ella se dirigió y realizó directamente a través de Punta Arenas, con absoluta prescindencia de la Gobernación de Tierra del Fuego. Hombres públicos, legisladores y altos jefes de la Armada, comprendieron claramente el notorio error administrativo-geográfico y procuraron, como se ha visto, a través de sucesivas iniciativas corregir la situación aunque sin éxito, entendiendo que al desvincular el interés y desenvolvimiento de las islas del sur de aquel territorio que transcurre al norte de los Andes de Tierra del Fuego, creándose con aquéllas un nuevo departamento en la organización provincial, se jerarquizaba la importancia de la región insular meridional y se creaba las condiciones formales para estimular su desarrollo y progreso¹³.

La obra del almirante Mc Intyre

A medida que se sucedían los años y se avanzaba hacia la década del sesenta, cobraba creciente importancia el territorio austral y se observaba con satisfacción ciudadana el progreso y crecimiento del bastión de nacionalidad en que se transformaba *Puerto Williams*, antiguo Puerto Luisa¹⁴, y se apreciaba con justicia la tarea que en su fundación y desarrollo inicial había cabido al contralmirante Donald Mc Intyre. Este prestigioso jefe, típico exponente de los hombres de selección que nutren el historial institucional de la Marina de Chile, es acreedor al reconocimiento del país, pues merced a su celo, inteligencia y tenacidad pudo cumplirse la fundamental primera etapa que dio forma a la política que ¡al fin! hizo posible la incorporación definitiva de las Islas Australes a la nacionalidad chilena y al acontecer civilizador. Mc Intyre pertenece a la estirpe ilustre de marinos como Oscar Viel y Manuel Señoret, cuya acción trascendió lo propiamente profesional rindiendo servicios inestimables a la Nación. Sin ejercer funciones de gobierno territorial como sus dignos antecesores, Mc Intyre compartió con ellos su visión de futuro,

¹³ Así lo entendió también la Intendencia de Magallanes al proponer en 1967 la modificación de la estructura político-administrativa de la Provincia, contemplando la creación de cuatro departamentos, uno de los cuales sería el de Navarino, con una extensión territorial que abarcaría no sólo la jurisdicción geográfica tradicional, sino inclusive la península Brecknock de la isla de Tierra del Fuego, cuya vertiente sur integra el sistema del Beagle.

¹⁴ El nombre primitivo de esta localidad fue impuesto por el pastor Lawrence que lo tomó de una de sus hijas. Puerto Williams fue el nombre dado en homenaje al comandante Juan Williams, jefe de la expedición que en 1843, realizó la ocupación de las tierras patagónicas y fueguinas en nombre del gobierno de Chile.

vivo sentido de nacionalidad y clara comprensión del interés de la República en las tierras del sur de América; por ello saludamos su acción previsoramente patriótica y progresista que lo distingue como ciudadano de selección y que honra a la Armada de Chile en cuyas filas formó con distinción.

Consecuencias del desarrollo de Puerto Williams en la evolución de la zona austral

Al enterarse la primera década de vida de Puerto Williams y señalarse con tal suceso el término de la primera etapa del proceso integrador, podía observarse cómo se habían dado las consecuencias esperadas de la progresista acción oficial. El extremo meridional del territorio nacional no era ya un archipiélago semidesconocido, poblado por escasos pioneros sin mayor destino, marginados de los beneficios del progreso y sometidos a extraña influencia, sino una región donde se trabajaba y alentaba chilenidad, donde las ventajas del adelanto civilizador se extendían por doquiera, exhibiendo un pequeño pero promisorio núcleo de desarrollo en el confín mismo del planeta, cuya realización enorgullecía con razón al país¹⁵.

Para 1964 Puerto Williams era un pueblo atractivo y pintoresco, casi una viva representación de las antiguas factorías de frontera, cuyo aspecto alegraba al visitante, y que prosperaba y crecía a ojos vistas y que ya había completado su equipamiento en materia de servicios de todo orden, inclusive religiosos, y al cual animaban numerosos habitantes, que con no disimulada satisfacción se proclamaban residentes de la población más austral del mundo. Desde el punto de vista social, su presencia en el área austral justificaba día a día las esperanzas que se habían tenido al fundarlo, así como servía ampliamente como base para el desenvolvimiento de las múltiples actividades de carácter naval y jurisdiccional.

Así, de la forma ya considerada, se había iniciado la segunda fase histórica del desenvolvimiento de las Islas Australes y llevado a cabo, con las limitaciones propias que la colonización *sui generis* realizada a través de la Armada de Chile implicaba (visión más estratégica que económica, preferencia por los intereses propios de la institución con menoscabo de aquellos del sector civil, etc.), lográndose sin embargo

¹⁵ En 1960 el Censo Nacional de Población señaló un total de 500 habitantes al sur del Beagle, cifra que expresaba un crecimiento apreciable sobre las cantidades registradas en el pasado medio siglo.

alcanzar con éxito pleno las metas y propósitos previstos. Pudo, en un decenio y algo más, exhibirse una labor francamente admirable, cuyo mérito debe atribuirse fundamentalmente a la decisión y a la preocupación de la Marina de Chile y, dentro de ella, a los jefes que en su momento debieron conducir o hacer cumplir los programas, como también a los oficiales, suboficiales, marineros y personal civil que trabajaron en el área austral con dedicación patrióticamente ejemplar.

Capítulo Segundo

El nuevo impulso colonizador

*Circunstancias que imponían una nueva acción colonizadora.
El Plan Navarino. Medidas varias de progreso y desarrollo.
Los últimos pioneros de Magallanes*

Para 1965 ya era entendimiento común en los círculos de gobierno en cuanto a haberse dado cima a una etapa en la política austral. Debía, por fuerza del tiempo y las circunstancias, darse mayor persistencia y profundidad al esfuerzo de colonización estatal *sui generis*, transformándolo en un proceso más civil y haciéndolo compatible con las posibilidades potenciales reales de desarrollo del área. De esta concepción hubo de surgir el llamado *Plan Navarino*, como expresión de un esfuerzo fundamentalmente oficial, no ya apoyado en la labor de un instituto armado, sino basado en la acción de un organismo más afín con los objetivos inmediatos perseguidos (explotación económica de los recursos naturales, incremento poblacional, etc.) como lo era la Corporación de la Reforma Agraria, con todas las ventajas que de su trabajo y presencia podían derivarse, tales como asistencia técnica, créditos, promoción social, y una participación más decisiva de un factor vital sin cuyo concurso no podía esperarse éxito alguno: el poblador, el hombre en quien en definitiva, más allá de los organismos estatales recaía, como recae, el desafío que representa el desarrollo en prosperidad de la zona más austral del territorio continental magallánico y chileno.

A estas alturas se hace necesario considerar el estado en que se encontraban las tierras fiscales existentes en la zona y ocupadas a distinto título. Fuente suficiente de información para el efecto son las inspecciones realizadas en octubre de 1965 y mayo de 1966 por funcionarios de la Inspección de Tierras de Magallanes, por

especial encargo del ministerio del ramo, a fin de contar con el indispensable antecedente actualizado que permitiese plantear y reordenar la ocupación, con miras a un mejor y más apropiado uso del recurso suelo, como parte fundamental del plan gubernativo en consideración¹.

De esta acuciosa labor inspectiva es posible apreciar la superficie ocupada, el grado real y calidad de explotación que presentaban los predios y realizar algunas consideraciones sobre los arrendamientos, concesionarios u ocupantes, así como poder comparar el estado y grado de las explotaciones del momento con aquellas existentes en el mejor tiempo del período colonizador.

Cabe tener presente que para entonces, de la no pequeña superficie territorial de las Islas Australes, sólo existían clasificadas las tierras situadas en la mitad oriental, esto es desde la porción este de la gran isla Hoste hasta la isla Nueva, incluyéndose por el sur a algunas islas del grupo Wollaston, con una superficie total aproximada de 600.000 hectáreas. La clasificación había sido realizada durante los años de 1930 y había comprendido únicamente las tierras fiscales estimadas como aptas para la explotación ovejera, criterio utilizado en la época para expresar su uso económico, y señalado en la formación de porciones o lotes desiguales, obedeciendo más a normas geométricas que a circunstancias físicas topográficas, de allí que, por ejemplo, el interior de Navarino mostraba una gran cuadrícula formada por terrenos inaccesibles e inprovechables. Por lo tanto sólo resultaron utilizables los lotes costeros, vale decir los que poseían una extensa faja litoral en donde se encontraban las mejores secciones de campos, sitios planos, pequeños valles y vegas pastosos, y en general zonas mayormente libres de nieves y turberas. El resto del territorio, la parte occidental, por sus características geográficas adversas para la explotación y ocupación por el hombre, había sido desechado para el objeto y se mantenía como gran reserva natural prístina.

Para 1965/66 se hallaban ocupadas un total de 244.900 hectáreas en las islas Hoste (40.000 has.), Navarino y adyacentes (174.000 has.), Picton, Nueva, Lennox y algunos islotes e islas menores (30.000 has.).

En Hoste, Carlos Martínez Díaz arrendaba los lotes 1 y 3, y Teolinda González Chandía hacía otro tanto con el lote 2. Los dos primeros eran campos difíciles que poco reeditaban a su concesionario, en tanto que el lote 2 era tan malo, que su arrendataria podía a duras

¹ Informes del funcionario señor Juan Secul Ciscutti, de fecha 27 de octubre de 1965, y del topógrafo señor Joaquín López Flores, de fecha 16 de mayo de 1966 (Archivo Inspección de Tierras de Magallanes).

penas subsistir de la explotación. En la isla Navarino, comenzando por el extremo noroccidental poblaba Carlos Gil, veterano colono, los lotes 1 y 2 (Leuaia), campos que habían sido de Isorna en el pasado; se trataba de terrenos regulares en calidad, con algunas mejoras, que el viejo Gil trabajaría en el futuro con su yerno, igualmente antiguo colono, Carlos Martínez Díaz. El lote 4 (Santa Rosa), primitiva concesión de los Figue, se encontraba arrendado desde muchos años antes por Francisco Filgueira Castro, quien exhibía en el predio buenos trabajos en empastadas, limpias, cercos, etc. El lote 5, de puerto Mejillones, conformaba la reserva indígena y a la fecha estaba ocupado por ocho familias yámana y mestizas. Los lotes 3 (isla Button), 6 y 7 (Róbalo y Luisa) habían sido entregados en concesión a la Armada, institución que mantenía en los dos últimos, sin duda los mejores campos de la isla y que habían pertenecido a la familia Lawrence, una explotación lanar de cierta importancia. El lote 8 (puerto Eugenia) era arrendado por Fabián Martínez Díaz, quien lo tenía prácticamente abandonado. Cabe hacer presente que los campos precedentes enumerados, conjuntamente con aquellos de Wulaia, Douglas y los de Picton eran los de mayor aptitud ganadera de la región. Al sureste de Eugenia venían los campos de puerto Toro y punta Guanaco (lotes 9, 10 y 11); el primero ocupado por José Antimán, quien vivía y explotaba en pobres condiciones, en tanto que el 10 era arrendado por Matilde Oyarzún, la que dadas las características naturales del predio lo trabajaba con harta dificultad. El lote 11 se encontraba para entonces disponible, pero sería ocupado a poco andar por José del Carmen Teca Raín.

En el litoral sur se hallaban otras explotaciones de Fabián Martínez, lote 12, antigua concesión Beban, y lote 14, que fuera de la familia Grandi. Entre ambos campos se sitúa el lote 13, que arrendaba y mantenía en el más completo abandono Carlos Martínez Gil, sobrino de aquél. En la costa occidental se encontraban la estancia de Jorge Grandi, lote 15 de Bahía Douglas, sitio de la última misión evangélica, que también evidenciaba la escasa preocupación de su concesionario y, hacia el norte en Wulaia, los antiguos campos de los pioneros Mladineo y Vrsalovic (lote 16), que a la fecha eran concesión de la Marina.

Completaban este panorama de las tierras fiscales, el lote que conformaban las islas Picton, Nueva e islotes vecinos, que era arrendado por la Sucesión Velasco que mantenía una buena explotación ovejera, y la isla Lennox, concesión de la Armada Nacional desde 1954, en donde residían dos o tres familias campesinas que mantenían con la autorización de aquélla algunos rebaños de ovejas.

Con esta rápida mirada puede apreciarse que para 1965/66 había desaparecido prácticamente todo rastro ocupacional de los antiguos colonizadores y que se mantenían apenas una docena de explotaciones, que mostraban niveles de calidad y producción en general pobres y deficientes, pudiéndose observar además una fuerte concentración, como que entre el grupo familiar Martínez Díaz-Gil y la Marina detentaban de hecho el sesenta por ciento de la superficie aprovechable y porcentaje superior aún de las tierras más favorables².

Se imponía en consecuencia revisar y reordenar las concesiones, a objeto de lograr un mejor y más eficiente aprovechamiento de los campos pastoriles, sustituyendo en lo posible a la persona del estanciero-arrendatario por grupos de familias campesinas que, aportando su trabajo comunitario, obtuviesen un rendimiento más económico de las explotaciones y recibiesen en conjunto los ingresos de que hasta entonces gozaba únicamente el titular de la concesión. Ese fue el principio de filosofía agraria del Plan Navarino, que inspiraría una nueva forma de colonización pastoril.

Persuadido el gobierno del Presidente Eduardo Frei sobre la necesidad de llevar adelante, sin mayor dilación, un programa de fomento para las Islas Australes, que configurara la segunda etapa de la política austral y que asumiera esta vez un aspecto fundamentalmente civil y desarrollista, promovió la formación de una comisión interministerial que estudió, elaboró y puso en ejecución un plan de adelanto, cuyos objetivos consideraban la creación de un polo de desarrollo en la sección oriental de la isla Navarino y la explotación de los sectores económicos, en orden a la creación de condiciones favorables para el sostenimiento, progreso y bienestar de un grupo social de la envergadura suficiente como para conformar un núcleo de vida urbana³. Para llevar a buen término el referido plan, se estimó necesario abordar cuatro aspectos fundamentales: a) social, cubriendo necesidades de tipo cultural, de confort, de servicios múltiples, de comunicaciones, etc.; b) económico, en materia de ganadería ovina y bovina, pesquería y turismo; c) científico, prospección de recursos pesqueros y mineros; y d) político: vigorización de la presencia nacional en la zona austral⁴.

² El IV Censo Agropecuario Nacional de 1965 indicó para la comuna-subdelegación de Navarino una riqueza pecuaria formada por 27.252 cabezas ovinas (aproximadamente el 1% del total provincial), 908 vacunos, 163 caballares, 52 cerdos y 298 aves de corral. La producción de lana censada fue de 57.530 kilos, a razón de 2,8 kilos por animal esquilado, rendimiento muy inferior al término medio de Magallanes.

³ Antecedentes Plan Navarino, Intendencia de Magallanes.

El plan gubernativo comenzó a ponerse efectivamente en marcha durante el año 1967, enfatizando inicialmente los aspectos agrario y de obras públicas. Aunque la actividad no había cesado en el área desde 1953, especialmente en Puerto Williams, cobró mayor énfasis con el nuevo programa de desarrollo. Las señales de laboriosidad comenzaron a advertirse por doquiera, en Williams naturalmente, en Puerto Toro, en Puerto Eugenia, en las islas, con nuevas obras y construcciones: viviendas, edificios para escuelas, oficinas, instalaciones varias, muelles, caminos, etc., que fueron surgiendo y entregándose paulatinamente al servicio de la comunidad y del progreso.

Entre tanto, por acción directa del ministerio del ramo, fueron recuperándose diversos campos fiscales por caducidad de contratos o por restitución voluntaria, o aun por permuta. De tal modo que para fines de 1968 y comienzos de 1969 se disponía de cinco lotes fiscales y de la isla Lennox, cuyos campos accedió la Armada ceder para su explotación, con un total inicial de 60.000 hectáreas que luego acreció con otros campos hasta redondear 86.000 hectáreas, comprendiendo el tercio oriental de Navarino, desde Eugenia a bahía Windhond, más las tres islas del este, Picton, Nueva y Lennox. Ellos fueron transferidos a la Corporación de la Reforma Agraria, entidad que a su vez los agrupó en una gran unidad económica de explotación pastoril mixta ovino-bovina, el *Asentamiento de Colonización "Presidente Frei"*, que se puso formalmente en marcha a comienzos de 1969.

Como parte del plan, se decidió acometer la refundación de Puerto Toro y la ampliación y/o mejoramiento de los caseríos de Puerto Eugenia, Caleta Piedra (Picton), Caleta Las Casas (Nueva) y Caleta Cúter (Lennox) existentes desde antiguo, a fin de radicar a las familias de los colonos del asentamiento. Así, poco a poco, la actividad febril se extendió al área oriental del distrito y comenzaron a surgir casas, galpones y otros edificios, corrales, cercados, en particular en Puerto Toro, que recobraba vida de tal manera luego de tres cuartos de siglo, localidad en la cual se fueron levantando, además, edificios para bodegas y oficinas, y se instalaron servicios tales como escuela básica,

⁴ En este plan entraron a participar originalmente los Ministerios de Relaciones Exteriores, a través de la Dirección de Fronteras y Límites del Estado, de Agricultura, de Obras Públicas, de Educación, y de la Vivienda y Urbanismo; la Intendencia de Magallanes, e instituciones autónomas como la Corporación de Fomento de la Producción, la Corporación de la Reforma Agraria, el Instituto de Desarrollo Agropecuario y, naturalmente, la Armada de Chile. Posteriormente se incorporaron el Instituto de Fomento Pesquero, el Instituto de Investigaciones Geológicas, la Empresa Nacional del Petróleo, la Corporación de Magallanes y la Corporación de Obras Urbanas, entre otras entidades y servicios.

retén de carabineros y radiocomunicaciones, dándose comienzo a obras de importancia para el saneamiento del terreno, dotación de agua potable, alcantarillado y energía eléctrica.

A comienzos del mes de febrero de 1969 visitó la zona del Beagle durante su viaje al territorio antártico nacional, el Presidente Frei, quien pudo apreciar personalmente la múltiple actividad que se llevaba a cabo en el área, recorriendo detenidamente las obras de Puerto Williams y de Puerto Toro, brindando el estímulo de su presencia y reconfortadora palabra a los operarios, a los campesinos, a los marinos y pobladores, animándoles a proseguir su noble obra de chilenidad.

En mayo del mismo año con la presencia de los Ministros de Relaciones Exteriores y de Defensa Nacional, Gabriel Valdés Subercaseaux y Sergio Ossa Pretot, respectivamente, del Intendente de Magallanes y gran número de jefes navales, militares, funcionarios y periodistas, se inauguró oficialmente el Asentamiento Presidente Frei, que ya había entrado a funcionar desde algunos meses antes, y se refundó Puerto Toro, que se constituía en el núcleo demográfico y de servicio de la nueva entidad de colonización y que con su existencia pasaba a desplazar a Puerto Williams de su condición de centro habitado más austral del mundo⁵.

Mientras, de tal manera, se iba dando cumplimiento a las distintas fases del plan gubernamental en el distrito insular meridional y se proseguían varias otras obras, como parte del programa estatal de fomento, grupos de geólogos prospectaban cuidadosamente toda la zona en busca de vetas minerales económicamente explotables y embarcaciones contratadas por el Instituto de Fomento Pesquero surcaban en todas direcciones las aguas interiores, canales, senos y bahías rastreando, conociendo y evaluando los técnicos en ellas embarcados, los riquísimos recursos del mar austral, fuente de actividad económica de importantes proyecciones futuras, y que ya durante el transcurso de las investigaciones lograron interesar a empresas pesqueras instaladas en Punta Arenas y otros puntos de Magallanes y el país, en la posibilidad de extender su faena industrial hasta el área meridional.

⁵ En 1928 cuando el gobierno de la época planeaba la fundación de un centro administrativo en Navarino el Gobernador Marítimo de Magallanes, Alejandro Yáñez, sugirió atinadamente se le diese el nombre de *Almirante Señoret* al futuro poblado en homenaje al ilustre marino. Refundado Puerto Toro pensamos que constituiría una acción de reparadora justicia rebautizarlo (tal como ocurriera con Puerto Luisa) con el nombre de Puerto Señoret en recuerdo del mandatario cuya preocupación de gobierno se señaló con distinción en las Islas Australes, aunque tal posibilidad cabe también para el caso de Puerto Navarino.

El progreso regional se ejemplarizaba en Puerto Williams. Su sola presencia en el extremo civilizado de América representaba un motivo de justificado orgullo para la Nación; al llegar el año 1970 se acercaba al millar de habitantes y las varias obras de adelanto con las que se le venía dotando, entre otras un muelle de importancia, servicios y abastecimientos de todo tipo para la atención de naves mayores y menores, etc., fortalecían su posición como base de apoyo para las actividades navales y marítimas en general, como de centro social de creciente importancia que lenta pero inexorablemente comenzaba a abrirse hacia la vida civil, preparándose para recibir antes de mucho tiempo los benéficos resultados del turismo, para lo cual la joven localidad, como el distrito entero, ofrecían la riqueza variada de sus admirables y prístinos recursos escénicos.

Al irse cumpliendo las distintas fases del Plan Navarino, se pudo ir apreciando la consecución de parte importante de los altos objetivos tenidos en vista al concebirlo e impulsarlo. La realidad, al iniciarse la década de 1970, se imponía con arrolladora fuerza: las Islas Australes formaban ya indisoluble y definitivamente parte integrante del cuerpo vivo y activo de la República, y en ellas animaba en consecuencia una comunidad de hombres y mujeres que, aunque aislada geográficamente, residía y trabajaba en los centros urbanizados con abundancia de medios y ventajas, como en el interior de los campos o en el extenso litoral, y aun en los lugares más desamparados y remotos en donde el interés de la Nación exige actividad y presencia permanentes, realizando la cotidiana tarea con dedicación, alegría y esperanzas, conformando una nueva suerte de gentes de selección que se sentían como los *últimos pioneros de Magallanes*, verdadera vanguardia de la humanidad laboriosa en las fronteras de la civilización⁶.

Mucho y áspero camino había debido recorrerse a lo largo de ochenta años, cuyo transcurso había sido jalonado por los trabajos esforzados de los antiguos mineros y cateadores, colonizadores y navegantes, por el afán humanitario y cristiano de los misioneros, por las muestras de preocupación y patrióticos desvelos de hombres públicos y oficiales de marina, por las frustradas esperanzas de los pobladores, por el acontecer rutinario de los contados habitantes de los días sin historia... en fin; gracias a ellos, a los hombres recios y a las no menos sufridas y heroicas mujeres que los acompañaron, las Islas Australes habían dejado de ser un trozo olvidado de Chile

⁶ Declaraciones de Orlando Chodil, presidente del Asentamiento Presidente Frei, hechas al diario *El Magallanes* de Punta Arenas y publicadas en la edición del día 30 de noviembre de 1971.

para pasar a ser un territorio animado que proclamaba como pocos su nacionalidad.



Vapor *Keel Row* de Braun & Blanchard,
cargando vacunos en Puerto Pescado, isla Nueva, hacia 1927.



Niñas yámana de la Reserva de Mejillones en 1940.



Grupo de niños yámana en Mejillones.
Junto a ellos el practicante Octavio García (1940).



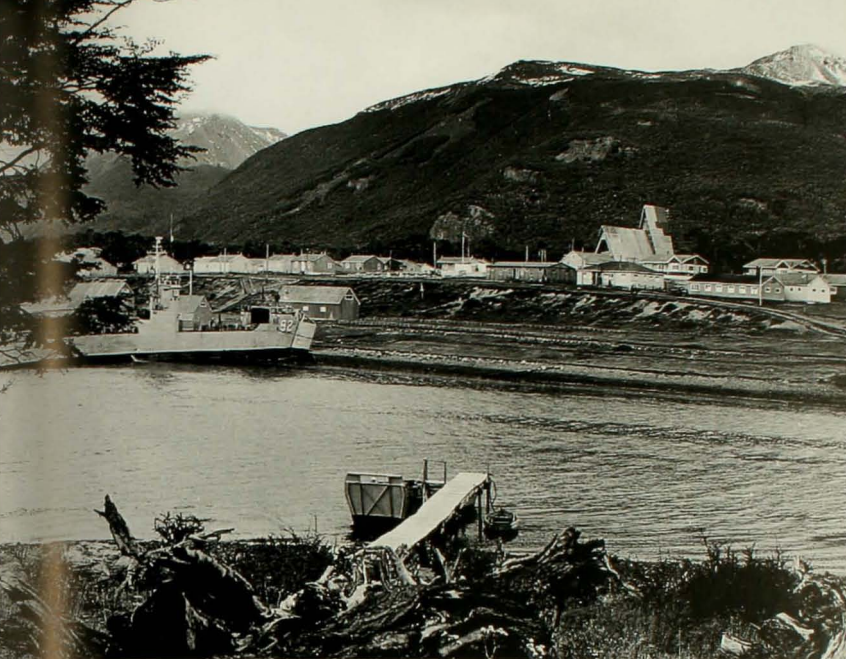
Parte de la comunidad yámana de Puerto Mejillones en 1940.
Al centro, con gorra, el jefe de la misma José Milicich.



Esquila de ovejas por indígenas de la Reserva de Mejillones en 1940.



Contraalmirante Donald Mc Intyre G. bajo cuya responsabilidad se realizó la reafirmación jurisdiccional de Chile sobre las Islas Australes.



Aspecto de Puerto Williams hacia 1960.



Aspecto del barrio naval de Puerto Williams (2002).



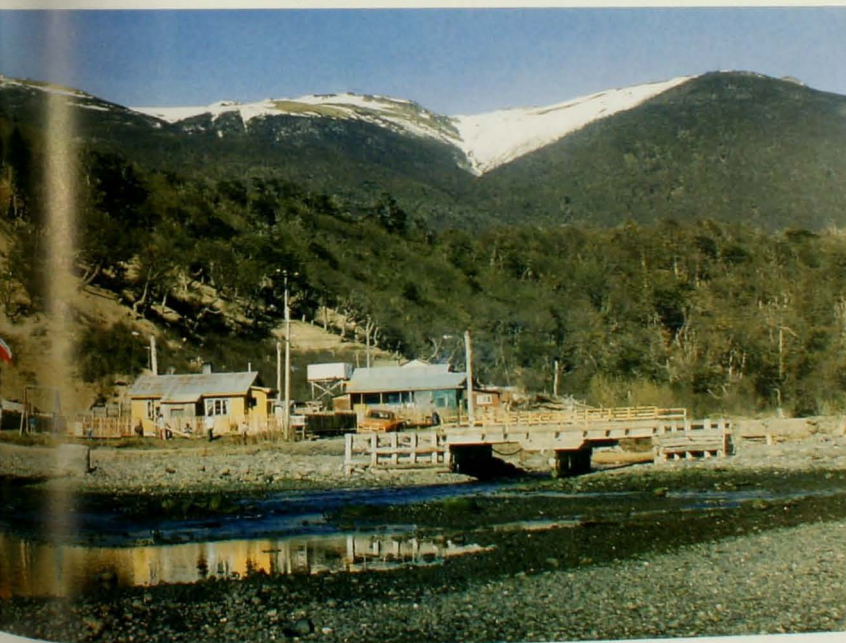
"Casa Stirling", edificio fundacional de las misiones evangélicas, luego de ser rearmado y restaurado en P Williams (Vista posterior, 2005).



Panorama del sitio histórico de Wulaia, isla Navarino.
Se observa el edificio de la antigua Radio-Estación de la Armada de Chile.



Aspecto de un conchal en el litoral norte de la isla Navarino que demuestra la recurrencia de la presencia yámana a lo largo del tiempo.



Villa Ukika, barrio yámana de Puerto Williams, hacia 1998.



Aspecto de la Isla Hornos, con el morro terminal, visto desde el noroeste.



Presidente de la República don Ricardo Lagos de visita en el Parque Etnobotánico "Omora" (2004).



Trabajos científicos en el sector de los montes Dientes de Navarino (2004).



Vista de la Alcaldía de Mar en Puerto Navarino (2005).



Vista aérea de Puerto Williams, capital del Cabo de Hornos (2004).



Vista de Puerto Toro (2005).

Cuarta parte

La cuestión del Beagle

Capítulo Primero

El origen del problema. Las interpretaciones geográficas y jurídicas

El Tratado de 1881. Posesión y jurisdicción

El día 23 de julio de 1881 las repúblicas de Chile y Argentina suscribieron solemnemente el tratado que establecía las bases que permitían dar fin al antiguo litigio, que desde hacía treinta y cuatro años, preocupaba a los gobiernos y pueblos respectivos, a propósito del dominio de la Patagonia y Tierra del Fuego y la correspondiente división de jurisdicciones.

No había sido tarea fácil arribar a esa conclusión, que satisfactoriamente anunciaban los conductores de las dos naciones. Ambas habían puesto, en la larga y muchas veces ingrata discusión de los años precedentes, todo su empeño para mostrar lo que a juicio de sus más autorizados tratadistas y hombres públicos, constituían sus excelentes títulos. Cuando al fin se logró el acuerdo, los gobernantes de los dos países entendieron, y así lo expresaron, que tanto el uno como el otro habían hecho sacrificios de sus derechos en favor del entendimiento pacífico conseguido, alejando los nubarrones ominosos que por instantes habían parecido querer oscurecer el horizonte.

Personalmente concordamos con quienes en su oportunidad manifestaron que Chile hizo un sacrificio de proporciones en aras de la paz, la concordia y el mejor entendimiento entre pueblos hermanos, al ceder en puntos a los cuales tantos y tan sólidos como antiguos títulos de orden histórico, jurídico y jurisdiccional le otorgaban el derecho a defender con tenacidad la posición mantenida.

No corresponde tratar en esta obra la cuestión misma, ni abordar el análisis de los títulos exhibidos, como el estudio de sus consecuencias de todo orden; basta señalar que el tema ha sido exhaustivamente

considerado por historiadores y especialistas en derecho internacional de las dos repúblicas a lo largo de más de un siglo, sin que a la fecha haya cedido -a nivel exclusivamente académico se entiende- el interés por darle término, y ello no por una inútil intención de revisionismo, sino por el más digno afán de establecer la verdad en cuanto a actuaciones, juicios, acontecimientos y circunstancias de una controversia histórica que en buena medida, al menos para Chile, marcó indeleblemente su posterior acontecer.

El Tratado de 1881 en sí, señala el deslinde general entre los territorios chileno y argentino y expresa las bases prácticas para su determinación en el terreno, aspecto que debido a la ambigüedad derivada de la redacción de alguna de sus frases más importantes, dificultó la realización práctica de los trabajos de deslinde y dio origen a distintas interpretaciones que, a su tiempo, exigieron protocolos y declaraciones aclaratorias que hicieron posible el inicio y progreso de las tareas de demarcación fronteriza.

En lo que dice relación con los límites en la Tierra del Fuego, el Tratado de 1881 señala una división general del territorio siguiendo la línea imaginaria del meridiano 68° 34' oeste de Greenwich, de acuerdo con el siguiente texto:

ARTICULO TERCERO.- En la Tierra del Fuego se trazará una línea que, partiendo del punto denominado Cabo del Espíritu Santo en la latitud 52° 40', se prolongará hacia el sur, coincidiendo con el meridiano occidental de Greenwich, sesenta y ocho grados treinta y cuatro minutos, hasta tocar en el Canal "Beagle". La Tierra del Fuego, dividida de esta manera, será chilena en la parte occidental y argentina en la parte oriental. En cuanto a las islas, pertenecerán a la República Argentina la isla de los Estados, los islotes próximamente inmediatos a ésta y las demás islas que haya sobre el Atlántico al Oriente de la Tierra del Fuego y costas orientales de la Patagonia; y pertenecerán a Chile todas las islas al Sur del Canal de "Beagle" hasta el Cabo de Hornos y las que haya al Occidente de la Tierra del Fuego¹.

Así establecida la división del solar fueguino, se dio comienzo a la ocupación efectiva del territorio, en la sección correspondiente, por cada una de las dos repúblicas.

En la parte meridional, que es la que interesa a este trabajo, Argentina fue la primera en hacerlo aprovechando la preexistencia de la Misión de Ushuaia, que se prestaba admirablemente para asentar

¹ República de Chile. *Controversia en la región del Canal Beagle* (Laudo Arbitral, Ginebra, 1977).

su presencia en la zona sur del territorio. Y allí se estableció a partir de 1884, año en que envió a las aguas australes con tal objetivo a la División Expedicionaria del Atlántico Sud al mando del comodoro Augusto Lasserre, instituyendo al establecimiento misional de Ushuaia como cabecera jurisdiccional. A partir de aquel momento, las autoridades argentinas comenzaron a disponer con libertad del uso y concesión de las tierras situadas en las inmediaciones de la isla grande de Tierra del Fuego y ubicadas al norte de la vía habitual de navegación del canal Beagle, inclusive la isla Gable y menores vecinas que se adjudicaron al misionero Thomas Bridges, sin reclamo ni protesta alguna por parte de Chile. Esta nación, a su turno, se hizo presente en el área austral a partir de 1888, iniciando una serie de actividades de orden jurisdiccional, tales como exploraciones, concesiones y cateos mineros, concesiones de campos, permisos de navegación, control de pesquerías, trabajos hidrográficos, etc., disponiendo a su tiempo libremente, y sin objeción alguna por parte de las autoridades argentinas, de las pequeñas islas e islotes ubicados en el canal Beagle en la vecindad de la costa de Navarino (Whaits, Snipe y otros varios), como de las mayores islas orientales ubicadas al sur del mismo. Sin duda que la mejor muestra de ese *modus operandi* mutuamente aceptado, lo constituyó el hecho acontecido al misionero Bridges, quien al querer ocupar la isla Picton con el propósito de formar en ella un establecimiento industrial de aserreo de madera, primero, y una estancia ganadera, después, se dirigió no a la autoridad argentina vecina residente en Ushuaia y con la que mantenía inmejorables vínculos, sino al poco conocido Gobernador de Magallanes, que habitaba en la lejana Punta Arenas, obteniendo en 1896, como se ha visto antes, la autorización de rigor y con posterioridad la concesión pertinente, en debida forma.

Así se prosiguió por parte de la República de Chile el ejercicio pleno e irrestricto de su posesión y soberanía en las islas orientales del archipiélago austral, por espacio de más de dos décadas, hasta que en 1915 al protestar formalmente el gobierno de la República Argentina por los actos de jurisdicción que Chile desarrollaba en las islas Picton, Nueva y Lennox, y derivar tal protesta en negociaciones que concluyeron en un acuerdo de arbitraje, aquella nación obtuvo que la república del Pacífico reconociera por vez primera en forma oficial la litigiosidad de las expresadas islas.

¿Qué había ocurrido entonces que venía a alterar de tal modo la tranquilidad con que hasta el momento se había llevado la actividad jurisdiccional en las aguas y tierras del extremo sur fueguino?

A estas alturas entra a jugar un papel histórico perturbador la

discutida personalidad del ingeniero Julio Popper, de cuyas incursiones por la ciencia geográfica arranca el origen de lo que con los años derivaría una áspera controversia. En efecto, ya en 1891 el indicado empresario aurífero con hechuras de geógrafo, había publicado un mapa en el que al señalar la parte oriental del archipiélago del sur de la Tierra del Fuego, atribuía la soberanía de las islas Picton y Nueva a la República Argentina, al indicar que el curso del canal Beagle en su parte oriental no era el tradicionalmente aceptado, sino otro que seguía por entre las islas Picton y Navarino, y salía al océano dejando al norte a aquélla y Nueva, y al sur a Lennox, reafirmando tal novedoso concepto geográfico por medio de conferencias y escritos, atribuyendo por sí y ante sí al país del Plata una jurisdicción que no correspondía sobre parte del territorio insular meridional. Esta extemporánea actitud de Popper sin embargo, teniendo en cuenta el valimiento que tenían su persona y opiniones en los círculos del Instituto Geográfico Argentino, no pudo pasar desapercibida, y fuera por su personal influencia o por el convencimiento que supo despertar en sus admiradores, el hecho es que ya en 1894 dicha entidad preparó y publicó un Atlas en que las islas mencionadas figuraban bajo dominio argentino². En cualquier caso la concepción de Popper sirvió para que en la república del Plata se despertase preocupación e inquietud entre hombres de Estado, geógrafos y marinos por la materia, y muy pronto abundaron las opiniones que lograron interesar a la cancillería y al gobierno en general en el asunto, de tal modo que ya durante la época estival de fines de 1899 y comienzos de 1900 la Marina Argentina llevó a cabo diversos trabajos hidrográficos, con la intención de fortalecer con antecedentes técnicos la argumentación que sostenía el curso de la boca oriental del canal Beagle, según la teoría enunciada por Popper. Con todo, aunque parezca extraño, no existió unanimidad de pareceres sobre la materia, ya que así como Popper había ideado un curso oriental del Beagle, que derivando del tracto normal oeste-este tomaba rumbo sur-sureste, pasando entre Picton y Navarino, para luego torcer hacia el oriente siguiendo entre aquélla y Lennox, y finalmente desembocar entre ésta y Nueva con rumbo sur, otro autor, Estanislao Zeballos, que fuera prestigioso canciller y hombre público de Argentina, manifestaba que la entrada oriental del canal se abría entre el extremo sudoriental de Navarino

² En 1885 el geógrafo Mariano Felipe Paz Soldán ya había incluido en su obra *Diccionario Geográfico Estadístico Nacional Argentino* no sólo a las islas Picton, Lennox y Nueva, sino también a Navarino, las Wollaston y otras menores bajo la soberanía argentina. Sin embargo en ediciones de años posteriores el autor se retractó y reconoció como chilenas a todas las islas nombradas.

y el cabo San Pío en la costa de Tierra del Fuego, con lo que las tres islas quedaban de lleno dentro de la enorme boca. Paul Groussac, otro tratadista argentino, seguía un planteamiento semejante, pero reducía la entrada del canal, extendiéndola desde punta Yawl, poco al sur de Puerto Toro, hasta el cabo San Pío, viniendo a dejar esta teoría únicamente a Picton dentro del canal, mientras que el teniente, después almirante, Segundo R. Storni, hacía pasar al canal entre Navarino por un lado y Picton y Lennox por el otro. Tal diversidad de opiniones, lejos de fortalecer la alegación argentina la hacía inconsistente, pues perdía seriedad la posición, máxime si se tiene en cuenta el hecho que, en años posteriores, hubo autores y personeros que derechamente propugnaron reclamar un nuevo límite en el área que dejara como argentinas, no ya las tres islas orientales, sino otras situadas hacia el sur, de dominio chileno jamás cuestionado, como lo son algunas islas pertenecientes a los grupos de las Wollaston y Cabo de Hornos e incluso, como ocurrió en oportunidades, hasta la misma isla Navarino y demás existentes al sur hasta el cabo que da remate al continente³.

Chile, por su parte, mantuvo invariablemente su posición original, que por lo demás surgía de la sola lectura del artículo tercero del Tratado de 1881, en cuanto a que el canal Beagle corría de oeste a este más allá de Navarino, entre las islas Picton y Nueva de una parte, y la Tierra del Fuego de la otra, por lo que las islas quedaban del lado sur del eje del paso marítimo y por lo tanto eran de su dominio soberano, actuando en consecuencia ejerciendo múltiples como ininterrumpidos actos de jurisdicción desde 1888 en adelante, como se ha visto en capítulos anteriores.

Ante las interpretaciones geográficas suscitadas en la parte argentina, surgieron las interpretaciones jurídicas que aparecieron tanto en Chile como en la nación vecina.

Desde luego, hubo en Chile quienes se dieron a la tarea de leer y

³ Los mapas británicos posteriores al Tratado de 1881 señalaron todos, sin excepción, el límite entre Chile y Argentina en el sector del canal Beagle corriendo por la línea media del paso marítimo y saliendo al océano entre el cabo San Pío y punta Waller, extremo norte de la isla Nueva, dejando a Chile la soberanía sobre las tres islas orientales. El más nombrado sin duda es el mapa impreso en Londres por la casa Hurst & Blackett y que con el título de *Map of the Southern Regions of the Republics of Argentina and Chile showing the Boundany determined by the Award of King Edward VII in 1902*, fue incluido por el Delegado del Arbitro, coronel Thomas H. Holdich en su conocido libro *The countries of the King's Award*. Más expresiva aún es una carta del Almirantazgo Británico publicada en 1922 por Imray, Laurie, Norie & Wilson Ltd. de Londres, titulada *Magellan Strait and Cape Horn*, que en un recuadro colocado sobre la parte interior de Tierra del Fuego expresa a la letra *The island De los Estados (Staten Ids.,) and all islands lying eastward of Tierra del Fuego, belong to the Argentine Republic. Westward and soutward of Tierra del Fuego the islands belong to Chile*. Esta carta tuvo nuevas ediciones en los años 1924 y 1927.

examinar cuidadosamente el texto y antecedentes del tratado, que constituían su historia fidedigna, con el fin de analizar sus conceptos geográficos y deducir de allí la consistencia e inconsistencia de las posiciones mantenidas por uno y otro país.

Debe tenerse presente que la segunda parte del ya transcrito artículo tercero del Tratado de 1881 señalaba que pertenecerían a la República Argentina, en enumeración taxativa, *la isla de los Estados, los islotes próximamente inmediatos a ésta “y las demás islas que haya sobre el Atlántico al oriente de la Tierra del Fuego...”* y no al sur de la gran isla, vale decir que si a Argentina se le adjudicaba así tan claramente lo que estaba al este de la referida isla, quería significarse que para Chile quedaban las tierras que estaban al sur de la Tierra del Fuego y ello se expresó en la frase que corre a continuación en el artículo y pertenecerán a Chile *“todas las islas al sur del Canal Beagle hasta el Cabo de Hornos...”*, cuya redacción estimamos no fue la más apropiada pues tal vez habría resultado más explícito decir todas las islas al sur de la Tierra del Fuego, como estuvo en el pensamiento de los hombres que lograron laboriosamente las bases del acuerdo. Las islas ubicadas en el interior del canal Beagle o no estuvieron probablemente en el conocimiento de los redactores, o si estuvieron, se estimó que no valía la pena referirse a ellas por su pequeñez y ninguna importancia; como fuera, no se las consideró en modo alguno. Ahora bien, por donde se las mire las islas Picton, Lennox y Nueva no están al oriente sino al sur de la Tierra del Fuego, y por tal razón no se adjudicaron a la República Argentina. Como su existencia era archiconocida al momento de redactarse el tratado, y no es posible suponer que se incurrió en el absurdo de omitirlas en su adjudicación, y como, por otra parte, consta que entre los antecedentes cartográficos utilizados por los negociadores estuvieron cartas y mapas del Almirantazgo Británico, debe concluirse con toda lógica que tales personeros las vieron y las entendieron geográficamente al sur de la Tierra del Fuego, separadas de ella por el canal Beagle. Así se entendió en Chile desde el primer momento y por tal razón se ejerció plena soberanía sobre las tantas veces mencionadas islas⁴.

Más así como en Argentina surgieron los intérpretes geográficos, en Chile apareció con alguna posterioridad una opinión que atribuyó a este país la soberanía absoluta del paso marítimo, basándose en el tenor literal de aquella frase del artículo tercero del tratado, que señala la división en la gran isla de Tierra del Fuego siguiendo el meridiano determinado *hasta tocar en el Canal Beagle*. Su autor, el periodista Alberto Fagalde, se afirmó en la referida expresión para controvertir el derecho de Argentina a la utilización de las aguas del

canal, manifestando que la jurisdicción de esta república en la Tierra del Fuego, al oriente del meridiano 68° 34', llegaba a su término justamente donde aquéllas comenzaban.

Se advirtió, en fin, por otros, que al disponer el tratado sobre las tierras situadas al norte y al sur del Beagle, no se había hecho mención a la jurisdicción sobre las islas e islotes ubicados dentro de él al este del meridiano 68° 34', como tampoco a la división de sus aguas, por lo que existía una omisión que era necesario salvar, repartiendo soberanías mediante la conclusión de un acuerdo. Tal opinión surgió de la predominancia que se daba a la frase *pertenecerán a Chile todas las islas al sur del Canal Beagle...* conjugándola con aquella de *...hasta tocar...*

De todo ello se inferían tres posiciones: 1) El canal Beagle íntegro pertenecía a Chile y por la misma razón todas las islas e islotes situados dentro de él y, obviamente, al sur del mismo (Tesis Fagalde). 2) Chile era soberano de las islas ubicadas al sur del canal y al surgir la controversia sobre su dominio, lo que procedía era definir geográficamente el curso del mismo paso en su parte más oriental (Tesis tradicionalmente sostenida por la cancillería chilena hasta 1960). 3) El Tratado de 1881 señalaba como límite el canal Beagle pero no determinaba la soberanía de las islas e islotes situados en su interior entre los meridianos 68° 34' y 67° 15' oeste de Greenwich, debiendo en consecuencia las naciones ribereñas decidir de común acuerdo la división de las aguas del canal, según su eje, y asignarse mutuamente las islas, islotes y demás tierras emergentes.

Con el tiempo todavía aparecería en Argentina una teoría surgida de la conjugación del texto del Tratado de 1881 con el contenido del Protocolo Adicional y Aclaratorio del Tratado de Límites del 23 de julio de 1881, firmado y ratificado durante el año 1893, cuya filosofía y letra establecían que Argentina no podía pretender punto alguno hacia el Pacífico, como Chile no podía pretenderlo hacia el Atlántico, y como las islas litigiosas estaban en el océano Atlántico por aceptarse que la divisoria interoceánica estaba en el meridiano del

⁴ Valga a título de ejemplo transcribir lo que expresaba Manuel Señoret en su ya citada Memoria, en la que al referirse al territorio austral lo describía así: *En las tierras que se extienden "al sur del canal Beagle" pueden distinguirse tres grupos o archipiélagos bien determinados: el de las islas Hoste, Gordon, Navarino, Picton, Lennox, o Nueva i otras al oriente, i por último el de las islas Wollaston con las Hermitas al sureste. Debe tenerse en cuenta que estas líneas fueron escritas con fecha 26 de noviembre de 1892 cuando la duda de Popper, origen primero de la cuestión, apenas si trascendía de su autor.*

Similar concepto geográfico anotaba Señoret, como se ha visto antes, en la cláusula primera del contrato de arrendamiento de la isla Picton celebrado con Eustaquio Provoste. Debe tenerse por cierto que la opinión del ilustre mandatario territorial interpretaba cabalmente el sentir de los hombres de mar de la época sobre la materia.

cabo de Hornos, se concluía que Chile no podía ser soberano de ellas, y que al ocurrir así se violaba el espíritu y texto del referido protocolo, estimado fundamental en toda consideración relativa a límites entre las dos repúblicas. A tal teoría replicaría Chile proponiendo en 1954 a la Asociación Internacional de Oceanografía una ponencia sobre la Delimitación natural entre los océanos Pacífico y Atlántico por el Arco de las Antillas Australes, sosteniendo tal ponencia con argumentaciones de carácter oceanográfico y geológico⁵, y adhiriendo a partir de 1964 a la tesis Fagalde, por lo que en virtud de tal interpretación las islas litigiosas quedaban ubicadas en el océano Pacífico, con lo que ratificaba el dominio que el país venía ejerciendo sobre ellas y se utilizaba en su favor el argumento del espíritu y letra del Protocolo de 1893.

Las proposiciones de arreglo

La primera muestra diplomática demostrativa de la intención de encontrar una amistosa solución a la cuestión que se había suscitado, se apreció ya en el año 1905 cuando la cancillería de la República Argentina presentó al ministro plenipotenciario de Chile en Buenos Aires, un proyecto de tratado destinado a solucionar el problema de soberanía surgido entre ambas naciones, documento que en lo sustancial buscaba fijar el eje o línea media del canal Beagle a fin de permitir la división de jurisdicciones dentro del mismo y hasta el meridiano 67° 15', y luego preparar los antecedentes geográficos necesarios para señalar el rumbo por donde corría el canal a partir del meridiano indicado y determinar, en consecuencia, a qué nación pertenecían las islas Picton, Nueva e islotes adyacentes. Reunidos los antecedentes técnico-geográficos serían posteriormente remitidos al gobierno de Su Majestad Británica para que, actuando como árbitro, determinara la dirección o rumbo del canal Beagle en su sector oriental.

Cabe hacer notar que este proyecto no mencionaba a la isla Lennox, con lo que la soberanía chilena sobre la misma recibía un

⁵ La divisoria interoceánica propuesta, arrancaba del continente americano en la punta oriental de la Tierra del Fuego (península Mitre), seguía por la isla de los Estados, banco Burwood, rocas Cormorán (Shag Rocks), isla Georgia del Sur, islas Sandwich del Sur, islas Orcadas del Sur hasta tocar el continente antártico en la extremidad de la Tierra de O'Higgins (Península Antártica), extendiéndose al norte y al este de esta línea divisoria el océano Atlántico y al sur y oeste de la misma el océano Pacífico. El gigantesco arco geológico recibió el nombre indicado por su similitud con aquel de las Antillas.

implícito reconocimiento.

Sin embargo, el proyecto no llegó a materializarse en un acuerdo y la cuestión planteada por Argentina no varió, vale decir que Chile prosiguió ejerciendo su pacífica jurisdicción sobre las islas, como sobre el resto de la zona archipielágica meridional.

Al año siguiente fue la cancillería chilena la que asumió la iniciativa sobre el particular, sometiendo al representante argentino ante el Palacio de la Moneda un proyecto de Tratado Complementario de Demarcación de Límites, interesantísimo documento que en su artículo primero disponía la división jurisdiccional en el canal Beagle de la misma forma como lo hacía el proyecto argentino del año anterior, pero agregando que a contar del meridiano de punta Navarro, en Tierra del Fuego (67° 15'), la línea limítrofe se dirigía en derechura al punto medio ubicado entre las puntas Moat (Tierra del Fuego) y Norte (Picton), para proseguir al océano, con lo que las tres islas controvertidas venían a quedar al sur de la línea demarcatoria, o sea quedaban confirmadas como chilenas⁶.

El artículo segundo de este proyecto disponía, previsoramente, la delimitación de las soberanías comunes en el territorio antártico, fijando un límite que, pasando entre la isla Clarence del grupo de las Shetland del Sur y las Orcadas del Sur, llegaba al extremo de la península antártica, prosiguiendo luego al sur en equidistancia de las dos costas, de tal modo que serían chilenas las tierras polares situadas al oeste de la línea divisoria y argentinas las ubicadas del lado oriental de ella⁷.

Sensiblemente, tan prudente sugerencia que, junto con resolver el problema del Beagle, habría ahorrado futuras preocupaciones al permitir la división de jurisdicciones en la Antártica y consolidar la soberanía de las dos naciones, eliminando la presencia de terceros extraños como después sucedería, no llegó a concretarse y la atinada como oportuna iniciativa permanecería en los archivos diplomáticos como una elocuente muestra de recta, pacífica y constructiva intención⁸.

Corrió luego el tiempo con tranquilidad total en el área del Beagle, haciéndose notar solamente algunas actividades de la Armada

⁶ Esta proposición es muy semejante en su trazado a la contenida en el mapa incluido en la obra de Sir Thomas H. Holdich, ya citado.

⁷ Alfredo Rizzo Romano, *La Cuestión de Límites con Chile en la Zona del Beagle*, (Buenos Aires, 1968), págs. 132 - 133.

⁸ Apenas dos años después, en 1908, Inglaterra hacía públicas sus Cartas Patentes en cuya virtud incorporaba a la jurisdicción de su colonia de las Islas Falkland las islas subantárticas del Atlántico sur y una buena porción del territorio antártico que enfrenta a Sudamérica, sector donde precisamente se radicaban y radican los intereses de Chile y Argentina.

Argentina ejercidas sobre costas y aguas de la isla Navarino y otras adyacentes y que fueron amistosamente advertidas por Chile. De este modo se llegó al año 1914, en que dos actos administrativos del gobierno chileno tornaron a poner de actualidad la cuestión. Uno lo fue la declaración que establecía como mar jurisdiccional o neutral las aguas interiores del estrecho de Magallanes y aquellas correspondientes a los canales australes, formulada a propósito de la Gran Guerra Europea. El segundo acto que suscitó la reacción en el gobierno del Plata, fue la publicación del decreto de fecha 15 de diciembre de 1914 que prorrogaba el arrendamiento de las islas Picton, Nueva e islotes menores vecinos en favor del concesionario Mariano Edwards. En conocimiento de tales actos, la República Argentina protestó ante la cancillería chilena, suceso que a su turno dio pie para que se reabrieran las negociaciones destinadas a solucionar la cuestión de las islas del extremo sur. Así se llegó a la conclusión de un Convenio de Arbitraje, suscrito en Buenos Aires el día 28 de junio de 1915 entre el Ministro de Relaciones Exteriores de Argentina, José Luis Murature, y el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Chile, Emiliano Figueroa. Por el documento suscrito, las dos repúblicas convenían someter al arbitraje de la Corona Británica la definición de la soberanía de las islas Picton, Lennox, Nueva e islotes adyacentes, así como de aquellas islas e islotes ubicados dentro del canal desde el meridiano de Picton hasta el meridiano 68° 34'.

Es menester señalar que, por el hecho de la suscripción de este documento, Chile reconocía por vez primera en forma oficial la condición de litigiosas para las expresadas islas meridionales.

Pese a los buenos propósitos de los respectivos gobiernos y a las aprobaciones de los Senados de ambos países, el convenio no llegó a ratificarse plenamente y perdió toda eficacia. La cuestión de tal manera volvió a aquietarse, prosiguiendo ambos países sus actividades en las jurisdicciones que les correspondían, sin registrarse durante el transcurso de los años hechos o incidentes que perturbaran mayormente la armónica convivencia chileno-argentina.

Se arribó de este modo al año 1933, en que nuevamente las cancillerías hicieron pública su intención de reabrir las conversaciones para lograr un acuerdo que hiciese posible el arbitraje pactado en el protocolo de 1915. Pese al buen ánimo así proclamado, por diversas causas las negociaciones no se iniciaron sino hasta 1938, concluyendo las mismas con la firma en Santiago, el día 4 de mayo de aquel año, de un nuevo convenio por el cual se acordó someter la definición de la soberanía sobre las islas en disputa a la decisión de un árbitro, designándose para ello, por parte de los gobiernos

compromitentes, al Procurador General de los Estados Unidos de América, Homer S. Cummings.

Tampoco este convenio pudo prosperar, al no obtenerse la indispensable ratificación legislativa para su vigencia, como por causa de las discrepancias surgidas entre las cancillerías a raíz del fallecimiento del árbitro propuesto, acerca de si la designación de que se le había hecho objeto lo había sido en consideración a su persona, o en razón de su alta investidura. Como fuera, el asunto no marchó y el documento sin vigencia pasó a engrosar el ya voluminoso archivo de papeles expresivos de buenos deseos y mejores intenciones.

Transcurrió un apreciable lapso y recién en 1948 se volvió a actualizar la cuestión, al retomar la cancillería chilena la iniciativa proponiendo, aunque sin mayor fruto, nuevamente el arbitraje para dar solución al litigio de las islas del Beagle, pero sustrayendo de la controversia a la isla Lennox.

Tiempo después, ambos países interesados tomaron a manifestar su intención de solucionar pacíficamente el problema limítrofe del sur, en sendas declaraciones hechas públicas el 2 de mayo de 1955, expresando la decisión común de llevar adelante los arreglos conducentes al acuerdo de arbitraje, decisión que pese a lo publicitada tampoco llegó a alcanzar concreción formal.

Se llegó finalmente al año 1960 en que con el antecedente inmediato del primer incidente de gravedad registrado en el área del canal Beagle algún tiempo antes, como se verá más adelante, las dos naciones luego de conversaciones laboriosas, estando Chile representado por su Ministro de Relaciones Exteriores Enrique Ortúzar y la Argentina por su Embajador Enrique Nores, suscribieron en Santiago con fecha 19 de marzo de ese año, una Declaración Conjunta, en cuya virtud se establecían, entre otras materias, las bases del acuerdo para someter al arbitraje la ya vieja cuestión. El acuerdo mantenía en lo sustancial los puntos expresados en los convenios de 1915 y 1938, con la doble novedad que significaba la exclusión del arbitraje a la isla Lennox e islotes vecinos, que se reconocían como pertenecientes a Chile, disposición contenida en los proyectos argentino de 1905 y chileno de 1948, y los islotes Becasses que se reconocían como de soberanía argentina; ello por una parte, y por la otra, la novedad del reemplazo de la Corona Británica, árbitro tradicional, por la Corte Internacional de Justicia de La Haya, lo que significaba un éxito para la posición argentina que había sostenido tal predicamento.

El hecho de ir acompañadas las bases del acuerdo de arbitraje por otro documento en cuya virtud se pactaba entre Chile y Argentina

la libertad de navegación, o *paso inocente* como se le calificaba, de buques de guerra de esta nación por canales chilenos, materia de suyo delicada, despertó vivísimas y agitadas controversias, en las que participaron hombres públicos y políticos, legisladores, tratadistas y especialistas en derecho internacional, la prensa en general y comités cívicos, concitando el interés de todo Chile. Ello, finalmente, ante la fuerte presión de la opinión pública que exigía considerar separada y cuidadosamente ambas materias y no conjuntamente como había ocurrido, motivó el rechazo del acuerdo pactado, retornando la cuestión al estado inmediatamente anterior a marzo de aquel año, con el agravante de que la situación en el teatro austral se iba volviendo delicada por momentos, transformándose el problema de pacífico, que lo había sido por más de medio siglo, en una pugna candente que exigía gran prudencia en el manejo y un laborioso como cuidadoso acuerdo a fin de no excitar sentimientos ni herir susceptibilidades nacionalistas en ambos países.

La cuestión se agudiza

Realmente hasta el año 1958 la República de Chile había ejercido de hecho y de derecho, según su legítima posición, plena jurisdicción sobre las islas Picton, Lennox y Nueva, como sobre los islotes que se sitúan sobre la parte sur del eje del canal Beagle en la sección comprendida entre Tierra del Fuego y Navarino, tanto como Argentina lo había hecho sobre la isla Gable, demás islotes vecinos y otros situados en la ya referida parte interior del canal, sin que ni uno ni otra sufriesen perturbación alguna de hecho. Sólo las protestas diplomáticas, algún inamistoso gesto local de carácter intrascendente y pasajero y una que otra incursión, sin mayores consecuencias, de naves argentinas en aguas jurisdiccionales chilenas, expresaban la litigiosidad.

Más el año 1958 acarrearía consigo un hecho lamentable, que alteraría este cuadro y transformaría la cuestión de tranquilamente litigiosa en peligrosamente explosiva.

El día 12 de enero de ese año, una nave menor de la Armada de Chile, realizando una actividad normal considerada indispensable dentro de las labores de mejoramiento de las rutas marítimas, colocó una baliza ciega en el islote Snipe que se encuentra en la inmediata vecindad de la costa nororiental de Navarino en pleno canal Beagle, islote sobre el que Chile había ejercido tradicional jurisdicción al

disponer de su uso para el pastoreo de animales y entregarlo en concesión para su explotación ganadera, y que consideraba como incuestionablemente propio, desde que se halla ubicado hacia el sur de la parte media del canal, tantas veces considerada en proyectos y acuerdos de los dos países como línea divisoria de soberanías. De allí que tal jurisdicción chilena sobre Snipe nunca había sido objetada.

Al poco tiempo, la Armada Argentina, sin embargo, retiró la baliza indicada y puso en su lugar una luminosa con los respectivos colores nacionales, señal que a su turno volvió a retirar y reemplazar la Marina de Chile por una baliza semejante a la primera.

Se sucedieron luego las inevitables protestas sin que continuase el mutuo y alternativo cambio de señales, pero el día 9 de agosto de 1958 una nave argentina de mayor porte, el destructor *San Juan*, procedió a destruir a tiros de cañón la baliza puesta por Chile en el islote y, acto seguido, desembarcó en el mismo un contingente de marinería. Conocidos estos hechos por la opinión pública chilena, sobrevino una reacción de indignada y unánime condenación y se produjeron manifestaciones populares y estudiantiles de repudio al hecho, creándose un clima de hostilidad contra la República Argentina, a lo que no era ajena la prensa escrita y la radiotelefonía, viviendo el país entero un estado no usual de excitación y nacionalismo exacerbado. Había dolido hondamente una acción tan incalificable como desproporcionada, que no se correspondía con las actitudes y conductas observadas en el pasado. Las relaciones entre las dos repúblicas sufrieron tal deterioro, que alcanzaron por aquellos aciagos días de agosto su nivel más bajo desde comienzos del siglo; hubo incluso exaltados que exigieron una acción de represalia proporcionada a la llevada a cabo por la Marina Argentina. En todo caso, el gobierno chileno se negó a toda conversación mientras el islote permaneciera ocupado, accediendo Argentina a los pocos días, en actitud conciliadora, a su desocupación, circunstancia que contribuyó a calmar el nerviosismo y a tranquilizar los espíritus. Debe tenerse presente, para una mejor comprensión de la situación, que el problema del Beagle no era el único que entonces preocupaba a las dos repúblicas; también existía un foco de tensión en otro punto de la larguísima frontera común, en el sector de Palena-Río Encuentro, donde las cosas también habían llegado a asumir un cariz de cuidado, lo que como era natural afectaba la normalidad de las relaciones y la amistad de los dos países.

En Argentina, en Buenos Aires en particular, el caso tuvo muchísima menor relevancia, lo cual no obstó para que allí también se cultivara y exacerbara la animosidad antichilena. Pero al fin, como se ha visto,

se impuso la cordura y los dos gobiernos, por declaración conjunta del 17 de agosto de tan infausto año, expresaron el compromiso de abstenerse de realizar nuevos actos jurisdiccionales en la zona litigiosa y acordaron retrotraer la situación al estado anterior al día 12 de enero.

El incidente, bajo todo punto de vista lamentable, si bien sirvió para reafirmar la premura que había por llegar, de una vez por todas, a un acuerdo que permitiese la solución definitiva del viejo y ya agriado litigio, hizo también que las epidermis nacionalistas quedaran hipersensibilizadas, de manera tal que cualquier otro acto o acontecimiento aun de ribetes nimios alcanzaría proporciones desmesuradas en el futuro, con las únicas consecuencias desfavorables de perturbar la armonía y buen entendimiento entre chilenos y argentinos, y obstaculizar la marcha de las negociaciones en procura del indispensable arreglo.

Pasó el tiempo sin que se registraran otras incidencias notables de mención que los ocasionales fondeos de buques argentinos en aguas jurisdiccionales chilenas, seguidos de las correspondientes notificaciones por parte de embarcaciones nacionales y de las protestas diplomáticas de rigor por la alteración del *statu quo*.

En 1966 sin embargo la situación volvió a subir de tono. En dicho año Chile, siempre obrando conforme lo dictaba lo que juzgaba su buen derecho, procedió a colocar balizas y otras señales para el mejor servicio de la navegación en la ruta del canal Beagle, según lo entendía necesario la autoridad marítima. Estos elementos fueron a su tiempo advertidos y retirados por la Armada Argentina, protestándose por esta nación por lo que se estimó que era una violación del *statu quo* pactado en años anteriores. Posteriormente y ya en 1967, durante el mes de agosto, tuvieron lugar los sucesos del barco frigorífico *Ballenita*, de bandera panameña, que fue multado por la autoridad chilena al negarse a acatar su capitán las disposiciones de practica en aguas nacionales del canal Beagle. No se había aquietado aún la agitación en Argentina provocada por el conocimiento de tal hecho, cuando la opinión pública de esa nación, como la chilena, se impusieron de la captura el día 18 de agosto -mes que definitivamente parecía poco propicio para las relaciones entre ambos pueblos- de un pequeño pesquero, el *Cruz del Sur*, por parte de una patrullera chilena en aguas del canal situadas entre las islas Gable y Navarino. La reacción de la cancillería y de la prensa del país del Plata fue muy viva y el reclamo airado ante el gobierno chileno no se hizo esperar, el que conciliatorio accedió a restituir el pesquero, como sus elementos de pesca y productos de la misma que habían sido incautados, con lo

que la tensión bajó de punto y se aquietaron los ánimos. Pero al poco tiempo una patrullera chilena, la *Quidora*, incursionó el día 28 de noviembre en aguas de la bahía de Ushuaia y paso Romanche, que aunque litigiosas siempre habían estado bajo jurisdicción argentina, hecho que significó que se repeliera con disparos de advertencia a la nave incursora, mientras en dicho país las autoridades y prensa publicitaban el acontecimiento y se reclamaba por la actitud chilena que fue duramente juzgada, exigiéndose una posición resuelta y enérgica en el área. En tanto en Chile el asunto también adquiría resonancia, aunque no en el grado que se constataba en el país vecino, de cualquier modo la relación entre las dos naciones llegó nuevamente a un estado delicado y serio. Una vez más, la prudencia -siempre presente en los momentos difíciles de las relaciones chileno-argentinas-, permitió manejar la situación, recobrar la tranquilidad y reemprender el camino del acuerdo final, para liquidar la ya demasiado agitada como prolongada controversia⁹.

Los incidentes relatados habrían de ser, de momento los últimos que se producirían en el área litigiosa y tanto Chile como Argentina dieron pruebas fehacientes de poder controlar y precaver con responsabilidad, cuanta actitud u opinión pudiese ser estimada como perturbadora del *modus vivendi* y de las negociaciones en marcha.

Al fin el acuerdo

Entre tanto en Chile se había producido, en 1964, el cambio constitucional de gobierno y la nueva administración procedió a retirar del Congreso Nacional el Acuerdo de 1960 que se encontraba esperando ratificación legislativa, dando de tal modo satisfacción a la opinión pública que había visto en tal cuerpo de documentos, juzgando la forma en que había sido presentado, muestras de debilidad y aquiescencia que se estimaban no correspondientes con una posición digna para el interés nacional.

Por la misma época tanto Chile como Argentina, por intermedio de sus respectivas cancillerías, estaban empeñados en fijar las bases del acuerdo que permitiera poner fin a otro litigio serio que se encontraba pendiente, el de Palena-Río Encuentro, lo que al fin se logró, entregándose el asunto al arbitraje de S.M. Británica, quien

⁹ Por disposición presidencial el oficial a cargo de la patrullera fue llamado a retiro.

en diciembre de 1966 dictó su laudo que fue estimado satisfactorio para ambas partes, eliminándose así un punto de viva fricción para la mutua y mejor convivencia.

Quedaba libre de tal manera el camino para abordar con mayor tranquilidad el viejo problema austral.

Los últimos incidentes locales de 1967 y 1968 acicatearon la búsqueda del ansiado acuerdo, tarea que se emprendió con paciente laboriosidad por parte de la cancillería chilena, encontrándose al fin la consecuente correspondencia en la cancillería platense, fijándose de común acuerdo las bases para poner término al antiguo pleito de jurisdicción en la zona del canal Beagle.

De este modo, y con no disimulada satisfacción, el día 22 de julio de 1971 los gobiernos de Chile y Argentina hacían conocer a sus pueblos y al mundo el acuerdo de someter al arbitraje de Su Majestad Isabel II, Reina de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la solución del prolongado diferendo.

Las bases del histórico acuerdo contenían como materia litigiosa, para la República Argentina, la determinación de las jurisdicciones marítimas correspondientes en el canal Beagle, a partir hacia el oriente del meridiano 68° 36' 38" 5" oeste de Greenwich, y el dominio de las islas Picton, Nueva y Lennox e islotes adyacentes; en tanto que para Chile lo era el dominio de las islas Picton, Lennox, Nueva e islotes adyacentes y todas las demás islas e islotes cuya superficie total se encuentra íntegramente dentro del área comprendida en el arbitraje¹⁰.

¹⁰ La zona mencionada quedó determinada por seis puntos cuyas coordenadas geográficas eran las siguientes:

A...	54° 45'	Latitud S.	68° 36' 38,5"	longitud O.
B...	54° 57'	" "	68° 36' 38,5"	" "
C...	54° 57'	" "	67° 13'	" "
D...	54° 24'	" "	67° 13'	" "
E...	54° 24'	" "	66° 25'	" "
F...	54° 45'	" "	66° 25'	" "

Por su forma se la denominó en el lenguaje diplomático de ese tiempo, "el martillo".

Capítulo Segundo

El proceso arbitral y sus consecuencias

El Laudo y las tensiones sobrevinientes

Los términos del compromiso de arbitraje establecían la constitución de un tribunal *ad hoc*, la Corte Arbitral o de Arbitraje, integrado por cinco jueces de la Corte Internacional de Justicia, que debía conocer de la materia controvertida sometida a su jurisdicción y pronunciarse sobre la misma, decisión que sería puesta en conocimiento del árbitro, el que dictaría el laudo correspondiente para oficializarla y darle vigencia. Esta fórmula era el resultado de una transacción entre las partes, pues Chile había insistido en el mantenimiento del árbitro designado en virtud del Tratado de 1902 y, por lo tanto, no aceptaba la intervención en tal calidad de la Corte Internacional de Justicia, postura sostenida por Argentina, la que a su turno rechazaba la participación de la Corona Británica.

Instalada la Corte Arbitral en la ciudad de Ginebra, Suiza, y una vez establecidas las normas de procedimiento, el tribunal convocó a las partes a la presentación de sus alegaciones y probanzas.

El proceso arbitral propiamente tal se inició en junio de 1973 con la entrega de las Memorias, esto es, los alegatos y su apoyo documental. Durante 1974 se agregaron las Contramemorias y sus anexos, y, al año siguiente, las Réplicas, mediante las cuales las partes se refutaron recíprocamente sus argumentaciones, y se añadieron nuevas pruebas para sostener las respectivas tesis.

El proceso se completó durante 1976 con la visita de la Corte Arbitral al territorio litigioso (marzo), lo que permitió a sus integrantes apreciar *de visu* la realidad de la ocupación y el estado de desarrollo de las islas en litigio; y, por fin, la instancia judicial terminal conformada por los alegatos verbales de los abogados de las partes, que se realizó

en Ginebra durante los meses de septiembre y octubre, cumplida la cual la Corte se avocó al análisis de los argumentos y pruebas de las partes a fin de tomar la decisión pertinente.

La Nación Chilena se dispuso entonces a conocer el fallo, en un ambiente de completa tranquilidad que surgía de su íntima convicción sobre la bondad de sus derechos soberanos y de la confianza de haberse realizado por sus representantes una defensa maciza y contundente de los mismos. Esa tranquilidad sólo había sido y era ocasionalmente perturbada por las noticias que daban cuenta de algunos incidentes menores ocurridos en la zona litigiosa, por lo común fondeos de naves argentinas en aguas nacionales o vuelos de aeronaves del vecino país sobre territorio chileno. Una sombra de inquietud derivaba asimismo de las informaciones procedentes de Buenos Aires, referidas a opiniones oficiales respecto del alcance territorial del eventual laudo, esto es, que el mismo no resolvería la totalidad de los problemas australes, por cuanto quedaría por determinar la situación del frente marítimo-terrestre desde la parte sur del “martillo” hasta el cabo de Hornos.

El 18 de febrero de 1977 la Corte de Arbitraje emitía en Ginebra su veredicto que fue elevado a la consideración del real árbitro, según los términos del compromiso de 1971. El Gobierno de Su Majestad Británica en la condición que investía aceptó la decisión de ese tribunal y la oficializó mediante una Declaración que fue firmada en Londres por la Reina Isabel II el día 18 de abril. Esta declaración y aquella decisión, que en conjunto conformaban el laudo, fueron puestas en conocimiento de los representantes de Chile y Argentina el 2 de mayo de 1977.

En lo que interesa, esto es, en la parte dispositiva del fallo, la Corte de Arbitraje había decidido:

(i) que pertenecen a la República de Chile las islas Picton, Nueva y Lennox, conjuntamente con los islotes y rocas inmediatamente adyacentes a ellas;

(ii) que la línea roja que se traza en la carta anexa titulada “Boundary-Line Chart” -la cual constituye parte integrante de la presente Decisión (Compromiso de 22 de julio de 1971, Artículo XII (I)- constituye el límite entre las jurisdicciones territoriales y marítimas de las Repúblicas de Argentina y Chile, respectivamente, dentro de la zona enmarcada por las líneas rectas que unen los puntos de coordenadas A, B, C, D, E y F especificados en el Artículo I (4) de dicho compromiso, la que se conoce como “el Martillo” DECISION párrafo 1);

(iii) que dentro de dicha zona, pertenece a la República Argentina

*el título a todas las islas, islotes, arrecifes, bancos y bajíos que estén situados al norte de dicha línea roja; y a la República de Chile, el título a los que estén situados al sur de ella*¹.

Esta disposición se completaba con una cláusula que establecía un plazo de nueve meses para dar cumplimiento al fallo, y con otra por la que se ordenaba a las partes dar cuenta de *“las medidas de carácter legislativo, administrativo, técnico u otro que estimen preciso adoptar conjunta o separadamente, a fin de cumplir la presente Decisión”*.

Ello, en buenas cuentas, significaba que se había otorgado el debido respaldo jurídico a la invariable, consistente y correcta interpretación que a contar de 1881 había hecho Chile del artículo tercero del tratado de marras. Mostraba, además, plena conformidad con la tradición de posesión pacífica por parte de esta nación en los territorios materia del arbitraje.

Difundido el laudo, la reacción nacional se dio en un ambiente de regocijo cívico, pero con sorprendente sobriedad, exenta de toda connotación patrioter, con apenas alguna solitaria disensión por parte de los que insistían en ver un despojo en el reconocimiento arbitral de aguas y tierras de jurisdicción argentina en el interior del canal Beagle. La Nación Chilena entendió que sencillamente se había hecho justicia, como correspondía. Como pocas veces en la historia contemporánea, pueblo y autoridades mostraron mayor unidad de sentimiento.

Distinta fue la reacción en Argentina. De partida, la cancillería bonaerense al informar sobre el contenido del laudo, declaró que era una materia que se hallaba en estudio, añadiendo que esa república mantenía *el principio de que ningún compromiso obliga a cumplir aquello que afecte intereses vitales de la nación o que perjudique derechos de soberanía que no hayan sido expresamente sometidos a la decisión de un árbitro por ambas partes*². Era éste un párrafo deliberadamente ambiguo, pero decidor en cuanto al curso que habría de seguir la controversia.

Desde el primer momento, abrumadoramente, la opinión pública se manifestó sorprendida, desolada y disconforme (y aun indignada en muchos casos) con el fallo. Hubo, ciertamente, excepciones honrosas como fueron los pareceres de algunos prestigiosos hombres públicos que acogieron con serena comprensión el laudo arbitral. Entre éstos estuvo Miguel Angel Zavala Ortiz, ex-Ministro de

¹ República de Chile, *Controversia en la región del Canal Beagle* (Ginebra, 1977), págs. 269 y 271.

² *El Mercurio*, Santiago, edición del 3 de mayo de 1977.

Relaciones Exteriores, quien recordó entonces que *Como principio fundamental de nuestro comportamiento internacional, debemos recordar que hace a la dignidad de la República respetar y acatar los compromisos libremente contraídos que no afecten su soberanía. Yo diría que como se ha pronunciado el arbitraje, no representa ninguna pérdida efectiva para la Argentina. El país no pierde nada de lo que tuviese. No se le quita algo que esté poseyendo. En cambio, se aclaran y reconocen situaciones que padecían de una peligrosa incertidumbre*³.

El conocimiento del laudo y el consiguiente disgusto popular-hábilmente, orquestado por círculos patrioter- condujo a la progresiva pérdida de la mesura y abrió las compuertas a nuevas reclamaciones, ahora desmedidas. Basta recorrer la prensa argentina de la época y la copiosa bibliografía originada en la materia para comprender ese ambiente que pasaría a perturbar el curso de la cuestión.

Ello tenía otra motivación, como era la realidad de una situación que subyacía al problema principal y que en las circunstancias por las que se pasaba emergía con toda su fuerza: la necesidad de la delimitación de los espacios marítimos chileno y argentino en el sur de la Tierra del Fuego, de acuerdo con las normas del Derecho Internacional, puesto que las proyecciones de los correspondientes territorios se superponían.

De allí que, conjugándose ambas situaciones en el contexto del ánimo predominante, surgieran de inmediato planteamientos que pronto confluirían en el reclamo de soberanía sobre el sector marítimo-terrestre que se extendía entre la isla Nueva y el cabo de Hornos, al que se dio en llamar "Frente Atlántico", y que debidamente aderezados con interpretaciones de carácter jurídico por parte de hombres públicos y tratadistas, asumirían la condición de doctrina oficial: el "Principio Bioceánico". Según esta teoría, el tratado de 1881 había reconocido a la Argentina la jurisdicción sobre toda la costa patagónica-fueguina, hasta el cabo de Hornos, que en esta interpretación pasaba a ser el hito terminal divisorio de soberanía. Dicho principio, de acuerdo con esas argumentaciones, había sido ratificado en el Protocolo de 1893. Por consecuencia, esa república debía exigir el trazado de una frontera marítima, con apoyatura terrestre, que lo salvaguardara de manera definitiva. Esta interpretación revalorizaba así la ubicación geográfica de los islotes Evout, Barnevelt y otros, y de las islas Deceit y Hornos como apoyos terrestres. Más tarde surgiría una variante

³ Id. 5 de mayo de 1977.

extrema de esta teoría, que planteaba derechamente al meridiano del cabo de Hornos como frontera, con lo que debían reconocerse como argentinas todas las tierras situadas al oriente del mismo (parte de las islas Hornos, Herschel, Wollaston y Navarino, las islas Freycinet y Deceit, los islotes Terhalten, Sesambre, Evout y Barnevelt, amén de sus rocas adyacentes), y, va por supuesto, las controvertidas Picton, Nueva y Lennox.

Por cierto, la teoría del cabo de Hornos no era novedosa. Había sido planteada durante la década de 1950 por algunos escritores ultranacionalistas, aparentemente sin mayor acogida en un principio, pero al cabo de majadera repetición había conseguido más y más adherentes entre internacionalistas, oficiales de marina y diplomáticos, hasta concluir como opinión oficial del gobierno de Buenos Aires. En tal virtud, el contralmirante César Augusto Guzzetti, Ministro de Relaciones Exteriores del Presidente general Jorge Rafael Videla, había afirmado sin embargo -adelantándose al resultado del arbitraje- sobre *la existencia de islas argentinas* en el área del cabo de Hornos⁴.

Como consecuencia, se fueron sucediendo a partir del mes de mayo y por todo el resto del año 1977 una serie de incidentes en la zona litigiosa y su extensión geográfica meridional, principalmente sobrevuelos de aeronaves militares sobre islas y fondeos en aguas jurisdiccionales chilenas, de los que el más serio fue el ocurrido el 11 de junio, cuando personal de una nave de guerra argentina instaló una baliza con los colores de ese país en el islote Barnevelt, ubicado en proximidad del cabo de Hornos.

La reacción nacional ante este hecho fue de indignación porque, además del atropello que envolvía, un paso semejante venía a complicar más la situación del área, de suyo delicada, y, también, las relaciones entre las dos repúblicas, por cuanto se trataba de un territorio incuestionablemente chileno, tanto que ya a mediados del siglo XVII el historiógrafo Alonso de Ovalle lo había mencionado entre las islas del Reino de Chile.

En oportunidad de cada incidente el gobierno de Santiago protestó ante el de Buenos Aires, el que a su vez contraprotestó por acciones de aquel que estimaba impropias o lesivas para su interés, como fueron la publicación de mapas oficiales en los que se recogía el resultado del laudo, y la dictación del decreto supremo número 416 del 14 de julio, por el que Chile fijó las líneas de base rectas separatorias de sus aguas interiores y el mar territorial entre los paralelos 41° y 56° sur.

⁴ Ibid. 15 de diciembre de 1976.

Ese ambiente ya enrarecido por cuanto acontecía con periódica recurrencia se vio perturbado asimismo por actitudes que lejos de mejorar la situación la empeoraban, tales como maniobras de naves de guerra menores en aguas del Beagle, declaraciones altisonantes y provocativas de jefes navales, e informaciones sobre adquisiciones de material bélico *para evitar cualquier mutilación geográfica de la nación*⁵.

Entre tanto así ocurría, por iniciativa del Presidente Videla aceptada por el Presidente Pinochet, se habían iniciado conversaciones entre representantes de ambos países con el objeto de tratar acerca de las proyecciones del fallo arbitral en los espacios marítimos australes. Esta gestión no permitió llegar a acuerdo alguno, pues el representante argentino, general Osiris Villegas, planteó a nombre de su gobierno el reconocimiento del laudo a cambio de la aceptación de una frontera de compromiso, que reconociera como argentinas las islas Evout, Barnevelt, Deceit y la mitad de Hornos, con lo que se “bloqueaba” la salida atlántica de Chile. Esta pretensión fue rechazada de plano por el representante chileno Julio Philippi, quien se mantuvo estrictamente en el tema acordado por los Presidentes, vale decir, únicamente la definición de los espacios marítimos⁶. Estaba a la vista así que Argentina deseaba un acuerdo político previo sobre el dominio terrestre.

Así se llegó a diciembre -incidentes repetidos en el área austral y protestas recíprocas de por medio-, cuando nuevamente Argentina asumió la iniciativa, esta vez a través de un enviado personal del Presidente Videla, el contralmirante Julio Torti, jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas argentinas, quien arribó a Santiago el día 5 con una proposición de aquél para su homólogo chileno, Pinochet, que mostraba escasas variantes respecto de la propuesta hecha meses antes por el general Villegas. Esta asumía ahora un carácter más formal, pues se instrumentaba en un documento denominado “Bases para un Tratado Complementario de Límites”, mediante el cual se proponía que las islas Evout, Barnevelt y Hornos pasaban a ser condominio de ambos países. La traza limítrofe sugerida partía desde el punto terminal de la línea divisoria en el canal Beagle establecida por el laudo (punto XX), derivaba hacia el SE hasta alcanzar la distancia de doce millas contadas desde la punta Oriental de la isla Nueva; torcía desde allí hacia el SO en derechura a la isla Evout para continuar al sur en línea recta hasta la de Barnevelt, se

⁵ *El Mercurio*, 4 de agosto de 1977.

⁶ *Ibíd* 26 de febrero de 1978.

prolongaba luego desde este punto hasta encontrar el paralelo del cabo de Hornos, para seguir su curso hacia el oeste, al meridión de la isla Deceit y oblicuar hacia el NO, pasando en equidistancia entre dicha isla y la de Herschel por un lado y la de Hornos por otro, hasta encontrar el meridiano del cabo terminal de América, para concluir siguiendo la coordenada, cortando la isla Hornos, hasta la distancia de 200 millas al sur del cabo. Las aguas situadas en general al occidente de la línea serían chilenas y las ubicadas al oriente, argentinas. Las islas bajo condominio asumirían el carácter de hitos naturales y quedarían neutralizadas a perpetuidad, y serían administradas por un ente binacional de acuerdo con un estatuto especial. La formulación de estas bases no implicaba en modo alguno pronunciamiento sobre el laudo arbitral, respecto del cual Argentina se reservaba la libertad de acción⁷.

Esta propuesta, en palabras del memorando respectivo, buscaba *conciliar en un máximo esfuerzo de flexibilización los puntos de vista expuestos en las conversaciones ya realizadas*, y parecía ser la mayor concesión posible de hacerse por parte de Argentina en la posición extrema en que se había colocado, de acuerdo con su tesis bioceánica. Chile -no podía ser de otro modo- rechazó de plano semejante propuesta que desconocía sus derechos, que emanaban del tratado de 1881, confirmados por una posesión pacífica ininterrumpida y ratificados por la sentencia arbitral del 18 de abril.

La negativa chilena significó el fracaso de la misión Torti y con ello se agregó una nueva razón de disgusto allende los Andes y, por ende, el aumento de la tensión entre las dos repúblicas.

La inminencia de un rompimiento hacía aconsejable cualquier intento de negociación. Fue así que al promediar diciembre se volvieron a reunir los cancilleres chileno y argentino, vicealmirantes Patricio Carvajal y Oscar Montes, respectivamente, pero otra vez sin fruto alguno, circunstancia que contribuyó a ensombrecer el panorama internacional ya afectado por diferentes acciones de propaganda y por medidas administrativas y militares de parte de Argentina, que en nada ayudaban a distender la situación.

Así de ajetreado y azaroso concluyó 1977. Pero el nuevo año se anunciaba todavía más turbulento, aunque nadie podía imaginar hasta qué extremo.

En efecto, las informaciones de prensa correspondientes a los primeros días de 1978 abundaban en antecedentes transmitidos por las agencias internacionales de noticias, referidos a los movimientos

⁷ Ibid. 12 de enero de 1978.

de la flota argentina, que se concentró en un punto indeterminado del Atlántico sur para realizar ejercicios de combate (con misiles y aviones), maniobras de reabastecimiento en alta mar, operaciones de control de tráfico aéreo y exploración, y ejercicios de desembarco de infantería de marina. El día 10 de enero el almirante Massera y el alto mando naval, a bordo del portaaviones *25 de Mayo* habían supervisado parte de las maniobras, en las que tomaban parte treinta unidades de combate y apoyo, incluyendo submarinos. Estos actos eran abiertamente inamistosos y su connotación de ominosa advertencia al país contradictor y eventual adversario era evidente, tanto que ya preocupaban a la prensa internacional.

Como cabía esperarlo, en Chile comenzaron a adoptarse medidas diversas encaminadas a reforzar la seguridad nacional, en particular en la región austral, donde se centraba el foco del litigio, acciones que incluyeron visitas de jefes militares y navales. Ello, por cierto, no significaba seguir el juego prebélico argentino, sino adoptar disposiciones elementales encaminadas a prevenir cualquier riesgo eventual. Por otra parte, y visto el giro que asumía la situación, la cancillería chilena propuso a la argentina recurrir al Tratado de Solución Judicial de Controversias, esto es, someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia (10 de enero), en un nuevo esfuerzo por encontrar una salida al atolladero en que amenazaba convertirse el asunto, ante lo contrapuesta de las posiciones de las partes y el inquietante contexto psicológico. La proposición no merecería siquiera una respuesta.

El punto al que había llegado la situación hizo necesario que el gobierno de Chile reiterara ante el mundo el dominio que la República ejercía en el archipiélago austral. Tal aconteció el 12 de enero en una reunión a la que se convocó a los embajadores acreditados en Santiago, ante los cuales el Ministro Carvajal expuso los antecedentes de la controversia, fundó la soberanía nacional en el tratado de 1881, ratificada por el laudo de 1977, y concluyó declarando: *Solemnemente, y en conformidad con dicho Tratado, el Gobierno de Chile manifiesta los títulos de la República a todas las islas, islotes y rocas que hay al sur del canal de Beagle y hasta el cabo de Hornos*⁸.

Días después, el 25, Argentina informaba sobre la determinación de su gobierno de rechazar el laudo del 2 de mayo de 1977 por considerarlo *insanablemente nulo*, agregándose en la nota por la que se participó tal acto al gobierno chileno que no reconocería la

⁸ Hoy, semana del 18 al 24 de enero, 1978.

*validez de ningún título que invoque la República de Chile sobre la base del Laudo Arbitral para arrogarse derechos de soberanía sobre territorio o área marítima alguna*⁹.

Aunque era aguardada, la noticia causó asombro, desagrado y decepción en la opinión pública chilena. Lo primero, porque no se conocían precedentes para el inaudito gesto de un litigante perdedor, de declarar la nulidad de un fallo judicial que había emanado de un tribunal al que se le había reconocido la competencia y cuyo cumplimiento quedaba librado a su honor nacional. La declaración unilateral de nulidad iba contra la justicia y el sentido común. Desagrado y decepción, porque el pueblo chileno había confiado hasta el último momento en que Argentina sería fiel a su tradición de respeto al derecho y leal al cumplimiento de sus compromisos internacionales.

Al dar ese atrevido paso, Argentina pudo satisfacer la presión nacionalista interna, pero no había mejorado ni un ápice su situación jurídica, amén del descrédito externo al aparecer ante el concierto de las naciones civilizadas como un Estado que hacía escarnio de las normas del Derecho y de su compromiso de acatamiento solemnemente contraído. Tras la efímera satisfacción de algunos o de muchos de sus ciudadanos, y la ausencia total de comprensión y respaldo por parte de terceros países, debía allanarse a aceptar las consecuencias de su equivocada actitud, para acabar a la larga reconociendo, mal de su grado, el legítimo derecho de su contradictor en la ingrata controversia.

Como correspondía, el gobierno chileno hizo público su propio rechazo a la insólita actitud argentina de abrogar unilateralmente el fallo arbitral, al tiempo que reiteraba sus títulos en la cuestión, poniendo de relieve lo inconsistente y contraria al Derecho Internacional y a los tratados vigentes entre ambos países que era aquélla, puntualizándose que la declaración de nulidad carecía de valor jurídico y que por tanto el laudo seguía incólume, era obligatorio y plenamente válido. De igual modo se afirmó entonces la decisión de continuar ejerciendo en plenitud los derechos que le asistían a Chile y que emanaban de esos instrumentos, y manifestaba su voluntad de encontrar un entendimiento directo únicamente en lo concerniente a la delimitación de los espacios marítimos más allá de lo resuelto por el Arbitro, añadiéndose que de no alcanzarse acuerdo, procedía recurrir ante la Corte Internacional de Justicia¹⁰.

⁹ *El Mercurio*, 26 de enero de 1978.

¹⁰ *Ibid.*

A partir de entonces la situación pareció que se escapaba de control y que los acontecimientos conducían a un callejón sin salida, lo que hacía presagiar lo peor. Pero, una vez más, la prudencia inspiró los espíritus de los gobernantes de ambos países y se intentó, en el más alto nivel, un arreglo siquiera para salir del atolladero.

De ese modo los Presidentes Pinochet y Videla se reunieron en Puerto Montt el 21 de febrero en un espíritu compartido de entendimiento y conciliación, suscribiéndose al fin un acta por la que se establecía un sistema de negociaciones en procura de un acuerdo sobre la controversia, a desarrollarse en tres fases. La primera, a través de una comisión mixta cuyo objetivo era el de proponer a los gobiernos, en el término de 45 días a contar de la fecha del acta, *las medidas conducentes a crear las necesarias condiciones de armonía y equidad*, en tanto se trabajaba en la solución integral de las materias de fondo cuyo conocimiento se entregaba a una segunda comisión mixta (segunda fase), que entraría en funciones una vez que ambos gobiernos hubieren concordado respecto de las proposiciones de la primera, disponiendo para el caso de un plazo de seis meses. Las materias de fondo, se referían a la delimitación definitiva de las jurisdicciones en la zona austral; a las cuestiones relacionadas con el Estrecho de Magallanes que indiquen las Partes, considerando los tratados y reglas de derecho internacional pertinentes; las cuestiones relacionadas con las líneas de base rectas y, además, la consideración de medidas para promover políticas de integración, complementación económica, explotación de recursos naturales y protección del medio ambiente, y la coordinación de políticas de defensa de los intereses comunes en la Antártica.

Visto el estado en que se encontraba la situación -y las pasiones envueltas en la misma-, no era para hacerse muchas ilusiones sobre el resultado de los trabajos de ambas comisiones, en especial de la segunda, pero lo rescatable del esfuerzo de la diplomacia militar era la voluntad compartida de mantener conversaciones, circunstancia que por sí misma debía contribuir a bajar las tensiones acumuladas. Desde otro punto de vista, la participación del Presidente Videla y su concurrencia al acuerdo, resultaban señales claras del triunfo de la moderación sobre la exaltación en el seno de la cúpula militar gobernante en Argentina, lo que por cierto no carecía de significación para el curso de los acontecimientos por venir.

Mas si alguno pudo hacerse ilusiones sobre el desarrollo de los acontecimientos a partir de entonces, no tardó en tener razones suficientes para un desengaño. Es cierto que, en apariencia, se había adelantado en establecer las condiciones de distensión indispensables

para proseguir con las conversaciones de fondo, mediante un sistema de consultas ante cualquier hecho que pudiera perturbar la relación entre Chile y Argentina, instancia para la que se acordó que la interlocución habría de corresponder a los estados mayores militares, pero, se reitera, la realidad no mostraba señales de tranquilidad, más bien lo contrario.

En ese ambiente nada proclive al entendimiento se iniciaron las reuniones de la segunda comisión para abordar materias de fondo, aspecto en el que nada se avanzó dadas las irreconciliables posiciones de las partes. A la vista de los impacientes aquella era una instancia inútil, que si fracasaba, dejaría a las partes como única opción el enfrentamiento armado¹¹.

Así parecía ser, en efecto, pues se sucedían los signos que hacían más preocupante el cuadro en la medida que avanzaba el año. Ellos decían relación con la inocultable realidad de los preparativos bélicos de una y otra parte. De hecho, éstos habían llevado un curso soterrado paralelo con las negociaciones político-diplomáticas, ante la eventualidad del fracaso de las mismas, y tenían su justificación, de la parte argentina, en la creciente determinación gubernativa de resolver de una vez por todas, *manu militari*, la prolongada y extenuante controversia, esto es, con la ocupación por la fuerza de las islas litigiosas, posibilidad que no excluía un conflicto territorialmente más extendido; y, de la parte chilena, en la necesidad de defenderse de la probable agresión armada, lo que, como entraba en cualquier cálculo, envolvía la eventualidad de una conflagración abierta y generalizada entre las dos naciones.

Así, en los territorios australes de uno y otro país, para el caso en Magallanes, diversas acciones configuraron esos preparativos: arribos de contingentes, equipos y armamentos, ejecución de obras militares de infraestructura y defensa, incremento en abastecimiento variado más allá de las necesidades de tiempo de paz, ejercicios y maniobras en épocas desusadas, en fin, todo lo cual no pudo pasar desapercibido, no obstante la cuidada reserva con que se operaba. Pero, según se advertía dificultosa la negociación en desarrollo, esos emprendimientos se fueron extendiendo a lo largo de la frontera común y ya no pudieron ocultarse al conocimiento público. Una sombra apocalíptica parecía cubrir el cono meridional del continente.

Estando de esa manera las cosas, los trascendidos respecto del

¹¹ Para una más detallada información sobre la materia sugerimos ver nuestra obra *Historia de la Región Magallánica*, tomo IV, págs. 1306 y sgtes.

curso de las conversaciones de la Comisión Mixta Número Dos, como se la conocía, no reflejaban optimismo, por más que las escuetas informaciones oficiales dieran cuenta de algunos avances en definitiva poco significativos por la escasa sustancia contenida. Tampoco representó novedad la noticia de la resolución de la Corte Arbitral, producida en el curso del mes de julio, una vez que se tuvo por debidamente cumplida su misión.

El 17 de agosto se informaba sobre la interrupción de la ronda de conversaciones que la comisión mixta sostenía a la sazón en Buenos Aires, debido al hecho de haber insistido la representación argentina en planteamientos incompatibles con el progreso de la negociación, según declaró un portavoz del Ministerio de Relaciones Exteriores en Santiago. En buenas cuentas, ello quería decir que Argentina había exigido incluir en la negociación todas las islas del sur del Beagle, tanto las reconocidas como chilenas por el laudo, cuanto las demás que se extienden hasta el cabo de Hornos adjudicadas por el tratado de 1881. Ante esta situación que implicaba la pretensión de revisar todo lo obrado hasta mayo de 1977, la delegación chilena había considerado ocioso proseguir con las tratativas. Para el gobierno de Santiago era claro que ese camino estaba virtualmente agotado y sólo restaba retomar la iniciativa de recurrir ante la Corte Internacional de Justicia.

La molestia argentina fue ostensible. Llovieron las recriminaciones en contra de Chile, sobre las que abundó la información bonaerense, pero también las amenazas por parte de personajes conocidos, como el vicealmirante Isaac Rojas y el general Antonio Vaquero, a los que ahora se agregaba el antiguo negociador general Villegas: *si Chile continúa precipitando el conflicto en la zona austral sólo dejará para la Argentina una única alternativa, que no es otra que la guerra*¹².

La situación pasó a motivar inclusive la preocupación del Secretario General de las Naciones Unidas, Kurt Waldheim, de paso por la capital argentina, quien invitó a los dos países a buscar con ahínco un arreglo amistoso.

Mas la tensión no mostraba visos de ceder, al menos por el lado del Plata, pues las informaciones de prensa continuaron refiriéndose abiertamente a los preparativos bélicos, que incluían ahora ejercicios antiaéreos en Ushuaia y en distintas ciudades del país, simulacros de guerra y ensayos de defensa civil, desplazamientos de aviones y de tropas, así como a las medidas adoptadas en algunas provincias

¹² Ibid., 28 de agosto, 1978.

patagónicas en contra de los chilenos radicados, hecho que motivaría la protesta de monseñor Jaime de Nevares, obispo de Neuquén. Que la cosa iba de mal en peor, camino de la catástrofe, así lo entendieron los episcopados católicos de ambos países, que llamaron a los pueblos a orar por la paz.

Algún alivio se tuvo al difundirse la reanudación de las reuniones de la Comisión Mixta Número Dos el 14 de setiembre, en Santiago. Era una nueva muestra de que la moderación y la racionalidad acababan por imponerse. Se arribaba así a una coyuntura crucial para el curso de la controversia.

Estas al fin resultaron tan poco fructuosas como las precedentes, en un ambiente anímico ya dominado por el nerviosismo, y, en Argentina, por la pasión belicista, pues en contemporaneidad se sucedían los aprestos militares, publicitados sin tapujos por los medios de comunicación (octubre). Ello motivó un condenatorio editorial del prestigioso diario *Jornal do Brasil*, que debe entenderse como reflejo fiel de la estupefacción y consternación con que las naciones civilizadas veían ese insensato despliegue guerrero:

Sólo hay una palabra para caracterizar el sentimiento internacional relativo al clima de movilización que volvió a instaurarse en Argentina, como fondo wagneriano de la nueva fase de negociaciones sobre la soberanía de los tres islotes del canal Beagle: estupefacción. Es increíble que una nación adulta y responsable, premunida, más allá de todo en esta emergencia, de un gobierno al que no falta autoridad -sino, al contrario- considere posible, casi inevitable, el recurso de la guerra como forma de resolver un simple conflicto jurídico de delimitación de fronteras.

Concentraciones de tropas, dislocación de grandes cantidades de material pesado, ejercicios, movilización, preparativos de defensa civil, llamados emocionales al patriotismo, cursos especiales para la hipótesis de guerra, desfiles, marcha, y todo el mundo asiste, entre divertido y atónito, pero en el fondo queriendo aún estimar que se trata sólo de una significación destinada a presionar el lado neurovegetativo de los negociadores”¹³.

En verdad, la guerra más que una hipótesis era a esas alturas del tiempo una amenaza real, a plazo previsto. Corrido más de un cuarto de siglo desde ese tiempo aciago se dispone de información suficiente y fidedigna, de fuentes argentinas y chilenas, que permite enterarse acerca de lo que se preparaba por parte del país del Plata: la

¹³ Citado por *El Mercurio*, 7 de octubre, 1978.

ocupación de las islas que habían originado el litigio y la invasión del territorio chileno por diversos lugares de la extensa frontera común. A Chile, por consecuencia no le quedaba otra cosa que prepararse para hacer frente con las armas a esa amenaza¹⁴.

Cuando concluía octubre y con él virtualmente toda esperanza de arreglo negociado, se iniciaba una afiebrada carrera por la preservación de la paz entre chilenos y argentinos; en ella los heraldos de la guerra parecían llevar sobrada ventaja.

En lo que hubo de ser una búsqueda a tientas, la Providencia, generosa, ayudó con su luz en el hallazgo de un camino: la mediación de un tercero, pero no de cualquiera, sino de quien era universalmente reconocido como la máxima autoridad moral de la humanidad, el Papa.

Aunque más tarde se mencionaría a distintas personas como autoras de la iniciativa, todo parece indicar, de acuerdo con Enrique Bernstein, que el primero en formularla fue el obispo de Osorno, monseñor Francisco Valdés Subercaseaux, en carta dirigida en junio al Presidente Pinochet¹⁵. De ese mandatario pasó a la cancillería donde fue evaluada, con alguna reticencia inicial. Pero según se agravaba la situación, el Ministro de Relaciones Exteriores Hernán Cubillos, enterado por el prelado de la acogida que su sugerencia tenía en el episcopado argentino y viendo en ella una posibilidad providencial, la hizo propia. Comenzó así su trabajo delicadísimo, en las circunstancias de premura angustiante por la que se pasaba, destinado a explorar la posibilidad de asentimiento de la Santa Sede y luego, de ser aquélla favorable, iniciar la gestión más dificultosa en procura de una concertación con Argentina conducente a la aceptación de la mediación papal.

Cubillos, de paso por Roma en setiembre, fue recibido por Su Santidad Juan Pablo II, a quien reservadamente expuso la seriedad de la situación que comprometía la convivencia pacífica entre chilenos y argentinos, obteniendo la mayor atención de su elevado interlocutor, ya informado sobre la materia por los cardenales Raúl Silva Henríquez, de Chile y Raúl Francisco Primatesta, de Argentina. De la preocupación consiguiente emanó una carta dirigida por el Pontífice a los episcopados de ambas naciones, en la que los exhortaba a contribuir a la pacificación de los espíritus y, por ende, a la búsqueda del entendimiento fructífero. Aunque no se decía, quedó

¹⁴ Cfr. *La escuadra en acción*, de los historiadores Patricia Arancibia Clavel y Francisco Bulnes Serrano (Santiago, 2004).

¹⁵ *Recuerdos de un diplomático. Representante ante el Papa mediador 1979-1982*, (Santiago, 1989), pág. 14.

en el ánimo de los destinatarios la sensación de que la Santa Sede no se negaría a colaborar en la materia, si así le fuera formalmente requerido por las partes.

Entre tanto, corría el tiempo y en el frente diplomático el gobierno chileno consideraba sus alternativas para salir del empantanamiento. Desechada la vía jurídica, resistida tenazmente por Argentina, se pensó en la conveniencia de la mediación de un país amigo, en concreto en la Santa Sede, toda vez que ya Cubillos había tenido oportunidad de entrevistarse con el nuevo Papa, Su Santidad Juan Pablo II. Planteada tal posibilidad a la cancillería argentina, omitiéndose la mención del Pontífice, la sugerencia fue en principio rechazada. Pero, aunque la situación se agravaba día a día, quiso la Providencia que finalmente el gobierno del Plata -en cuyo seno había una sorda disputa entre moderados y exaltados- se allanara a aceptar la cooperación de un país amigo, acordándose para el efecto una entrevista entre los Ministros de Relaciones Exteriores a realizarse en Buenos Aires el 12 de diciembre. Mientras así había sucedido y sucedía, los partidarios de la paz se empeñaban al máximo cerca de ambos gobiernos en particular del dirigido por el general Videla, con el fin de crear un ambiente propicio para un acuerdo. En ese esfuerzo participaron los cardenales, los obispos, los representantes del Vaticano, monseñores Angelo Sodano y Pío Laghi, y mucha gente de buena voluntad.

Peso moral significativo tuvo el contenido de una comunicación enviada por el Papa a los Presidentes, en la que junto con darles cuenta de su pesadumbre por la situación, los animaba al diálogo. Pero la cosa no iba fácil, pues si Pinochet concitaba en torno a su gestión del asunto el respaldo unánime de los chilenos, Videla no las tenía todas consigo, conocidas como eran las discrepancias existentes en el Comité Militar, de allí que fue menester superar con increíble paciencia los obstáculos, algunos dificilísimos, que se presentaron durante las gestiones, entre otros la exigencia de incluir materias no contempladas en la reunión del día 12 entre los cancilleres. Hacia el 20 de diciembre la situación era gravísima, tanto que en Chile se temía la invasión de su territorio en cosa de horas¹⁶.

Fue entonces que el ministro Cubillos dirigió una nota a su par argentino, Carlos W. Pastor, en que recordando el acuerdo del día 12 en orden a solicitar la mediación papal, le expresaba su

¹⁶ Hoy se sabe que el comienzo de la "Operación Soberanía", denominación dada a la invasión, había sido fijado para las primeras horas del 22 de diciembre.

Un buen testimonio, sobre todo lo que fueron esas apuradas cuanto laboriosas gestiones durante ese tiempo angustioso, se tiene en la obra de Bernstein ya citada.

preocupación porque el mismo aún no se formalizaba: *El clima de tensión prevaleciente entre nuestros dos países, nos impone la ineludible tarea de perseverar en nuestros esfuerzos comunes a fin de restablecer la convivencia fraternal, característica ejemplar de nuestras relaciones. Por ello, animado por estos propósitos, el Gobierno de Chile invita al Gobierno de Vuestra Excelencia a que se reitere a la Santa Sede la plena confianza que merece como mediador y se le solicite tenga a bien aceptar dicha misión.* La invitación fue rechazada por la cancillería argentina el día 21¹⁷.

Ante ello y visto el estado de la situación que hacía inminente la agresión argentina, Chile invocó el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca y pidió una reunión urgente del Consejo de la Organización de Estados Americanos, a fin de adoptar las medidas indispensables para el mantenimiento de la paz y la seguridad del continente.

Pero una vez más, ya al borde del abismo, la providencial intervención de Juan Pablo II, informado del curso de los acontecimientos, consiguió su efecto benéfico. En una conmovedora declaración formulada en la mañana del 22 de diciembre ante el Colegio de Cardenales, dio cuenta de la situación y reveló que los gobiernos concertados en principio para aceptar su alta mediación todavía no la demandaban formalmente, anticipando su aceptación *aun consciente de lo delicado y complejo de la cuestión, considerando más importante sobre sus aspectos políticos y técnicos del problema, los superiores intereses de la paz*¹⁸.

Los conceptos cargados de sentimientos del jefe de la Cristiandad Católica, acompañados por su determinación de enviar sin tardanza una misión pacificadora, que en un principio se dijo que sería encabezada por el propio Secretario de Estado del Vaticano, cardenal Agostino Casaroli, pero que finalmente lo fue por el cardenal Antonio Samoré, eclesiástico de probada capacidad y veteranía diplomática, causaron impresión entre sus lejanos destinatarios, particularmente en la cúpula gobernante en Argentina, tanta que avanzada la tarde del mismo 22 se acordaba la suspensión *sine die* del "Operativo Soberanía", en otras palabras, de la guerra, que de acuerdo con los planes del estado mayor conjunto debía comenzar a las 22 horas de esa jornada crucial.

Sin saberlo de momento, pero sospechándolo tal vez, Juan Pablo II había evitado un conflicto que habría sido sangriento, costoso e inútil como todos los del género, cuyas secuelas habrían envenenado

¹⁷ *El Mercurio*, 21 de diciembre, 1978.

¹⁸ Bernstein *op. cit.*, pág. 28.

a generaciones de chilenos y argentinos.

Años después, en 1987, con ocasión de la visita que el Sumo Pontífice realizara a la Argentina, el semanario *Somos* reveló antecedentes del Operativo Soberanía¹⁹. En síntesis, entre el 20 y el 22 de diciembre de 1978 había quedado concluido el impresionante dispositivo bélico que había significado acumular fuerzas del Ejército y la Aeronáutica en puntos claves de la frontera terrestre, para atacar a Chile básicamente por tres sectores: Mendoza, Neuquén y Magallanes a partir de la medianoche del 22. Otros contingentes, con apoyo naval, debían iniciar la ofensiva a las 22 horas del mismo día con la ocupación de las islas en litigio. Las operaciones contemplaban el bombardeo de Punta Arenas y de algunos objetivos militares seleccionados, mediante ataques aéreos masivos y fulminantes. Se incluían asimismo acciones navales en aguas del estrecho de Magallanes, del canal Beagle y del Atlántico sur. Una estimación de las bajas probables fijaba su número en 20.000 hombres para ambos bandos.

Todas las hipótesis puestas sobre la mesa de operaciones indicaban que se esperaba que, una vez iniciadas las acciones, éstas tuvieran un pronto desenlace. Por eso se buscaba obtener una victoria sustentada en la destrucción del aparato militar chileno, obligando a este país a la rendición lisa y llana (hipótesis de máxima) o a la aceptación de los reclamos territoriales argentinos (de mínima). Inmediatamente se operaría el repliegue de tropas hacia la frontera.

La inteligencia militar chilena había entregado su informe al atardecer del 22 confirmando el comienzo del ataque argentino en la noche: *Se calculaba un ataque masivo sobre la zona austral e incursiones de gran proporción sobre a lo menos tres puntos distantes del territorio. La lucha sería ardua y fulminante: todos los planes suponían ataques y respuestas masivas, en la fórmula de una guerra relámpago, pero devastadora*²⁰.

La confianza más absoluta en la Providencia, que no podía permitir el horrendo crimen fratricida de la guerra, acompañó a la gente en todo momento. Parecía inconcebible que chilenos y argentinos, especialmente patagónicos y fueguinos, pudieran de pronto convertirse en enemigos circunstanciales, sentimiento que, se sabía, era también compartido allende la frontera.

¹⁹ "Historia secreta de la guerra que evitó el Papa", *Somos*, N° 545, Buenos Aires, y *Ercilla*, 18 y 25 de marzo, 1987.

²⁰ "La historia oculta del Régimen Militar. Al filo de la guerra", número 24, *La Epoca*, Santiago, 1989.

La intervención de Juan Pablo II había salvado la paz. En adelante, con su augusta asistencia, era menester recuperar la concordia entre los pueblos chileno y argentino a través de un acuerdo honorable y justo que pusiera definitivo término a la ingrata disputa territorial austral.

La mediación de S.S. Juan Pablo II

Si bien la oportunísima intervención del Papa Juan Pablo II había permitido superar el momento más crítico en las relaciones entre Chile y Argentina, fue menester una subsecuente urgente gestión del cardenal Samoré para conseguir la no menos necesaria distensión anímica y, con ella, el acuerdo formal entre las partes, todo en un cuadro de expectación internacional, por cuanto no sólo los pueblos chileno y argentino, sino los países amigos aguardaban un desenlace favorable, tanto que éstos estaban dispuestos a cooperar para que así ocurriese²¹. El enviado papal, que había llegado el 25 de diciembre a Buenos Aires, suficientemente enterado de la gravedad de la situación, comprendió que corría prisa, pero no tanta que echara por tierra la posibilidad de un acuerdo satisfactorio: *Lo importante es llegar a tiempo, sin ahorro de tiempo*, afirmó ante la prensa.

La gestión fue laboriosa, por cuanto hubo que lograr la concertación en el interior de los gobiernos y luego la de ambos, pero al fin se consiguió, al cabo de dos semanas de ajetreo intenso que trasladó al enviado de una a otra capital. El 8 de enero de 1979 los Ministros de Relaciones Exteriores de Chile y Argentina reunidos en Montevideo suscribieron, con la debida solemnidad, un acta de acuerdo por la cual se solicitaba a la Santa Sede que actuara *como mediador con la finalidad de guiarlos en las negociaciones en la búsqueda de una solución del diferendo*²².

Al asumirse ese trascendente compromiso, las autoridades de las dos Repúblicas habían dado prueba de coraje, equilibrio y visión de futuro en procura de un arreglo honorable y justo, tal y como lo había expresado Juan Pablo II el 1º de enero con ocasión de la celebración de la Jornada Mundial por la Paz.

Un gran suspiro de alivio se hizo sentir por doquiera, especialmente a lo largo de la columna vertebral de América que separaba -uniendo-

²¹ Al efecto se conocieron declaraciones de los gobiernos de Colombia, Brasil y Uruguay.

²² El Mercurio, 9 de enero, 1979.

a dos naciones hermanas.

El 25 de enero el Papa aceptaba actuar como mediador en la disputa austral. Se iniciaba así la que habría de ser nueva, prolongada y conclusiva fase de la controversia centenaria.

Designadas las delegaciones nacionales, el proceso de mediación tuvo principio formal el 4 de mayo al reunirse aquéllas en la ciudad del Vaticano, conjuntamente con el cardenal Samoré, designado representante oficial del Papa. La delegación chilena era presidida por Enrique Bernstein, embajador en misión especial, y la argentina por su homólogo Guillermo Moncayo. Una y otra estaban integradas por expertos y asesores calificados.

Se inició así un proceso tan delicado como laborioso, de verdadera filigrana diplomática, en el que monseñor Antonio Samoré hizo gala de una paciencia que parecía no tener límites, con avances y retrocesos en las conversaciones, en que las cosas más nimias sorpresivamente se transformaban en obstáculos al parecer insalvables y que cuando se superaban, obligaban a veces a revisar todo lo obrado. Fue además arduo y, en ocasiones, ingrato, para el representante del mediador, pues debió cuidarse de hacer cualquier gesto, aun ajeno a la materia, que motivara aun una sospecha levisima de inclinación hacia alguna de las partes²³.

Para entenderlo, es casi innecesario recordar que se sabía de partida que las cosas no se iban a dar con facilidad. Hubiera sido pecado de crasa ingenuidad pensarlo así. Por el contrario, dada la carga de sentimientos involucrados, la superación de las divergencias se advertía como tarea muy ardua.

Estas quedaron replanteadas ante la nueva instancia. Para Argentina, en conceptos del general Villegas, había puntos intransables: preservación del principio bioceánico, lo que debía obtenerse con la fijación del cabo de Hornos como punto terminal del límite a definir y el dominio sobre las islas Nueva, Evout, Barnevelt, Deceit y la mitad de Hornos; disposición de aguas jurisdiccionales propias en el canal Beagle y libertad de navegación por los canales fueguinos; y participación en la reglamentación de la navegación en el estrecho de Magallanes, como país coribereño del mismo²⁴. Para Chile, cosa archisabida, lo único negociable eran los espacios marítimos.

Ahora bien, aunque en lo general la tensión había bajado

²³ Para conocer en detalle lo que fueron las vicisitudes de la hasta entonces estéril negociación, nada mejor que leer los recuerdos que de esa etapa hiciera Bernstein en su obra citada.

²⁴ *El Mercurio*, 26 de enero y 27 de febrero, 1980.

notoriamente, los incidentes en la zona del litigio habían proseguido por causa de los movimientos de naves y aeronaves argentinas en el territorio insular meridional chileno; igualmente continuaban los reclamos recíprocos por esa y otras causas y, lo más preocupante, el armamentismo no parecía ceder.

Por todo esto, el balance al cabo de un año de desarrollo del proceso mediador era escasamente alentador.

En procura de un mayor progreso, el cardenal Samoré se esforzó al máximo, explorando ora con una delegación, ora con otra y al fin en un “triálogo”, los puntos de posible convergencia que permitieran formular una hipótesis de acuerdo global. Esta se consultó a las partes a mediados de 1980 y en lo sustancial proponía mantener bajo soberanía chilena las islas del sur del Beagle, hasta el cabo de Hornos, pero se admitían “presencias” argentinas no soberanas en Nueva, Evout, Barnevelt y Hornos. El mar territorial tendría tres millas y envolvería las islas por el oriente y el sur, y existiría un sector contiguo hacia el sudeste, con una extensión de 197 millas, para el desarrollo de actividades comunes.

Va de suyo que para la delegación chilena la dificultad principal estuvo en las “presencias”, no obstante que se aclaró que tendrían carácter simbólico en la isla Hornos y “científico” (una estación meteorológica) en la isla Nueva. Analizada cuidadosamente “la pauta” (así se la nombraba) cardenalicia, se vio en algunos de sus puntos una fuente de eventuales problemas y al fin fue desestimada por el gobierno chileno. Argentina a su tiempo también rechazó la hipótesis (julio). La mediación volvió a estancarse y la nunca superada tensión subió de tono.

Era imprescindible entonces una gestión que permitiera destrabar el proceso y ella se dio durante el mes de setiembre, con la intervención personal del Santo Padre, quien, una vez más, quiso apelar a los sentimientos de comprensión y propósitos de entendimiento de las partes. Para el efecto convocó a las delegaciones a una audiencia especial el 14 de noviembre, y les dirigió un bien meditado discurso en el que reconoció que los escasos resultados obtenidos hasta entonces se debían a las características de complejidad de la controversia, insistiendo en que debía encontrarse *una solución que salvaguardara a la vez la equidad y la justicia*²⁵. Anunció también que se aprestaba a elaborar una propuesta concreta que sería consultada con *personalidades calificadas por su competencia y prudencia*, y que esperaba entregar en los primeros días de diciembre.

²⁵ Bernstein, *op. cit.*, pág. 117.

Queriendo dar relevancia especial a la entrega de su propuesta, Su Santidad Juan Pablo II invitó a los cancilleres de los dos países quienes acompañados por las respectivas delegaciones concurrieron a una ceremonia solemne realizada en la gran sala del Consistorio del Vaticano el 12 de diciembre de 1980, de la que participaron asimismo los cardenales Casaroli y Samoré y monseñor Faustino Sáinz, colaborador del representante del mediador.

El Pontífice habló a los presentes, en primer término reconociendo y valorizando la cordura y sensatez de los gobiernos de Chile y Argentina que habían sabido optar por la paz. Abundó luego sobre el tratado con que debía concluir la mediación, que incluiría el compromiso mutuo de resolver por la vía pacífica todo eventual litigio en el porvenir *excluyendo, de por vida en ambas naciones, el recurso a la fuerza y a la amenaza del uso de la fuerza*. Puso fin a su alocución, refiriéndose a la propuesta, cuyos términos calificó de justos, equitativos y honrosos, instando a las partes a dar un pronto pronunciamiento acerca de su contenido, manifestando su esperanza de que el mismo fuera positivo.

El documento, denominado *Propuesta del Mediador, sugerencias y consejos*, se fundaba en la necesidad y conveniencia de mantener un espíritu de amistad y cooperación, la vigencia plena del tratado de 1881, lo que implicaba el reconocimiento de la jurisdicción chilena entre el canal Beagle y el cabo de Hornos; la fijación de una faja de mar territorial, semi envolvente, desde la isla Nueva hasta la isla Hornos y de una “zona de actividades marítimas concertadas” al oriente de aquella faja, y algunas facilidades recíprocas en el área.

El acuerdo que surgiría de la aceptación de la propuesta comportaría *la solución completa y definitiva del diferendo sobre la zona austral* y los límites así definidos pasarían a constituir *un confín indiscutible* sobre el que las partes no podrían, en el porvenir, presentar reivindicaciones ni pretensiones más allá de lo acordado²⁶.

El gobierno chileno analizó con el cuidado y la reserva debidos la propuesta del Augusto Mediador, e interpretó ajustadamente que, aunque la misma no satisfacía las aspiraciones nacionales en su totalidad, suponía un arreglo honroso y la aceptó por venir de tan alta autoridad moral y por estar inspirada en principios de equidad y justicia, entendiendo finalmente que la proposición era perfectible. Las reservas chilenas surgían de la inexistencia de aguas patrimoniales propias, que eran sustituidas por un espacio marítimo

²⁶ *El Mercurio*, 30 de setiembre, 1981.

de actividades concertadas, y por la ubicación de instalaciones ("presencias") argentinas en suelo chileno que podían constituir fuentes de eventuales problemas en un futuro. La aceptación del gobierno de Chile, dada en tiempo oportuno, fue hecha pública el 8 de enero de 1981.

En Argentina, al revés de lo acontecido en Chile, el contenido de la propuesta no demoró en trascender, circunstancia que dio origen a dos posiciones: una, partidaria de un rechazo inmediato por cuanto en lo general su contenido implicaba un reconocimiento a la posición chilena y, en el hecho, una ratificación del laudo de 1977; y otra, que se advirtió minoritaria, que propugnaba la aceptación, pues la proposición papal importaba una transacción honorable entre las posiciones de las partes.

En el seno del gobierno de Buenos Aires, en especial en la cúpula militar dirigente, la situación se presentaba muy ardua debido al inminente reemplazo del general Videla por el general Roberto Eduardo Viola, ambos reconocidamente moderados, pero cuestionados por el "hombre fuerte" del Ejército, general Leopoldo F. Galtieri y por su homólogo de la Marina, almirante Armando Lambruschini, quienes eran francos adherentes a las posiciones "duras" sostenidas intelectualmente por Villegas, Rojas y otros corifeos. La aceptación, a lo menos inmediata, no estaba entre las opciones gubernativas. El problema estribaba en cómo debía actuarse para no ofender a Juan Pablo II, quien al momento de entregar la propuesta había encarecido que se respondiera antes del 6 de enero.

Finalmente, cuando la espera resultaba exasperante, tanto que en círculos diplomáticos del Vaticano se estimó que ello configuraba un desaire para el Sumo Pontífice, el gobierno argentino entregó su respuesta, en una nota fechada el 17 de marzo de 1981. Esta, en un texto que procuraba salvar las formas, sin manifestar un rechazo abierto, contenía reflexiones que en el hecho importaban reparos de fondo y cuestionamientos que la hacían inviable para su posición. En síntesis y sin embargo de variadas referencias a su voluntad de paz y a la confianza en la intervención del mediador, se hacía ver entre otros aspectos que el límite sudoriental, al no arrancar desde la misma isla Hornos, no satisfacía el interés argentino; tampoco porque no había soberanía de ese país en algunas islas, sino únicamente presencias no soberanas. Por otra parte, el establecimiento de la zona de actividades comunes o concertadas significaba restricciones a la jurisdicción argentina en el Atlántico austral, con lo que se quebraba *la natural e histórica continuidad geográfica y política del país*.

Estimaba, por fin, el gobierno del Plata que la solución definitiva de la controversia exigía la remoción de esos obstáculos, lo que sería factible mediante la disposición de una adecuada soberanía en islas, que práctica y políticamente satisficiera como un apoyo a un límite firme y definitivo. Asimismo sería necesario evitar que la soberanía y jurisdicción argentinas en el Atlántico Sur se vieran privadas de real contenido en tan vasta zona. La nota concluía solicitando algunas precisiones al Augusto Mediador luego de lo cual, debía adivinarse, vendría una respuesta definitiva²⁷.

En buenas cuentas, con estas reflexiones y demandas se buscaba dar largas al asunto.

Arreciaron entonces las presiones sobre el gobierno y de nuevo la situación se fue poniendo tensa, en la medida que nuevos incidentes comenzaron a exacerbar los ánimos a uno y otro lado de los Andes, al punto que en junio el general Galtieri, pasando por sobre la autoridad del Presidente Viola, ordenó el cierre de la frontera argentino-chilena. La ulterior reapertura bajó un tanto la presión psicológica, pero en setiembre una incursión del crucero *Belgrano* por aguas chilenas del cabo de Hornos tornó a reavivarla.

Así, entre estos altibajos en la nada fácil convivencia, transcurrió el año 1981, mientras la mediación se encontraba virtualmente estancada, circunstancia que incluso preocupaba a algunas potencias mundiales ante lo que parecía ser un fracaso del proceso²⁸.

Tal situación movió al Papa a dirigirse nuevamente a los mandatarios de Chile y Argentina, esta vez en cartas personales, en las que instaba a reanudar el diálogo para concluir el diferendo sobre la base de la aceptación de su propuesta (noviembre). Pero, ni aun así nada se logró, pues el Presidente Viola, jaqueado por el general Galtieri, acabó por cederle el mando de la República. De allí en adelante sólo podía esperarse un endurecimiento de la situación.

Tal parecían darse las cosas, cuando en el curso de enero de 1982 el gobierno argentino denunció el Tratado sobre Solución Judicial de Controversias pactado en 1972, en lo que se vio un acto que desmejoraba el contexto general de las relaciones entre los dos países.

De ese modo el panorama se ensombrecía, pues las actuaciones del nuevo gobernante argentino eran en verdad preocupantes, dado su claro sesgo amenazador para el futuro de la mediación y todavía

²⁷ Raúl C. Rey Balmaceda, *La Propuesta vaticana. El futuro oceánico argentino*, (Buenos Aires, 1983), pág. 179.

²⁸ Para conocer en detalle este agotador período, véase a Bernstein, *op. cit.*, capítulos XVI al XVIII.

para la paz entre los dos países. Estas, providencialmente, asumieron un giro inesperado al adquirir un nuevo cariz la antigua cuestión de las islas Malvinas entre Argentina y Gran Bretaña, que derivó en conflicto armado con la invasión del archipiélago por fuerzas militares de aquel país (2 de abril, 1982).

Esta temeraria y trágica aventura bélica, que agregó una nueva y obligada razón dilatoria para el proceso de la mediación, sirvió para comprobar el grado de equipamiento militar que había adquirido Argentina en los años precedentes y para conocer la irracional voluntad de empleo de estos artefactos mortíferos. Muchos entonces en Chile, y en Magallanes, pudieron cavilar acerca de la seriedad y consecuencias del conflicto fratricida evitado por Juan Pablo II.

Este, en esas circunstancias aciagas, consideró pertinente convocar a los representantes nacionales en el proceso de la mediación, a quienes el 23 de abril dirigió *un llamamiento caluroso, afectuoso y cordial* para no dejar pasar el tiempo y buscar con ahínco un arreglo. Luego de recordar su propuesta, los llamó a reanudar las conversaciones y entrar en una fase conclusiva. Al efecto, formuló recomendaciones expresas para crear las condiciones que permitieran avanzar de manera significativa y eficaz, lo que incluyó un llamado particular para *autolimitar el ejercicio o defensa de derechos legítimos, sobre todo en la zona sometida a la mediación, con el objeto de no dar lugar a ningún tipo de roces*, así como para moderar o temperar las peticiones a fin de conseguir un acuerdo²⁹.

La derrota y rendición de las fuerzas argentinas en las Malvinas y su desenlace político con la salida de Galtieri de la jefatura del Estado, impuso un cambio progresivo y drástico en la vida política y social de Argentina, expresado en la voluntad colectiva de superar el militarismo y sus secuelas "aventureristas", y de retornar a la brevedad a la normalidad democrática³⁰. El general Reynaldo Bignone, hombre moderado, asumió la nada fácil responsabilidad de conducir a la república en el tiempo de transición hasta la elección de un gobierno constitucional.

La derrota militar tuvo consecuencias en cuanto a la morigeración o abatimiento de los sentimientos y posiciones proclives al nacionalismo, y permitió a muchos argentinos situarse en una nueva realidad. Ello auguraba un mejor ambiente para el curso que habría de seguir la mediación.

²⁹ *Acta Apostolicae Sedis*, An, et vol. LXX, N° 7, Iulii 1982, págs. 782-788.

³⁰ Se afirmaría entonces y después que, de haber tenido éxito Argentina en las Malvinas, el siguiente paso habría sido la ocupación de las islas del sur del Beagle ("Plan Rosario") Cfr. *Las Ultimas Noticias*, Santiago, 15 de mayo, 1982.

Una prueba tangible se tuvo en la superación del problema generado con la denuncia del tratado de 1972, una vez más con la eficaz intervención de la Santa Sede, cuya prórroga dejaba a las partes con la indispensable cobertura jurídica para la solución de sus diferencias (setiembre).

En la medida que Argentina se encaminaba a la normalización institucional, se multiplicaban las señales demostrativas de un ánimo de concertación con el país vecino para la solución del viejo diferendo austral. El episcopado católico -de fuerte influjo social-, hombres de relevancia pública, dirigentes políticos, ahora activos, fueron dando forma a un movimiento que arrancaba desde la base social y que rechazando toda forma de animosidad y agresividad, propugnaba un arreglo honorable y equitativo. Ello conformaba un apropiado respaldo para los negociadores, los que así podían explorar e intentar con mayor libertad nuevas ideas en procura de un acuerdo.

En Chile, entre tanto, un ánimo semejante se había tenido siempre, de allí que paciente y laboriosamente se fue destrabando el proceso. Así las cosas, en febrero de 1983 falleció el cardenal Antonio Samoré, quien se había empeñado a fondo, abnegadamente, como diplomático y como religioso, en dar a la mediación un curso fluido y constructivo. Su sabiduría, su paciencia y comprensión mucho habían hecho para conseguir el acercamiento entre las partes. De allí que su inesperado fallecimiento hubo de actuar en lo futuro como acicate moral para proseguir la tarea inconclusa, pues se entendió que su ponderable esfuerzo había significado un compromiso serio para su salud y su vida. El arreglo de darse, como se esperaba, habría de constituir en cierto modo un tributo a su ilustre memoria.

La reserva informativa que rodeaba el trabajo de los negociadores y el representante del mediador, ahora nada menos que monseñor Agostino Casaroli, el secretario de Estado del Vaticano -muestra inequívoca de la importancia que el Santo Padre atribuía a su intervención en el diferendo-, facilitaba el cuidadoso trabajo de superación de divergencias y paulatina concertación, que sin duda debía influir en que el mismo no se demorara innecesariamente.

El proceso democratizador en Argentina ayudaba, en otro contexto, para el curso favorable de los acontecimientos. La mediación motivaba la preocupación de los candidatos presidenciales, asumiendo uno de ellos, Raúl Alfonsín, un claro compromiso con la búsqueda de un acuerdo concertado que fuera equitativo y honorable para ambos países. Así entonces, al resultar elegido el distinguido político radical, las negociaciones adquirieron mayor agilidad, debe suponerse sobre la base de la progresiva desrigidización de los planteamientos.

Como del lado chileno se daba una situación parecida, las posiciones se fueron acercando -trabajándose siempre sobre la propuesta papal-, tanto que en diciembre los diarios adelantaban como "posibles" algunos puntos de acuerdo. Se indicaba de ese modo que, entre otros aspectos, Argentina renunciaría a sus presencias no soberanas en algunas islas chilenas, mientras que Chile lo haría respecto de su participación en la zona de actividades comunes o concertadas³¹. Con eso se eliminarían dos de los puntos más conflictivos para las respectivas partes.

Sin embargo de las divergencias que subsistían, al concluir el año parecía haber un acuerdo básico de carácter general sobre la controversia, lo que ya permitía visualizar como más cercana la solución final. Una manifestación inequívoca del nuevo estado de cosas fue la reunión que los Ministros de Relaciones Exteriores, Jaime del Valle, de Chile, y Dante Caputo, de Argentina, tuvieron en Roma el 23 de enero de 1984. Allí, ante la presencia del cardenal Casaroli, los cancilleres suscribieron la Declaración de Paz y Amistad con la que se daba comienzo a la fase propiamente conclusiva de la mediación, con la elaboración del tratado que pondría término al prolongado diferendo. Posteriormente ambos ministros, acompañados de las respectivas delegaciones en la mediación, fueron recibidos por Juan Pablo II, quien les expresó su viva complacencia por su voluntad de concluir en el menor tiempo posible el acuerdo definitivo.

Aun así debieron transcurrir varios meses durante los cuales se fueron dando las convergencias y luego los acuerdos específicos. Aunque la base del trabajo era la propuesta papal, se buscó eliminar de la misma aquellos puntos que podían ser fuentes de futuras discordancias y, acaso, de nuevos litigios entre las partes. Fue esa una tarea lenta y muy laboriosa, no exenta de asperezas, pero finalmente fructífera.

Para el mes de agosto todo parecía estar concluido, faltando quizá algunos detalles del acuerdo. Para entonces, igualmente, el gobierno del Presidente Alfonsín iniciaba una campaña de información pública previa a la realización de un plebiscito, mediante el cual el pueblo argentino se pronunciaría sobre la propuesta papal, aceptándola o rechazándola³². A ello contribuyeron algunos especialistas en

³¹ Cfr. *El Mercurio*, 1º de diciembre, 1983.

³² La información entregada por el gobierno a través de los medios de comunicación escrita se graficaba con mapas que incluían las adjudicaciones territoriales en la Tierra del Fuego según el tratado de 1881 -entendimiento argentino semejante al chileno y anteriormente ocultado al conocimiento público- y la evolución del diferendo hasta la propuesta papal y los términos del acuerdo definitivo.

derecho y hombres públicos con sus artículos y comentarios, que en síntesis exponían que el acuerdo virtualmente alcanzado lo era en términos justos, honorables y equitativos para el país, considerando la tradicional mejor posición chilena en el área litigiosa.

Entendemos que al adoptar esta iniciativa, Alfonsín no buscaba justificación para la posteridad por su participación determinante en el ajuste del acuerdo, sino que vio en ella la oportunidad de asociar en una decisión trascendente a toda la nación argentina.

El 4 de octubre se anunciaba simultáneamente en Roma, Santiago y Buenos Aires que se había alcanzado "plena coincidencia" en las negociaciones y que se abordaba en conjunto la elaboración del texto del tratado que consagraría el acuerdo. Trascendió entonces que Chile conservaba la soberanía sobre todas las islas y sobre una parte del espacio marítimo y que Argentina había asegurado el principio bioceánico.

En otro paso decisivo, el 19, los jefes de las delegaciones Ernesto Videla, por Chile, y Marcelo Delpech, por Argentina, en la presencia del representante del Augusto Mediador, cardenal Casaroli, suscribían el acta de acuerdo que daba término definitivo al centenario diferendo y con ello al proceso de la mediación que se había dilatado por casi seis años.

Como correspondía, el primero en manifestar su satisfacción fue el propio Juan Pablo II, y lo hizo ante un grupo de obispos chilenos que habían concurrido a visitarlo: *Antes de despedirme de vosotros, no puedo dejar de manifestaros la profunda alegría que me ha proporcionado el hecho de que las queridas naciones de Chile y Argentina hayan llegado a establecer el texto del Tratado, que una vez ratificado por ambas partes pondrá definitivamente término al diferendo entre los dos países.*

*La participación de la Santa Sede en el proceso de la mediación, ha tenido siempre como meta el bien de los dos pueblos y la concordia entre ellos. Quiera Dios hacer fecunda esta obra de paz*³³.

A su tiempo el Presidente Alfonsín comentó, *Cuando hay auténtica voluntad y se cuenta con una sincera decisión, la paz es posible y el camino del diálogo, un instrumento invaluable y eficaz*³⁴. La historia acreditaría con mérito la decisiva contribución de este ilustre estadista al logro del trascendente acuerdo entre Chile y Argentina.

³³ *El Mercurio*, 20 de octubre, 1984.

³⁴ *Clarín*, 19 de octubre, 1984.

En Chile, como cabía esperarlo, la reacción fue de regocijado alivio por la conclusión del agobiante litigio y la misma se expresó a través de medidas declaraciones de autoridades, de opiniones de especialistas y de editoriales y comentarios de los medios de comunicación, con lo que el pueblo pudo tener una comprensión cabal sobre la significación del acuerdo limítrofe y respecto de la forma en que se habían salvaguardado, en lo esencial, los intereses nacionales comprometidos en la cuestión. El acuerdo conseguido, que preservaba como chilenas tierras y sus aguas adyacentes que desde tiempo inmemorial tenían tal condición, así como la jurisdicción exclusiva del Estrecho, había consolidado la integridad del territorio regional. Esa realidad justificaba de sobra la satisfacción popular, y también la gratitud de la Nación Chilena para con el calificado grupo de eminentes ciudadanos que se había empeñado con talento, celo y prudencia en la defensa de los intereses y derechos nacionales, como también para con las autoridades que les habían dado el debido respaldo y habían sancionado favorablemente el acuerdo obtenido.

El 25 de noviembre tuvo ocurrencia en Argentina la consulta popular, que significó un abrumador apoyo para el acuerdo chileno-argentino.

Finalmente, el día 29 de noviembre, en el marco espléndido de la formalidad vaticana, se reunieron las delegaciones de ambos países bajo la presidencia del cardenal Agostino Casaroli, acto en el cual los cancilleres Del Valle y Caputo suscribieron el Tratado de Paz y Amistad, que recogía en detallado articulado y documentos anexos los términos del acuerdo, por demás histórico, que ponía fin a todas las cuestiones limítrofes en el área austral del continente. Cabe sintetizar el contenido del tratado en los siguientes aspectos:

a) Reconocimiento de la soberanía chilena sobre las islas del sur del canal Beagle, hasta el cabo de Hornos.

b) Reconocimiento de la jurisdicción chilena sobre el espacio marítimo adyacente (aguas interiores, territoriales y patrimoniales).

c) Reconocimiento de una zona económica exclusiva para Argentina en el sector oceánico situado al este de la línea demarcatoria de jurisdicciones marítimas.

d) Fijación del límite en la boca oriental del estrecho de Magallanes y reconocimiento implícito de su dominio exclusivo por parte de Chile.

e) Facilidades recíprocas de navegación por aguas jurisdiccionales de las partes.

g) Creación de una comisión binacional para intensificar la cooperación económica e integración física.

h) Creación de un sistema especial de solución de controversias.

Más allá del alborozo oficial y popular por la suscripción del tratado, en uno y otro país surgieron algunas opiniones discordantes con sus términos y sus eventuales consecuencias y proyecciones, pero sus argumentaciones no consiguieron alterar la percepción ciudadana generalizada -que se haría más consistente en el futuro- en cuanto a haberse logrado un acuerdo transaccional justo, equitativo y honorable, amén de contraerse el compromiso solemnísimos de solucionar cualquier posible futura controversia *por medios pacíficos y de no recurrir jamás a la amenaza o al uso de la fuerza en sus relaciones mutuas*, lo que de suyo conformaba un bien invalorable³⁵.

El solo cotejo de las opiniones y consideraciones planteadas por los impugnadores chilenos y argentinos del tratado, pone de manifiesto la inconsistencia de algunas aspiraciones y aprensiones, y revaloriza el acuerdo como una transacción que consiguió preservar, así lo estimamos, lo esencial de los derechos y aspiraciones de las partes.

Los pasos formales que siguieron se fueron dando uno tras otro: la aprobación del Senado argentino (13 de marzo, 1985) y de la Junta de Gobierno -órgano legislativo *ad hoc* en Chile (11 de abril), seguidas en cada caso por las correspondientes ratificaciones de los Presidentes Alfonsín y Pinochet, y, al fin, la ceremonia conclusional del canje de los instrumentos de ratificación realizada en la Ciudad del Vaticano el 2 de mayo, con lo que entraba en vigencia el Tratado de Paz y Amistad del 29 de noviembre de 1984.

La larguísima y azarosa cuestión había llegado de tal manera a un satisfactorio término, demostrándose en su conclusión, una vez más, el triunfo de la razón. Chile y Argentina habían dado un ejemplo de cordura al mundo, cuyo mérito, importa reiterarlo, debe acreditarse sin retaceos a cuantos, gobernantes, estadistas y especialistas, se habían empeñado leal y honestamente en la ímproba concertación de un acuerdo equitativo, justo y honorable.

Al suscribirse el Tratado la quietud espiritual retornó al Beagle, ahora para siempre. Desde aquel memorable día las comunidades que radican en ambas orillas del paso marítimo podían empezar el retorno al tiempo ya lejano en que el pueblo yámana detentaba en

³⁵ Tratado de Paz y Amistad de 1984, Preámbulo.

paz el dominio de sus aguas y costas. Como entonces el mar común -no el Beagle de la controversia, sino el Onashaga milenario- había de ser vía de pacífico encuentro, provechoso intercambio y realmente fraterna convivencia.

Comenzaba, así, una nueva era en el acontecer humano del pequeño mundo geográfico del extremo sur de América.

Quinta parte

La evolución del fin del siglo XX

Capítulo Primero

Un período de inquietud y tensión (1971-1984)

Los avatares del desarrollo económico y poblacional

El "Plan Navarino" se había llevado adelante con seriedad e intensidad, al punto que para 1970 la situación del área austral mostraba una apreciable mejoría respecto de la situación constatada tiempo antes. El Asentamiento "Presidente Frei" era una virtual empresa recolonizadora comunitaria, que tuvo un buen desarrollo durante el primer bienio de los años 70 y se mostraba floreciente para 1973. Pero no obstante el avance registrado, el objetivo final como era la consolidación y el crecimiento de la población civil, debía lograrse con el establecimiento de más colonos y habitantes. El desarrollo económico era la clave fundamental para el éxito de tal propósito y dentro del mismo, en rango de primera importancia, estaba la ocupación y uso del suelo. Para ello era indispensable incorporar a la producción ganadera todos los terrenos que mostraran aptitud productiva, siquiera mediana, así como conseguir la restitución de los campos de mejor calidad que se encontraban en poder de la Armada, principalmente en la isla Navarino.

Cuando así se meditaba por quienes tenían la responsabilidad de velar por el desarrollo integral del territorio, el golpe de Estado de 1973 que puso fin al gobierno del Presidente Salvador Allende, vino a alterar de manera imprevista el curso de lo programado. En efecto, de una parte el hecho de haberse asignado la gestión del Asentamiento "Presidente Frei" a la Corporación de la Reforma Agraria, al ser intervenido este organismo *manu militari* por razón de la política colectivizadora que desarrollaba en su ámbito natural de acción, de hecho ello acarreó la interdicción de todo el sistema

operacional, que, en lo que interesa, comprendió al mencionado asentamiento precooperativo.

De otra parte, al adoptar el nuevo régimen de gobierno nacional una política económica diametralmente opuesta a la vigente hasta entonces, era claro que los días estaban contados para todas las unidades de producción agraria que tuvieran un corte estatista colectivizador. De esa manera la intervención del asentamiento pasó a significar, de momento, únicamente el mantenimiento de los programas productivos y sociales indispensables, y la postergación *sine die* de cualquier medida de ulterior desarrollo. Fue obvio, además, que tal estado de cosas no demorara en introducir el desaliento entre los colonos. El asentamiento fue así debilitándose y perdiendo importancia como factor de impulso económico productivo y de arraigo poblacional.

Esta nueva situación, en su decurso, quedó poco a poco inmersa en una preocupación mayor por parte de las autoridades locales y regionales, cuya importancia llevó a preterir de momento cualquier otra consideración: la evolución de los acontecimientos en el área austral en vísperas del laudo arbitral y luego, conocido éste, de los sucesos que siguieron. Así entonces, la seguridad del territorio chileno, entendida como la defensa de la soberanía, pasó a adquirir la máxima prioridad, se reitera, por sobre toda otra consideración. Y en ello los terrenos ocupados por el Asentamiento "Presidente Frei", Puerto Toro y las islas Picton, Nueva y Lennox eran posiciones claves, tanto que, eventualmente, podrían configurar la primera línea de combate en caso de una agresión armada por parte de Argentina.

La preocupación de la Marina de Chile, entonces, debió ser esencialmente la defensa de la soberanía nacional amenazada desde el exterior y ello, estaba claro, no pasaba por medidas de fomento productivo ni de estímulo poblacional, sino por otras de muy diferente índole. De esa manera y dentro de los recaudos que imponían las circunstancias, los terrenos indispensables por razones estratégicas fueron tomados y ocupados por la fuerza naval y se fueron ejecutando en ellos, como en otros sectores del territorio, diferentes obras de instalación defensiva. Donde quiera que ello ocurrió, los habitantes civiles debieron ordenar sus actividades cotidianas según las directivas que emanaran de la autoridad naval, en el mejor interés de la patria y su soberanía.

La vida a salto de mata

Si para el personal naval basado en Puerto Williams y otros lugares del territorio austral, así como en los buques sujetos a la jefatura zonal correspondiente, la vida cotidiana pudo asumir un sesgo angustiante a partir de abril de 1977, al fin y al cabo ello era o debía ser previsible, pues conformaba parte natural del oficio. No fue menor la carga emocional que pasaron a recibir las correspondientes familias de los marinos que allí residían, aunque, otra vez, pesada así y todo, podía explicarse como una circunstancia connatural para cuantos tenían vinculación afectiva y legal con el personal uniformado. Pero distinto debió ser para el resto del mundo civil, esto es para los contados habitantes del distrito cuyos intereses y preocupaciones eran diferentes a las del “mundo naval”.

Desde el tiempo mencionado en adelante, así como durante todo 1978 y aun en los años que siguieron hasta 1982, a lo menos, en las Islas Australes se vivió a salto de mata; para unos en la vela de armas y para otros en la angustia de la espera y del temor por el curso peligroso que pudieran asumir los acontecimientos. Para todos ellos, por otra parte, ese lapso prolongado fue de prueba para la fortaleza anímica, sentimiento que emanaba de la certidumbre de tener una causa justa y de la comprensión y el apoyo de todos los chilenos. La vida de ese puñado de connacionales que habitaba el territorio austral no debió ser grata, en verdad. Aislados, con comprensibles restricciones, quizá privados de muchas cosas, con sólo lo indispensable para defender con honor la soberanía nacional, ellos a lo largo de ese tiempo aciago -más todavía en los momentos cruciales en que la guerra pareció inminente- conformaron un verdadero bastión de chilenidad, de admirable temple espiritual¹.

Algún día, quizá, podrán conocerse testimonios escritos con detalles de la vida íntima de tantos que vivieron en Puerto Williams y otros lugares del extremo sur, a través de la publicación de cartas familiares. Sólo entonces se sabrá algo más acerca de la realidad de esa existencia en un tiempo ominoso y podrá dimensionarse la profundidad de los sentimientos de cuantos allí permanecieron.

Los marinos y hombres de armas, y los civiles, funcionarios

¹ Los planes argentinos de invasión incluían no sólo las islas del litigio histórico, sino la misma Navarino, y así se habían previsto desembarcos en el puerto homónimo, situado enfrente de Ushuaia, y en otros lugares de la costa norte (*Las Últimas Noticias*, Santiago, edición del 20 de noviembre de 1998).

públicos, colonos, pescadores en fin, con sus respectivos familiares, todos habitantes del suelo austral de la República, se ganaron el respeto y la admiración del resto de sus compatriotas por su entereza y valor. ¡Ciertamente fueron chilenos de excepción!

Capítulo Segundo

Una transición necesaria: de lo naval a lo civil (1985-2000)

Visiones para el desarrollo

El acuerdo que concluyó con la firma del Tratado de Paz y Amistad de 1984, devolvió finalmente la tranquilidad y la seguridad a todo el ámbito geográfico de las Islas Australes. A partir de ese feliz y auspicioso momento toda la preocupación pública y privada, toda la energía y la creatividad debían ponerse al servicio de un solo propósito: el de retomar, afianzar y desarrollar la senda de progreso local iniciada en 1953.

Recomponer o replantear, desde luego, la producción económica, como fundamento para sustentar un programa de aumento de población y de adelanto general, de carácter permanente, pasó a ser un tema recurrente para las autoridades y los jefes navales. Respecto de ello, como podía esperarse, se tuvieron diferentes visiones para el desarrollo.

Entonces más de alguno pudo tener en consideración la situación de visible progreso que se manifestaba allende el canal Beagle, en especial en Ushuaia, al tiempo de sugerirse medidas de fomento para el territorio chileno del sur de ese paso marítimo. No faltó quien pensara, inclusive, que ese desarrollo podía formularse en un plan de eventual competencia entre las dos orillas, lo que era un absurdo. El litoral argentino del canal es parte de un territorio mayor, geográficamente compacto, rico en recursos y bien poblado, que conforma una unidad geo-bio-económica. El progreso que se admiraba entonces en el territorio fueguino argentino era el fruto de una política visionaria, inteligente y constante, en que nada parecía haberse dejado a la improvisación.

Así las cosas, era natural que el gobierno regional y la propia

Armada Nacional pasaran a preocuparse de la necesidad de aumentar la presencia civil en conveniente grado de permanencia, máxime cuando por razones de orden estratégico la presencia naval había llegado a ser abrumadora y hegemónica. Para ello era necesario que la Armada se retrajera paulatinamente a sus funciones específicas de tiempo de paz y abandonara su rol extrainstitucional en el distrito de las Islas Australes, responsabilidad que debía ser sustituida por una administración gubernativa no castrense que facilitara el libre arraigo y el crecimiento de la población civil. Además, era indispensable que esa institución restituyera al Fisco las tierras que poseía, en parte importante a lo menos, pues las mismas eran necesarias para el establecimiento recolonizador, dada la escasez de terrenos aptos disponibles. No sólo la Armada, que era el mayor tenedor predial, debía hacerlo, sino también las otras instituciones de la Defensa Nacional, como eran el Ejército y la Fuerza Aérea, e inclusive Carabineros de Chile, que habían recibido en destinación una apreciable cantidad de terrenos durante el transcurso de los años precedentes, con lo que al fin la presencia de colonos había quedado reducida a una menor expresión.

No se trataba de un asunto fácil ni sencillo, por lo que, aunque como principio ello era algo recomendable y conveniente, la resolución definitiva se dejó para el futuro.

Las opiniones fueron más coincidentes en lo tocante a la disposición de medidas legales para el fomento de la producción económica y para estimular la radicación y permanencia de mayor población.

En un principio se vio la posibilidad de establecer un régimen de franquicias que hiciera del área austral una “zona aduanera libre”, pero luego se advirtió que esa podía ser una medida apresurada y equivocada para un distrito de características geográficas y de evolución histórica tan peculiares como las tenía. Así, se desechó esa posibilidad y tras algunas consideraciones se acabó conviniendo en la elaboración de un proyecto de ley por el que se establecieron franquicias de orden tributario para facilitar e incentivar la inversión privada, de empresas y personas naturales, siempre que la misma se destinara a la explotación o aprovechamiento de los recursos naturales, pesqueros especialmente, incluyendo su industrialización, y también al turismo y al transporte; asimismo otras ventajas y exenciones, y facilidades para la importación de bienes de capital y de consumo. Tal fue, en general, el contenido del cuerpo legal que una vez aprobado y puesto en vigencia durante 1984, pasó a ser conocido como “Ley Navarino” (Ley 18.392).

En tanto se aguardaba que la citada ley comenzara a entregar algunos resultados favorables, cosa que debía tomar su tiempo, el gobierno regional fue manifestando una preocupación de grado moderado por la inversión pública en Puerto Williams, para satisfacer los requerimientos de infraestructura en aspectos tales como edificación institucional de servicios públicos y viviendas, el abastecimiento suficiente de energía eléctrica y de agua potable, y la vialidad urbana, entre otros. Obra particularmente importante fue la ampliación y mejoramiento del aeródromo "Guardiamarina Zañartu" y de sus instalaciones complementarias, necesaria para la comunicación aérea más expedita entre Puerto Williams y Punta Arenas, aspecto en el que no se escatimaron recursos, en la medida de lo disponible¹.

Suceso importante de este tiempo fue la puesta en vigencia del ordenamiento legal referido a la regionalización del país, según las disposiciones de los años 1974 y 1975. En virtud de las mismas la antigua Provincia de Magallanes dividida en tres Departamentos (Magallanes, Ultima Esperanza y Tierra del Fuego), pasó a ser la nueva Región XII de Magallanes y Antártica Chilena, conformada ahora por cuatro provincias: Magallanes, Ultima Esperanza, Tierra del Fuego y Antártica Chilena, divididas internamente en comunas. Así la última se constituyó por la segregación de todo el territorio archipelágico situado al sur de la divisoria de aguas en los Andes Fueguinos, península Brecknock, hasta las islas Diego Ramírez en el paso Drake, que hasta entonces había integrado el Departamento de Tierra del Fuego. Ello en lo referido a la parte americana de la República, pues se agregó además el Territorio Chileno Antártico a la jurisdicción de la nueva provincia. La sección americana pasó a constituir la Comuna de Navarino (actualmente Cabo de Hornos), con capital en Puerto Williams, y la austral, la Comuna Antártica, con sede en la base Presidente Frei, en la isla Rey Jorge (Archipiélago Shetland del Sur).

En 1980 se completó el proceso regionalizador con la constitución de las municipalidades en cada comuna del país, inicialmente con la designación de las autoridades edilicias (Alcalde y Concejo Comunal), que posteriormente pasaron a ser de elección popular, y con la disposición de recursos para el correspondiente funcionamiento y el desarrollo de obras de interés y beneficio vecinal.

¹ La distancia entre Chabunco (aeropuerto de Punta Arenas) y Puerto Williams es de unos 320 kilómetros, por la vía aérea. La distancia marítima entre la capital regional y Puerto Williams es de poco más de 300 millas marinas.

Si con la primera disposición el antiguo distrito de las Islas Australes adquirió al fin la anhelada personalidad político-administrativa distintiva, la segunda, no menos significativa, estableció la autoridad municipal y la dotó de facultades y recursos financieros para su debido funcionamiento. Este solo aspecto reflejó de partida su bondad, al permitir que la Armada de Chile restituyera al mundo civil una esfera de acción ciudadana ajena a su tarea propiamente institucional.

Aquello fue un hecho coyuntural para la historia reciente, ciertamente auspicioso para la vida local de Puerto Williams y en general para toda la Comuna de Navarino, que permitía cifrar esperanzas fundadas de adelanto para el porvenir.

Así, adelantando ora a paso cansino, ora a ritmo más acelerado, transcurrió el lustro final del gobierno militar y en 1990 la República retornó, finalmente, tras un suspenso asaz prolongado, a la normalidad del ordenamiento constitucional legítimo y a la vida democrática.

Con el comienzo del gobierno del Presidente Patricio Aylwin, las nuevas autoridades regionales no demoraron en hacerse cargo de la situación de la Comuna de Navarino y pusieron un interés particular en procurar su adelanto. Este, se veía claro, tenía tres carriles o cursos preferenciales de acción, como eran el de procurar el mejoramiento (o la modernización si cabía) y la ampliación de la infraestructura urbana, portuaria, aeroportuaria y vial, con el objeto de mejorar la conectividad en el interior de la comuna y con el exterior de la misma, y de ese modo contribuir a la mejoría de la calidad de vida de los habitantes, aspecto este que se veía cautelado con todo cuanto se refería al mejoramiento de la educación y la salud públicas, y de la dotación de servicios comunitarios, entre otros comprendidos en la infraestructura urbana.

El segundo carril correspondía a la tan necesaria recuperación de terrenos fiscales en manos de las instituciones armadas, para desarrollar sobre ellos un plan racional de radicación colonizadora, tan reclamado y proclamado desde mucho tiempo antes y nunca realizado a entera satisfacción². El tercer curso de acción decía relación con la vigencia de la Ley Navarino, en cuanto a su mejor eficacia para la producción económica, lo que exigía reformas para hacerla más ágil y efectiva en vista de sus objetivos.

² Una información entregada por la Secretaría Regional de Bienes Nacionales a la Intendencia Regional en 1991 permitía resumir la situación de las tierras fiscales de la Comuna de Navarino, sobre la base de las destinaciones hechas al Ministerio de Defensa Nacional: Armada de Chile, 39.597,3 hectáreas; Ejército de Chile, 6.862 hectáreas, Fuerza Aérea de Chile, 11.573 hectáreas y Carabineros de Chile, 3.413 hectáreas.

El dato al parecer era incompleto en cuanto decía con los terrenos en poder de la Armada.

Esa preocupación preferente del gobierno regional, a la sazón presidido por Roque T. Scarpa, se concretó en el diseño del denominado "Plan Especial Comuna de Navarino -Provincia Antártica- XII Región de Magallanes y Antártica Chilena", preparado por la Secretaría Regional de Planificación en 1993, a base de la experiencia histórica y de lo acontecido durante los tres años corridos del gobierno del Presidente Aylwin.

Importa transcribir, por cabal, la apreciación que se hizo entonces de la situación del área austral, como fundamento para las acciones en curso y las que seguirían en adelante:

*Hasta la fecha, el modelo prevaleciente para materializar los fines de soberanía, ha sido la orientación estratégico-militar. En éste, se ha subentendido que la mejor forma de defensa de la soberanía consiste en darle a la isla una presencia militar tan fuerte como las circunstancias permitan. **El gran ausente en esta concepción estratégica es la idea de que la defensa de la soberanía requiere no sólo la presencia militar a lo largo del tiempo, sino sobre todo de factores dinámicos que faciliten la consolidación territorial. Dicha concepción ha resultado en un atraso notorio en el desarrollo de la Provincia Antártica.***

El año 1984, con la publicación de la Ley Navarino se pensó que con las posibilidades en ella contempladas sería suficiente para impulsar un desarrollo sostenido, ello no fue así; de hecho en la actualidad no se cuenta con transporte suficiente, los servicios básicos son de alto costo e inadecuados. Los servicios públicos son escasos y no cuentan con la infraestructura necesaria para su funcionamiento. La propiedad de la tierra y de los sitios urbanos se encuentra en trámite para ser asignada lo que desincentiva cualquier decisión de inversión productiva.

Es importante destacar que a la fecha, luego del laudo arbitral en la zona, han tendido a disminuir las fricciones territoriales que en su momento justificaron la mantención de un fuerte contingente militar, para dar paso a la posibilidad de desarrollo de actividades productivas que facilitarían el asentamiento y el fortalecimiento de la soberanía nacional en el contexto del modelo de desarrollo actual de integración e inserción en la economía internacional³.

A partir de esa realidad, la propuesta del gobierno regional fijaba los siguientes objetivos y prioridades generales:

Dada la característica que ha tenido la evolución de Puerto Williams, con un crecimiento institucional insuficiente, una

³ Documento citado, dado a conocer en noviembre de 1993.

economía monoprodutora (sector pesquero), y con ingresos promedio inferiores a los del resto de la región y costo de vida mucho mayor, se considera fundamental, para dinamizar la economía en el área de interés de este proyecto y mejorar el nivel de vida de su población, conjugar los siguientes objetivos de orden general.

1) Cambiar radicalmente la perspectiva bajo la cual ha sido enfocada la zona comprendida por Puerto Williams y su área de influencia. **Específicamente, cambiar su tratamiento como cuasi base militar por un decidido apoyo a la radicación selectiva de población y el fortalecimiento de las estructuras productivas y organizaciones civiles;**

2) Estimular el desarrollo de las actividades que presentan un potencial dinamizador para toda el área, especialmente las actividades pesqueras, turísticas y prestadoras de servicios marítimo/portuarios y de abastecimiento de naves, dadas las características geográficas del sector.

Además, los siguientes objetivos específicos:

a) Fortalecimiento del lugar como centro de abastecimientos y de prestación de servicios marítimo/portuarios para el tráfico de navíos hacia la Antártica y en la zona;

b) Desarrollo de un complejo turístico en el sector, con énfasis en el turismo aventura;

c) Continuar con el desarrollo y ejecución de acciones y proyectos de carácter público que vayan en beneficio directo de la población.

d) Integrar físicamente el área de Navarino a la región y al país⁴.

Los proyectos previstos eran de corto, mediano y largo plazo. Entre los primeros se incluía la redefinición del área urbana de Puerto Williams, cosa muy importante para su desarrollo bajo la nueva concepción; la aclaración y redefinición del uso y propiedad de las tierras tanto urbanas como rurales; la solución del abastecimiento de energía eléctrica; la facilitación del acceso a Puerto Williams (sistema de transporte subsidiados).

Un plan integral y de extenso plazo de ejecución requería de la participación no sólo del gobierno regional, sino de otras entidades y servicios del Estado porque, estaba a la vista, la materia era de interés nacional. De allí que el Intendente Roque T. Scarpa se preocupara por conseguir el compromiso de colaboración de otros organismos, contando para ello con el respaldo primordial del Ministerio del

⁴ Id.

Interior. Así, en una reunión que tuvo lugar en Santiago el 6 de enero de 1994 bajo la presidencia del secretario de esa cartera, Patricio Rojas, tomaron parte el Ministro de Bienes Nacionales Sergio Molina, el subsecretario de Marina y representantes de los Ministerios de Salud, Vivienda, Transportes, Relaciones Exteriores y de Defensa Nacional, del Servicio Nacional de Turismo y de la Comisión Nacional de Energía, además de la Intendencia Regional de Magallanes, cuyo titular lo hizo también en su calidad de Presidente del Consejo Regional, organismo que, desde su instalación legal como parte del Gobierno Regional de Magallanes, manifestó su interés por involucrarse en un asunto de tanta trascendencia. Entonces se acordó la participación conjunta, para la puesta en marcha de lo que bien podía calificarse como todo un Plan Maestro de Desarrollo y Fomento de Navarino. El financiamiento calculado para el plan redondeaba los \$ 3.000.000.000, cantidad de la que ya se había invertido algo menos de la décima parte durante el año precedente y el resto con cargo al presupuesto nacional, al regional y a los sectoriales correspondientes al año 1994.

A mediados de febrero el Presidente Aylwin visitó Puerto Williams para verificar el estado de cosas en la comuna e informarse sobre la marcha de las primeras acciones del plan de fomento. Entonces una de sus actividades fue la de hacer entrega de certificados de título de dominio para algunos vecinos y pobladores. Pero, más importante todavía, fue la entrega formal a la comunidad yámana -todo un acto simbólico de restitución- de la reserva de Puerto Mejillones (1.972 has.), habida cuenta de la importancia del lugar en la vida indígena histórica (D.S. N° 1 de 14 de febrero de 1994, del Ministerio de Bienes Nacionales). Ese era un buen comienzo para un asunto de evidente interés social y nacional.

Cabe abundar, a propósito, sobre el tema de la posesión de la tierra pública en Navarino y su recuperación para los fines de poblamiento y desarrollo considerados entre los objetivos prioritarios de las acciones de gobierno.

Era una materia delicada, no fácil de asumir por parte de las instituciones armadas que eran las que detentaban la mejor parte del patrimonio predial fiscal, en especial por parte de la Marina de Chile. Para entenderlo a cabalidad era necesario ponerse en el lugar de esta institución. Más allá de que la misión original de intervenir en la afirmación jurisdiccional del antiguo distrito de las Islas Australes le fuera encomendada por el gobierno supremo de la República, estaba claro, por obra de las circunstancias históricas y del ahínco puesto en la tarea, que todo lo realizado en cuatro décadas, en Puerto Williams

en particular, era una obra genuinamente institucional. La Armada entendía que el asunto era complejo y que si había aspectos en los que la tarea podía darse por concluida, y por tanto podía aceptarse el traspaso de responsabilidad a quien correspondiera, había otros aspectos que debían ser debidamente meditados antes de adoptarse una decisión. Entre éstos estaba, naturalmente la devolución de terrenos.

Fue menester, entonces, como lo sería después, manejarse con tacto y prudencia por parte de la autoridad civil, procurándose comprender el sentimiento de los hombres de mar. El reconocimiento ciudadano por la patriótica dedicación a que se habían hecho acreedores los jefes, oficiales y personal navales, exigía, como exigiría, esa deferencia.

Pero, aun así, la interlocución no fue fácil y los acuerdos conseguidos no fueron tan satisfactorios como lo esperaba el sector civil (autoridades de gobierno regional y local). Sucedió incluso que, no obstante el acuerdo en un momento, después las cosas volvieron a la situación original⁵.

Pero como la paciencia tiene su premio, al fin se consiguió si no todo lo que se esperaba, una parte importante de lo que se pretendía recuperar.

La Armada Nacional restituyó total o parcialmente una cantidad de predios rurales que se estimó ya no eran necesarios para fines de defensa y seguridad, conservándose sólo aquellas posesiones consideradas necesarias en la nueva planificación institucional para tiempos de paz. Estos terrenos corresponden a sectores ubicados en el frente litoral septentrional de la isla Navarino, así como a porciones de las islas Picton, Lennox y Nueva.

El Ejército de Chile, a su vez, se allanó a devolver el lote que le había sido asignado en Punta Guerrico, entendiendo que no tenía sentido mantener esa posesión. Pero una actitud semejante no la tuvieron ni la tendrían la Fuerza Aérea de Chile, tenedora de los lotes de Seno Grandi y sur de Puerto Toro, ni Carabineros de Chile, que poseía la mitad noroccidental de la isla Picton. Eran destinaciones incomprensibles y hasta absurdas, pues si para el caso de Grandi la razón había estado en la posibilidad de construir allí un aeródromo de alternativa, para ello bastaban unas pocas y no miles de hectáreas de terreno eventualmente colonizable. En cuanto a la institución

⁵ Tal sucedió, por ejemplo, con el compromiso a que se llegó a fines de la administración del Presidente Aylwin entre la superiudad naval, el Gobierno Regional y el Ministerio de la Vivienda y Urbanismo, respecto del plan regulador de Puerto Williams, que implicaba la zonificación urbana y la definición de las áreas de interés naval.

policial, su destinación había tenido origen en la necesidad de disponer de campos para el pastoreo de los caballos del retén de Puerto Toro... del otro lado del paso Picton, donde, así y todo, otra vez, bastaban algunos potreros y no media isla, tanto más que la institución posee en la inmediata vecindad del citado destacamento un lote de doscientas hectáreas que se supone fue asignado para el objeto indicado. Era el resabio de la política puesta en práctica por el régimen militar de gobierno durante la contingencia con la República Argentina, con la excusa de la seguridad nacional, para aventar por redestinación todo lo que había sido el patrimonio fundiario del ya fenecido Asentamiento “Presidente Frei”.

De esa manera el Fisco recuperó poco más de 28.000 hectáreas de las 61.445 asignadas a las instituciones de la Defensa Nacional en diferentes períodos anteriores. Los campos entregados corresponden a sectores tales como Ensenada Villarino, Punta Rosales, Punta Guerrico y Punta Burshem, entre otros de la costa norte de Navarino; Bahía Douglas, en la costa occidental y Puerto Beban en el litoral sur de la misma isla, y en la contigua isla Bertrand.

Lo conseguido ha sido insuficiente en magnitud areal, por lo que el punto continúa siendo una asignatura pendiente que habrá que resolver a satisfacción ojalá, más temprano que tarde. Sin embargo de ello, se pudo disponer al promediar la década final del siglo XX de una cantidad apreciable de campos de variable calidad, para restablecer e impulsar la ocupación agro-pastoril y para otras actividades económicas, y así se han hecho desde entonces hasta el presente diferentes asignaciones a título gratuito, en arrendamiento o en concesiones especiales. Los favorecidos han sido colonos individuales o comunidades formadas por varios de ellos; la comunidad yámana, según se ha visto, que recibió una parte de la reserva histórica de Puerto Mejillones, y además un lote junto a la costa del lago interior Navarino (892 hectáreas); a la Corporación de Desarrollo Indígena (CONADI) (931 hectáreas en Wulaia) y a la Universidad de Magallanes, en este caso un lote pequeño (251 hectáreas) para el desarrollo de actividades científicas y académicas. Finalmente, el Ministerio de Bienes Nacionales, al que le corresponde la tuición y administración del patrimonio fundiario fiscal, ha entregado en arrendamiento un lote de 1.449 hectáreas a la Compañía Marítima de Punta Arenas para el desarrollo del proyecto turístico “Terra Australis” en el paraje histórico de Wulaia. Al promediar el año 2005 el Fisco tenía en su poder poco menos de 100.000 hectáreas disponibles para su explotación económica en diferentes sectores de la isla Navarino, campos que dada su condición de interiores o de

baja calidad productiva agro-pastoril, ofrecen una mejor posibilidad para un uso referido a las actividades turísticas.

Debe entenderse que en un distrito infrapoblado como lo es la Comuna de Cabo de Hornos, sobre todo en su sector rural, lo más conveniente era, como lo es, radicar población estable, ¿y qué mayor garantía de estabilidad que la de tener colonos con sus familias en un suelo propio, con sus casas e instalaciones, sus animales, enseres, sembradíos y demás? La gente, donde quiera que esté, en esas condiciones, permanece en un lugar para siempre, y vivifica y otorga carácter definitorio al ambiente rural con actividades de utilidad y provecho general bajo diferentes respectos.

Entre 1993 y 1997 integramos el recién constituido Consejo Regional de Magallanes, en representación de la Comuna Cabo de Hornos de la Provincia Antártica Chilena. Entonces nuestro interés y nuestras acciones consecuentes se inspiraron en lo que entendíamos era lo mejor para su adelanto en todo sentido.

En el aspecto que nos ocupa, postulamos la recuperación y reasignación de campos fiscales para su explotación económica. Planteamos entonces en el seno del organismo, como lo habíamos hecho con antelación por la prensa, que, en atención al rol fundamental que tenía la colonización para afirmar el poblamiento permanente -que era lo que interesaba e interesa-, la concepción sobre el uso económico de los campos insulares debía tener un carácter especial, diferente al que había primado tradicionalmente en la Región de Magallanes. Sugerimos que allí se instaurara un sistema de "autoconsumo familiar", a la manera de lo que sucede en otras zonas marginales del globo, como son el norte de Irlanda o de Escocia, las regiones septentrionales del Canadá y otras. De tal modo las tierras de Navarino y de otras islas vecinas podrían dividirse en predios de no más de 1.000 hectáreas, con un frente litoral razonable, en los que las familias asignatarias desarrollarían una actividad económica variada: pastoril (ganado mayor y menor), pesquera y, si fuere el caso, también forestal (leña combustible y madera) y cinegética (captura de animales de piel fina como el castor, el visón y la rata almizclera), con lo que se aseguraría el sustento básico familiar. En suma, una economía sencilla de frontera colonizadora. No nos pareció entonces, ni lo es ahora, una propuesta utópica.

Un escollo para acciones como la sugerida ha provenido de la intervención que cabe a la Dirección del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante en la tuición legal del borde costero de la República (en los sectores no sujetos al dominio privado), otorgada a dicho organismo durante el régimen militar de gobierno entre

1973 y 1990, que se extiende hasta 80 metros al interior del litoral medidos desde la línea de alta marea. Ocurre que en los archipiélagos patagónico y fueguino suele ser común que los mejores, y a veces los únicos terrenos utilizables para edificar las casas e instalaciones de los colonos, se sitúan total o parcialmente dentro de la faja litoral mencionada, lo que ha devenido una traba burocrática no fácil de superar en la práctica. Sería conveniente legislar en procura de una modificación de una disposición que, teniendo un objetivo loable, ha llegado a ser una dificultad para el asentamiento humano en sectores donde a veces es más necesario, como es el caso de la isla Navarino y otras tierras adyacentes.

En otro aspecto, y a modo de síntesis generalizadora sobre lo acontecido en la Comuna de Cabo de Hornos durante los años finales del siglo XX, cabe mencionar que los proyectos incluidos en el “plan maestro” de 1994 fueron proseguídos y ampliados durante el gobierno del Presidente Eduardo Frei Ruiz-Tagle y la administración del Presidente Ricardo Lagos, hasta el presente. Con ello no sólo se han ido cumpliendo en mayor o menor grado las metas y objetivos propuestos, sino que en casos se han superado. Vale una mención especial para una obra particularmente emblemática, que pone de manifiesto la trascendente decisión de integración del territorio nacional planteada por el Poder Ejecutivo de la Nación, como lo es la carretera de penetración a través de la parte austral de la isla grande de Tierra del Fuego, que incluye el cruce de la cordillera Darwin (Andes Fueguinos), para alcanzar hasta el litoral de la bahía o fiordo de Yendegaia, esto es, en pleno canal Beagle. Con ello, una vez concluida, se tendrá mediante el complemento de un trasbordo marítimo de breve trayecto hasta Puerto Navarino, una nueva forma eficaz de conexión entre el distrito archipelágico austral chileno y el sector metropolitano de Magallanes⁶. Esta obra de infraestructura de alto costo financiero se ha entregado a la responsabilidad de ejecución del Cuerpo Militar del Trabajo -de probada y exitosa experiencia en la Patagonia central chilena-, esperándose su conclusión para el año 2010.

En este aspecto de importancia como lo es la mejora de la conectividad de la Comuna de Cabo de Hornos con el exterior, se consideró durante un tiempo la posibilidad de una ruta trans-Beagle

⁶ El autor ha sugerido a la Armada de Chile que se dé el nombre de Puerto Mc Intyre al punto terminal de la ruta vial transfueguina y localidad de partida y llegada de la conexión marítima con la isla Navarino, en homenaje del ilustre marino bajo cuya responsabilidad se realizó la reafirmación jurisdiccional de la república sobre las tierras del sur del canal Beagle.

que uniera el puerto argentino de Almanza con Puerto Williams, a través de un servicio de transbordadores. Aunque la materia fue asumida como de interés binacional, por su sentido de integración, y como tal fue comprendida en los acuerdos específicos realizados por los Comités de Frontera entre Chile y Argentina, su materialización se ha visto trabada y al fin postergada debido a exigencias formuladas por organizaciones privadas de la ciudad de Ushuaia, en el sentido de condicionar la realización de ese proyecto a la concesión de facilidades por parte de Chile para navegar sus aguas interiores con embarcaciones de turismo, en especial las correspondientes al canal Murray, vía directa de conexión entre aquel puerto argentino y la atractiva zona del cabo de Hornos. Como esta materia corresponde a una decisión soberana de Chile y que implica aspectos geopolíticos que requieren de particular examen, la situación ha quedado en un virtual punto muerto, debido a la exigencia planteada cuando ya había un acuerdo sobre la ruta a través del canal Beagle.

En el orden económico, las industrias pesqueras instaladas en Puerto Williams y sus alrededores, y los servicios de transporte en operación, del mismo modo como la actividad turística, han demostrado como principales beneficiarios que son, la eficacia de la ley Navarino, al permitir la consolidación de los mismos, la generación de ocupaciones estables, la radicación de más habitantes y otros beneficios de carácter general.

Por fin, en lo que ha acabado por dar total integralidad al plan de desarrollo iniciado a comienzos de los años 90, se ha valorizado en particular la recuperación de la herencia aborígen y el cultivo de la tradición histórica territorial como elementos esenciales que permiten hacer de la cultura un factor particular y valioso de desarrollo general⁷, como lo es asimismo el excepcional patrimonio natural de la Comuna de Cabo de Hornos, aspecto particular que se considera más adelante.

Definitivamente, pues, el final del siglo XX ha sido un tiempo auspicioso en sus aspectos de recuperación y desarrollo que bien se merecía el territorio insular meridional de Chile.

⁷ Fue bajo esta consideración especial que se tuvo en vista la red denominación comunal, prefiriéndose "Cabo de Hornos" por "Navarino", dado el carácter de ese topónimo como hito geográfico de conocimiento universal y con una indudable carga histórica. La denominación, sustituida databa del tiempo de las exploraciones hidrográficas británicas.

La capital del Cabo de Hornos

Todos los cambios y adelantos sobre los que se ha hecho una relación somera tenían la expresión visible más cabal en el aspecto que mostraba Puerto Williams en el tiempo de entre siglos. Para entonces el antiguo asentamiento de la familia Lawrence, cuna del Puerto Luisa original, era con entera propiedad un conglomerado con hechuras urbanas, pequeño todavía, pero toda una ciudad al fin, la cuarta en la jerarquía poblacional de la Región, tras Punta Arenas, Puerto Natales y Porvenir⁸.

No es una calificación antojadiza. El carácter de ciudad se advierte por su ordenamiento de trazado y adecuada zonificación, y por el diseño apropiado de las vías urbanas que ha permitido sacar el mejor partido al suelo natural, dispuestos por un plan regulatorio bien concebido y adecuadamente desarrollado. La transición, o metamorfosis si se prefiere, de base naval a ciudad civil es notoria para quienes habiéndola conocido con antelación han retornado al cabo de una ausencia prolongada. Comprobación ciertamente satisfactoria.

Arquitectónicamente ha venido conformando un conjunto armónico marcado por la sobriedad, con creciente gracia estética en lo tocante a formas, colorido y disposición de sus edificaciones, en una relación amable con su hermoso entorno natural que le sirve de marco admirable. Se ha sabido sacar provecho de la fisiografía litoral creándose sectores diferenciados según uso funcional, como el puerto propiamente tal con sus instalaciones de uso comercial y naval, el seno Micalvi, que ha pasado a ser un abrigo y pintoresco tenedero para las embarcaciones veleras, el atractivo seno Lautá, otra marina de circunstancias, y el aeropuerto, en fin. Inclusive, el próximo pequeño barrio de Ukika, donde desde hace años se concentraron las familias de origen yámana que conforman la comunidad indígena local, contribuye a brindarle una fisonomía urbano-cultural propia. Todas las obras del género han procurado ceñirse a una suerte de patrón identificadorio con sello propio, sin imitaciones de modelos cercanos o lejanos.

Al enterar su primer medio siglo en 2003, la población urbana había alcanzado las dos mil almas, todavía con una fuerte proporción de personal naval y sus familiares, pero con un notorio progresivo aumento de habitantes propiamente civiles, originados principalmente

⁸ El censo nacional de población de 2002 registró una población de 1.952 habitantes, de los que 1.128 eran varones y 824 mujeres.

en actividades económicas del sector privado. Esta población ya podía disfrutar de una buena parte de las comodidades y beneficios que favorece en la vida común en otros centros urbanos del país y del mundo. Ella dispone de casi tantos y variados servicios públicos y privados como los necesarios; de un excelente liceo para la formación escolar y un hospital en franco plan de modernización para garantizar las necesidades imprescindibles de atención sanitaria; un comercio todavía en ciernes pero ya variado, que tiende a consolidarse y a crecer, y, por fin, cada vez mejores comunicaciones intraurbanas e intrazonales y con el exterior, con el resto de la Región de Magallanes y de Chile, y con el mundo.

Que aún es posible mejorar, no cabe duda, pero cuánto se ha adelantado en los últimos lustros. Sin prisa, pero sin pausa parece ser la divisa del progreso urbano de Puerto Williams. Vivir en la capital del Cabo de Hornos ya no es motivo de agobio, como pudo serlo alguna vez, y las restricciones o limitaciones que aún se advierten, de cualquier modo en plan de superación, son sin embargo comprensibles si se cae en la cuenta de que es, definitivamente, la ciudad más meridional del continente americano.

El mundo rural austral

El adelanto, es claro que con diferente énfasis, se fue extendiendo a otros parajes habitados de la isla Navarino: a Puerto Toro, el antiguo-nuevo pequeño poblado del oriente de la comuna, cuyos habitantes reclaman para su aldea el título de la población más meridional de la Tierra, y razón no les falta. También a Puerto Navarino, cabecera fallida de un poblamiento que no pudo ser y, que dada su ubicación geográfica y su condición natural de abrigado tenedero, aguarda el no distante inicio del trasbordo marítimo de la red vial troncal Punta Arenas-Puerto Williams-Punta Arenas. Más al sur del mismo, enfrentando el canal Murray, Wulaia, el sitio histórico de concentración del pueblo yámana y paraje de la tragedia misionera de 1859, va en plan de convertirse en un centro de particular atracción turística. Pero asimismo alienta la vida humana en otros lugares de la cada vez mejor carretera litoral que transcurre a lo largo de 82 kilómetros entre Puerto Navarino, en el oeste, y Puerto Eugenia, en el este, con posibilidades de extenderse a mediano plazo hasta Puerto Toro. Sobre la misma se sitúan, entre otros parajes notables y atractivos, Puerto Mejillones, recuperado centro de vivencias culturales aborígenes

tradicionales; Bahía Virginia y el Parque Etnobotánico Omora, en fin, donde se brinda a propios y visitantes la posibilidad de una especial interlocución con formas vitales de un ambiente excepcional. El cambio, doquiera se viaje a lo largo del litoral de Navarino, por tierra, por la vía marítima o la aérea, manifiesta que la Comuna de Cabo de Hornos es un territorio en proceso de evolución y de mutaciones sugerentes para el porvenir.

La comunidad yámana

Luego de su espontáneo agrupamiento en Puerto Mejillones, paraje histórico significativo para el desarrollo de la vida indígena tradicional, los yámana allí establecidos fueron atendidos con alguna periodicidad a partir de los años 1929-30, cuando se hizo manifiesta la preocupación de la autoridad provincial de Magallanes por el territorio insular austral, según se ha visto.

En 1946 el poblado de Mejillones fue visitado por la Misión Científica para el Estudio del Indio Fueguino, dirigida por el antropólogo Dr. Alejandro Lipschutz, e integrada por la arqueóloga y etnóloga Dra. Grete Mostny, el médico Dr. Juan Damianovic y por otros especialistas, contándose para el efecto con el patrocinio de la Universidad de Chile, del Museo Nacional de Historia Natural, de la Dirección Nacional de Sanidad y el apoyo de otros organismos gubernativos y estatales. Allí, con la participación de la comunidad residente, se realizó un relevamiento completo de carácter antropológico, etnográfico y sanitario, y se hicieron numerosas observaciones que, al fin, permitieron disponer de una apreciación cabal y actualizada sobre el *status* biológico y cultural de la etnia, que entonces contaba con 63 individuos, de ellos 19 puros y el resto mestizos producto de la relación con civilizados y otras etnias indígenas⁹.

A partir de 1954, una vez que se fundó la base naval de Puerto Luisa, después Puerto Williams, los residentes de Mejillones comenzaron a ser atraídos por el nuevo centro progresivamente urbanizado situado a una veintena de kilómetros hacia el oriente, y por ende se trasladaron a vivir en su inmediata vecindad, en el paraje conocido como Ukika. El último habitante de la antigua reducción se trasladó allí en 1974.

⁹ Cfr. A. Lipschutz y G. Mostny, "Cuatro Conferencias sobre los Indios Fueguinos", *Revista Geográfica de Chile Terra Australis*, números 3, 4, 5 y 6. Santiago 1950.

Cupo al arqueólogo Omar Ortiz-Troncoso, del Instituto de la Patagonia de Punta Arenas, informarse acerca de la nueva situación de la comunidad yámana, a propósito de un nuevo estudio -el postrero- sobre la misma, para entonces conformada por 58 personas, de las que únicamente 8 se reconocían como yámanas puros. Este investigador pudo constatar cómo la utilización por parte de la comunidad, de los servicios sanitarios, educacionales, de abastecimiento y de comunicación y, en especial, su mayor y más permanente contacto con las costumbres chilenas, había significado la pérdida virtual de los escasos valores que aún restaban de su patrimonio cultural original según lo constatado por Lipschutz y Mostny medio siglo antes¹⁰.

Sin embargo, en los últimos años, desde 1990 en adelante, ha sido consolador constatar cómo aquel proceso aculturante aparentemente imparable, da muestras de revertirse en la hora undécima, gracias a dos factores favorables: uno, la situación vigente en Chile, derivada del movimiento de opinión pública proclive a la valorización de los pueblos originarios y de su herencia, que despertó o reafirmó, si cabía, la autoestima de los grupos étnicos existentes en el país, y, por consecuencia, la legislación dictada para su protección y promoción; y dos, la presencia de las hermanas Cristina y Ursula Calderón, que por su mayor edad y por su contacto con los antiguos miembros de la etnia, habían conseguido conservar la lengua y además parte sustancial del tesoro cultural tradicional, que animosamente se empeñaron en difundir entre los restantes miembros de la comunidad, en especial entre los niños y jóvenes¹¹. El resultado de ese esfuerzo sin precedentes en la Región Magallánica ha sido casi sorprendente, pues se ha advertido y advierte por terceros el revivir -todo un rescate- de la cultura ancestral, inclusive con expresiones de auténtico y legítimo orgullo entre los descendientes mestizados que, no obstante, valoran su rica herencia indígena. Otra expresión del renovado espíritu que anima al grupo ha sido la constitución de una organización legal representativa, la Comunidad Yámana de Navarino, formada al amparo de la ley 18.893, con el objeto de promover el desarrollo de la comunidad y sus asociados en los aspectos sociales y culturales¹².

La situación económica del grupo, compuesto al presente por un centenar de individuos¹³, es más bien precaria. Unos (mayormente mujeres) trabajan en la confección de objetos de la artesanía tradicional

¹⁰ O. Ortiz-Troncoso, "Los yámana: veinticinco años después de la Misión Lipschutz", *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 4, Punta Arenas, 1973.

¹¹ Ursula Calderón falleció en enero de 2003.

¹² José Aylwin, *Comunidades Indígenas de los Canales Australes*. Temuco, 1995.

para su venta a turistas; otros en la pesquería y en la carpintería de ribera, en ambos casos por cuenta propia y para venta a terceros; también en ocupaciones remuneradas de carácter administrativo o eventual (turismo) en la época veraniega. Ello brinda la posibilidad de ingresos para subsistir, que son más bien menguados e irregulares.

La preocupación oficial se ha manifestado en el terreno de la protección legal de los derechos grupales (jardines infantiles étnicos), la salud y la vivienda, en este caso para lograr que cada familia disponga de habitación digna. Asimismo y de manera excepcional con la entrega de pensiones a los miembros de mayor edad de la comunidad. La actitud e intervención de las autoridades locales (gubernativas y municipales) y regionales, y en particular la de servicios especiales como la CONADI, en todo caso apuntan hacia la promoción humana, a la dignificación grupal, a la protección social y al enriquecimiento espiritual de los miembros de la comunidad. En este contexto resulta de especial interés la participación asumida por la Fundación OMORA, dependiente de la Universidad de Magallanes, en cuanto se refiere al rescate y a la valorización de la herencia aborígen, en el aspecto particular referido al entorno natural y a su relación con el mundo indígena, cuyos primeros resultados son ciertamente halagadores.

El esfuerzo más significativo fue la restauración de la antigua reserva de Puerto Mejillones -o de parte sustancial de la misma-, en atención al valor simbólico, patrimonial y sentimental de los terrenos que la conforman, hecho ocurrido durante el primer lustro de la década de 1990. Las gestiones correspondientes se iniciaron en 1991, lo que permitió recuperar una parte del antiguo predio fiscal que había sido dado en concesión a un tercero. Sobre esa base se conformó un lote de 1.972 hectáreas de superficie, en que se encuentran situados los sectores de mayor valor e interés para la comunidad (sitio del antiguo emplazamiento poblacional; cementerio y lugares en donde estuvieron emplazadas las cabañas ceremoniales del Chiéjaus y la Kina).

¹³ El total de la etnia residente era de 51 individuos, según Aylwin, en 1993, y comprendía además otras 23 personas residentes en su mayoría en otras ciudades chilenas y algunas pocas en Argentina.

Actualmente (2000) según estimaciones de la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena, se cuentan aproximadamente entre 90 y 100 individuos con calidad de residentes en Navarino. De ellos 48 eran adultos miembros de la Comunidad Yámana de Navarino; el resto estaba conformado por personas que al momento no tenían interés en incorporarse a la organización y por descendientes de tercera y cuarta generación que eran menores de edad. Además hay una veintena de personas de ancestro indígena que viven fuera de Magallanes (Véase Apéndice II).

Así entonces, según se ha señalado antes, en virtud del decreto supremo N° 1 de 15 de febrero de 1994, del Ministerio de Bienes Nacionales, se hizo el traspaso del indicado lote fiscal, que lleva el número 15, a la Comunidad Yámana de Navarino, con carácter gratuito y por tiempo indefinido. Se dio satisfacción, de ese modo, a un sentido y sostenido reclamo del grupo indígena por la recuperación de lo que con razón consideran su suelo ancestral.

Queda por ver la forma en que se trasladarán allí los integrantes de la comunidad, en parte al menos, para retornar, en lo que sea compatible con su estado cultural actual, a la forma de vida tranquila y libre que sus mayores desarrollaron entre 1918 y 1974.

Un tesoro natural redescubierto

En 1945, una previsoras disposición administrativa del gobierno del Presidente Juan Antonio Ríos hizo posible la creación del Parque Nacional "Cabo de Hornos", de 63.000 hectáreas de superficie, el primero en su clase en la jurisdicción territorial de Magallanes (D.S. 995 del Ministerio de Tierras y Colonización, de fecha 25-VII-1945). Desconocemos las razones en la que se fundara la medida, pero debiera ser seguro que en ella hubo de estar la condición de absoluta pristinidad del archipiélago de ese nombre, de la especificidad de sus ecosistemas naturales y su situación geográfica marginal en el extremo meridional de América. Aunque desde entonces y por más de medio siglo esa decisión trascendente no pasó más allá de una mera significación formal legal, según fue adelantando el tiempo se fue advirtiendo su importancia, a la luz de los nuevos intereses de la ciencia universal.

El territorio insular de Cabo de Hornos constituye hoy uno de los escasos lugares en el planeta que se encuentra libre de una abrupta transformación antrópica. Es un lugar remoto donde aún se despliegan las vidas singulares de miríadas de seres vivos, entramadas en dinámicas ecológicas y humanas muy diversas y poco comunes en cuanto a su composición y relaciones. En este sentido, la cúspide austral del Hemisferio Sur emerge hoy, a comienzos del siglo XXI, como un espacio ético donde se despliegan diversos "ethos", esto es, diversos modos de habitar humanos y no-humanos que inspiran y conmueven a la sociedad global en su actual búsqueda de sustentabilidad ambiental, económica y social.

Con sus condiciones tan extremas y remotas, el Cabo de Hornos

nos ofrece hoy, a la sociedad globalizada, un anfiteatro y un taller natural. Anfiteatro, en cuanto sus mares, vientos, luminosidades, glaciares, fiordos e islas de tundra y bosques vírgenes brindan a la sociedad contemporánea la oportunidad de observar y descubrir el esplendor de la inagotable variedad de la biodiversidad que brota en el planeta, con formas tan peculiares como musgos que poseen “polinización biótica”, o especies arbóreas de hoja ancha que conservan sus hojas siempre verdes durante todo el año, aún bajo los cortos días invernales del extremo austral. Este escenario no sólo permite la observación, sino que también constituye un aula natural donde los diversos miembros de la sociedad podemos aprender acerca de la biodiversidad y vivenciar nuestras relaciones con ella. El encuentro directo con paisajes, climas, relaciones ecológicas marino-terrestres, biotas y culturas muy diversas, nos exhorta a reconocernos como miembros de las reticuladas y delicadas redes vitales de la biosfera. De esta manera, el Cabo de Hornos nos obsequia hoy un precioso espacio ético, puesto que a partir de la conciencia acerca de la magnífica diversidad vital que ha sobrevivido en este rincón del mundo, es posible concebir y dar curso a formas de convivencia respetuosas y articuladas entre los seres humanos, y entre nosotros y las demás especies biológicas con quienes co-habitamos en el planeta¹⁴.

Con tan magistral propiedad el Dr. Ricardo Rozzi, prestigioso ecólogo de la Universidad de Magallanes, ha sintetizado la importancia ciertamente excepcional del archipiélago austral de Chile y América, agregando además otros conceptos no menos significativos:

Desde el punto de vista económico, también resulta interesante reconocer cómo el prisma ha cambiado desde una antigua mirada industrial (que consideraba a los archipiélagos de la Comuna Cabo de Hornos como tierras despobladas, no desarrolladas) hacia una nueva mirada económica ecológica que valora estas áreas prístinas y remotas como un recurso escaso, que provee valiosos servicios y bienes ecosistémicos, y ofrece un escenario único para el desarrollo del turismo sustentable. **En términos de rentabilidad, podría afirmarse que Chile y la humanidad han hecho la mejor inversión al conservar estos archipiélagos de tundra, bosques, fiordos y glaciares casi inalterados. Ninguna tasa de interés igualaría el aumento de valor que ha cobrado el capital**

¹⁴ Reserva de Biosfera Cabo de Hornos. Una propuesta de Conservación y Turismo para el Desarrollo Sustentable en el Extremo Austral de América (Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas, 2004), págs. 10 y 11.

natural del territorio del Cabo de Hornos en su estado virgen, remoto, pacífico y singular a comienzos del siglo XXI; cuando prevalece una sociedad globalmente homogeneizada, violenta e insegura, y con una aspiración creciente por lugares diferentes o alternativos. En el ámbito del turismo, ninguna infraestructura hotelera equipara la exclusividad de los parajes, los vientos, los mares, los cielos, las personas y su cultura, y la biota que habita el Cabo de Hornos¹⁵.

Así, de manera cabal, las nuevas orientaciones de la ciencia biológica en el contexto de la globalidad integral en boga desde fines del siglo XX, ha permitido redescubrir o, si se prefiere, revalorizar un tesoro natural como lo es el conjunto archipiélagico que lleva el nombre de uno de los lugares geográficos de más fama en el planeta.

Esta revalorización, fruto a su vez de una visión renovada del ambiente académico que no ha demorado en ser asumida por la comunidad, permite aquilatar la importancia del patrimonio natural privilegiado, por excepcional, que tiene en su geografía la Comuna de Cabo de Hornos, para hacer de su desarrollo turístico sustentable uno de los fundamentos, si no el principal de la economía territorial.

Como en tantos aspectos del acontecer humano, en el caso se han jalonado en el tiempo los diferentes hitos camino de la concepción de que se trata, con otras tantas percepciones intuitivas y comprobaciones de la particular especificidad biótica natural del archipiélago meridional fueguino. Primeros sin duda fueron los botánicos Banks, Solander y Forster, que acompañaron al famoso capitán Cook en sus exploraciones australes de 1767 y 1774, a los que se sumó más tarde el biólogo Charles Darwin, el genio que con su atrevida concepción revolucionaría la comprensión acerca del origen y la vida de las especies naturales; y posteriormente otros investigadores que integraron diferentes misiones científicas entre las postrimerías del siglo XIX y la mitad del XX. Luego, en los años de 1970 tuvieron ocurrencia los trabajos sistemáticos desarrollados bajo la conducción de Edmundo Pisano, botánico del Instituto de la Patagonia, para concluir en tiempo ya cercano con los estudios específicos realizados por encargo de la Universidad de Magallanes, siguiendo la huella fecunda iniciada por aquel centro regional de investigación, una vez que el mismo se incorporara en 1985 a esta casa de estudios superiores. La suma de conocimiento acumulado sobre la naturaleza, acabó por poner de relieve su biodiversidad excepcional bajo distintos respectos.

¹⁵ Id. pág. 11. Lo destacado en negrita es nuestro.

Así, por consecuencia, la preocupación académica cobró una forma tangible, con la creación de una unidad *ad hoc* en Puerto Williams, cuya dirección se encomendó al Dr. Ricardo Rozzi, que para el efecto ha contado con la colaboración de la Dra. Francisca Massardo y de otros especialistas de la ciencia ecológica chilenos y extranjeros. El primer fruto de esa preocupación fue la creación del Parque Etnobotánico Omora¹⁶, en terrenos concedidos a la Universidad de Magallanes en la vecindad de la capital comunal, como un lugar de estudio -laboratorio y aula- y de convergencia de intereses científicos, culturales y sociales. El siguiente y por cierto el más trascendente, fue la iniciativa de concebir y proponer la creación de la Reserva de Biosfera Cabo de Hornos a la UNESCO, propuesta que fue aprobada por este organismo internacional en el curso del mes de junio de 2005.

De esta manera, en términos simples, la especificidad excepcional de la biodiversidad que habita en el archipiélago del Cabo de Hornos, valorada por la ciencia universal y reconocida por el prestigioso organismo internacional, permite librar al uso público turístico especializado, para fines de explotación económica con carácter de desarrollo sustentable, ese singular patrimonio natural, un tesoro de pristinidad virtualmente único, de los que en diferente variedad quedan poquísimos en la Tierra. Esta motivación científica, suficiente de suyo, aun se enriquece con la carga de historia acumulada a lo largo de los siglos y con la herencia cultural indígena recuperada, para hacer de ese territorio austral un producto turístico que no tiene parangón¹⁷.

Sobre la base de esta comprensión es que han comenzado a programarse y ponerse en ejecución diferentes iniciativas oficiales y empresariales, de cuyo desarrollo cabe esperar frutos sorprendentes en el corto plazo. Uno de los primeros ha sido el de la extensión hasta la isla Navarino del “Sendero de Chile”, uno de los proyectos

¹⁶ La denominación corresponde a la voz yámana para identificar al picaflor, quizá la más singular de las especies de la ornitofauna local.

¹⁷ Entre los atractivos naturales de interés científico que merecen mención y que conforman parte del acervo natural de la Comuna de Cabo de Hornos, está el volcán Cook, situado en la isla homónima en la parte occidental del canal Beagle, que es una expresión ciertamente interesante de actividad tectónica histórica poco o nada conocida.

No sólo interesa a la ciencia el archipiélago mencionado y la isla Navarino, sino otras tierras de la parte occidental del laberinto austral, por sus características geológicas y glaciológicas, así como porque su flora y fauna pueden reservar más de una sorpresa para los investigadores. Basta recordar que en la aún en buena parte desconocida isla Hoste, pudo observarse por segunda vez en 1972, al cabo de casi un siglo del único avistamiento anterior, a un zorro culpeo que fue descrito como una nueva subespecie, al parecer endémica y exclusiva de la isla.

estelares con los que se busca dar relevancia a la conmemoración del Bicentenario de la República en el año 2010 y que tiene como principal impulsador al Presidente Ricardo Lagos. La iniciativa consiste en el trazado y habilitación, con la menor intervención lesiva posible para el medio ambiente, de una senda peatonal selectiva que ha comenzado a recorrer a Chile entero, desde Visviri en el extremo norte hasta Puerto Williams (y con seguridad hasta el mismo cabo de Hornos), a lo largo de más de 6.000 kilómetros, pasando por más de un millar de áreas silvestres protegidas en las diferentes regiones nacionales, con el propósito de familiarizar a los chilenos y foráneos con su variada geografía y permitir de esa manera la más apropiada valoración del patrimonio natural de la República.

Otro ha sido el concebido y desarrollado por el Ministerio de Bienes Nacionales, como parte de una política *destinada a potenciar los atributos culturales y naturales de la Comuna Cabo de Hornos y a generar las condiciones para nuevas inversiones y emprendimientos.*

Los ejes centrales de esta política de desarrollo territorial son:

1. *La consolidación de Puerto Williams como principal núcleo poblado.*

2. *La creación de las condiciones de desarrollo del nuevo poblado y complejo fronterizo Puerto Navarino.*

3. *La habilitación, en terrenos fiscales, de rutas patrimoniales, que permitan al visitante conocer y disfrutar de las bellezas y riquezas de la zona.*

4. *La puesta en oferta de terrenos fiscales, bajo la modalidad de venta o concesión, para el desarrollo de proyectos turísticos, comerciales, de infraestructura, de conservación ambiental y de investigación científica*¹⁸.

Así entonces, en 1991 se trazó, señalizó y puso en uso el “Circuito Dientes de Navarino” para permitir el aprovechamiento turístico (*trekking*) del atractivo entorno vecino a Puerto Williams, que parte de la capital comunal y alcanza hasta la cadena montañosa de aquel nombre que le brinda espléndido marco paisajístico, para concluir, ya de retorno, en las orillas del canal Beagle (Bahía Virginia). Tiempo después se agregó un segundo circuito, el del lago Windhond, que como el anterior está adscrito al Sistema del Sendero de Chile.

De esta manera acertada y concreta, pues, ha ido configurándose

¹⁸ Jaime Ravinet, Ministro de Bienes Nacionales. En *Rutas Patrimoniales Territorio de Todos*. Ministerio de Bienes Nacionales (Santiago, sin fecha).

una política novedosa y visionaria que, sobre la base de la valorización del admirable, variado, rico y, en algunos aspectos, único patrimonio natural de que dispone la Comuna de Cabo de Hornos, y del mantenimiento de las condiciones de pristinidad como condición esencial, procura hacer del mismo uno de los fundamentos -tal vez el principal- para su desarrollo social, económico y cultural de carácter integral, pues incorpora el acervo ciertamente excepcional que le brindan la herencia étnica yámana y la historia singular del territorio a lo largo de siglos.

APENDICE I

Población Distrito Islas Australes - Comuna Cabo de Hornos 1907-2002*

1907	184	habitantes
1920	139	"
1930	206	"
1940	225	"
1952	206	"
1960	500	"
1970	949	"
1982	1.309	"
1992	1.853	"
2002	2.302	"

*Fuente: Censos Nacionales de Población (I.N.E.)

APENDICE II DEMOGRAFIA YAMANA 1855-2000

Año	Informante	Fundamento	Número
1885	TH. BRIDGES	Estimación	3.000 individuos ⁽¹⁾
1860/70	M. GUSINDE	Estimación	2.500 indivs. ^{(1) (a)}
1883	L. MARTIAL	Estimación	1.300/1.500 indivs. ^{(1) (b)}
1884	TH. BRIDGES	Estimación	1.000 indivs. ^{(1) (c)}
1886	TH. BRIDGES	Censo	407 indivs. ⁽²⁾
1889	R.N. KENNEDY	Estimación	400/500 indivs. ⁽³⁾
1889	E.C. ASPINALL	Estimación	300/400 indivs. ⁽³⁾
1892	L. BURLEIGH	Estimación	más de 200 indivs. ⁽⁴⁾
1892	W.H. STIRLING	Estimación	menos de 200 indivs. ⁽⁵⁾
1902	J. LAWRENCE	Estimación	130 indivs. ⁽⁶⁾
1905	S.A.M.S.	Estimación	170 indivs. ⁽⁷⁾
1909	MISION RIO DOUGLAS	Recuento	150 indivs. ⁽⁸⁾
1911	MISION RIO DOUGLAS	Recuento	150 indivs. ⁽⁹⁾
1923	M. GUSINDE	Estimación	70 indivs. ^{(10) (d)}
1930	CENSO NACIONAL POBLACION	Censo	71 indivs. ^{(11) (e)}
1940	CENSO NACIONAL POBLACION	Censo	68 indivs. ^{(11) (e)}
1946	A. LIPSCHUTZ - G. MOSTNY	Recuento	63 indivs. ^{(12) (e)}
1972	O. ORTIZ - TRONCOSO	Recuento	58 indivs. ^{(13) (f)}
1993	J. AYLWIN	Recuento	51 indivs. ^{(14) (f)}
2000	CONADI	Estimación	90/100 indivs. ^{(15) (f)}

Fuentes:

⁽¹⁾ Gusinde 1982; ⁽²⁾ S.A.M.M. 1886; ⁽³⁾ S.A.M.M. 1889; ⁽⁴⁾ S.A.M.M. 1892; ⁽⁵⁾ S.A.M.M. 1899; ⁽⁶⁾ S.A.M.M. 1902; ⁽⁷⁾ S.A.M.M. 1906; ⁽⁸⁾ S.A.M.M. 1909; ⁽⁹⁾ S.A.M.M. 1911; ⁽¹⁰⁾ Gusinde 1986; ⁽¹¹⁾ I.N.E.; ⁽¹²⁾ R.G.CH.T.A. 1950; ⁽¹³⁾ A.I.P. 1973; ⁽¹⁴⁾ Aylwin 1995; ⁽¹⁵⁾ CONADI 2000.

Notas:

- (a) Epidemia de *bloodpoisoning*.
- (b) Aparición de la tuberculosis.
- (c) Epidemia de sarampión.
- (d) Incluye indígenas étnicamente puros y mestizos.
- (e) Comunidad residente en Mejillones (puros y mestizos).
- (f) Comunidad residente en Ukika, mayoritariamente mestizos (únicamente tres individuos puros).

CRONOLOGIA HISTORICA SUDFUEGUINA

- Hacia 6000
años antes
del presente Cazadores-recolectores marinos habitan en las costas de la isla Navarino e islas vecinas. De ellos derivaron los yámana históricos.
- 1520 21 de octubre. Fernando de Magallanes, navegante portugués al servicio de España, inicia la penetración descubridora del estrecho de su nombre. Avistamiento de la tierra del sur del mismo que recibe la denominación *de los Fuegos* y que es tenida como parte del gran continente austral, la *Terra Australis Incógnita*.
- 1523 - 1560 Diseño y circulación de los primeros mapas que expresan una visión aproximada y antojadiza del territorio fueguino.
- 1539 - 1555 La Tierra del Fuego se incorpora a la jurisdicción de la Gobernación de Chile.
- 1578 Francis Drake recala en la isla Hornos por el lado del occidente y comprueba la insularidad de la Tierra del Fuego. La cartografía europea de fines del siglo XVI recoge parcialmente esa circunstancia geográfica.
- 1616 Enero. Wilhem Schouten y Jacob Le Maire avistan por el oriente el término continental americano y lo bautizan cabo de Hoorn. Luego realizan la primera navegación del paso austral del mismo.
- 1618 Los hermanos Nodal confirman el hallazgo holandés, descubren las islas Diego Ramírez y realizan la primera circunnavegación fueguina.
- 1620 - 1660 Período de desarrollo de la primera cartografía particularizada del sector austral de la Tierra del Fuego, principalmente mapas de origen holandés.
- 1624 Jacques L'Hermite, holandés, penetra con su flota en la bahía que denomina Nassau, descubre las tierras insulares de su entorno y desembarca en la costa sur de Navarino (bahía Windhond). Primer encuentro entre los yámana y los europeos.
- 1700 - 1725 Ciclo de navegaciones mercantes francesas por el paso Drake. El capitán Josselin Gardin afirma haber avistado en 1712 un volcán en erupción hacia el interior del archipiélago y, que pasa a ser conocido con el nombre de *San Clemente*.

- 1769 - 1774 El capitán inglés James Cook explora los sectores sur y sudoccidental fueguinos y descubre entre otras la bahía de su nombre, el seno Navidad, y la isla Nueva. Primeros registros botánicos y científicos.
- Hacia 1800 Inicio de las actividades de captura de pennípedos en las islas del cabo de Hornos por parte de focueros y balleneros ingleses y norteamericanos. La faena cinegética se extiende aproximadamente hasta 1840.
- 1821 El capitán Basil Hall avista un volcán en erupción hacia el sudoccidente del archipiélago fueguino.
- 1822 La República de Chile determina constitucionalmente su jurisdicción territorial, extendida por el sur hasta el cabo de Hornos.
- 1828 - 1830 Exploraciones y descubrimientos de los capitanes Henry Foster, Phillip Parker King y Robert Fitz Roy en las islas Wollaston y zonas vecinas. Descubrimiento de los canales Beagle y Murray. Adelanto sustancial del conocimiento geográfico del sur de la Tierra del Fuego. Contacto con los aborígenes en la zona del canal Murray, especialmente en Wulaia.
- 1832 - 1833 Nuevas exploraciones del capitán Fitz Roy. Los indígenas recogidos en 1830 en Wulaia son desembarcados en el mismo lugar. Primera y fallida tentativa misional inglesa.
- 1839 Expedición norteamericana comandada por el comodoro Charles Wilkes realiza exploraciones y levantamientos hidrográficos en el archipiélago del cabo de Hornos.
- 1843 21 de setiembre. La República de Chile toma posesión efectiva de las tierras patagónicas y fueguinas. Fundación de Fuerte Bulnes en la costa oriental de la península de Brunswick (estrecho de Magallanes).
- 1850 Se inicia el tráfico mercante interoceánico por las aguas del paso Drake.
- 1851 Allen Gardiner y compañeros arriban a Puerto Banner, isla Picton, para dar comienzo a la actividad misionera evangelizadora entre los yámana. Luego de pasar a la costa sur de la isla grande de Tierra del Fuego perecen de hambre.
- 1853 Población indígena estimada en 3.000 individuos.
- 1855 La goleta *Allen Gardiner* de la Patagonian, después South American Missionary Society, continuadora del proyecto del malogrado misionero inglés, inicia los viajes misionales por el archipiélago austral.

- 1859 Establecimiento de una misión evangélica en la bahía de Wulaia, Navarino. Los misioneros ingleses son asesinados por los indígenas.
- 1867 El pastor Waite H. Stirling reinicia las actividades misioneras. Establecimiento pre-misional en Leuaia, Navarino.
- 1870 Fundación de la Misión Evangélica de Ushuaia. En 1871 se establece allí el pastor Thomas Bridges que realiza una abnegada tarea misionera y civilizadora entre los yámana.
- 1875 Loberos y raqueros inician sus actividades en los mares y litorales del cabo de Hornos. Preocupación jurisdiccional de las autoridades de la Colonia de Magallanes.
- 1881 23 de julio. Tratado entre Chile y Argentina establece las jurisdicciones correspondientes en el archipiélago de la Tierra del Fuego. La República de Chile asume la soberanía de las islas situadas al sur del canal Beagle y al oriente del meridiano 68° 34' oeste de Greenwich.
- 1882 Argentina toma posesión del territorio que le fue asignado por el Tratado del año anterior. Instalación de sus autoridades en el paraje de la Misión de Ushuaia.
- 1882 - 1883 Misión científica francesa embarcada en la corbeta *Romanche* y con base terrestre en la caleta Orange, isla Hoste, desarrolla actividades de importancia trascendental para el adelanto del conocimiento científico.
- 1888 Con el viaje jurisdiccional del vapor *Toro* de la Armada de Chile se inicia la posesión de las Islas Australes. Comprobación del hallazgo de placeres auríferos en las islas Lennox y Nueva. El Gobierno de Chile entrega en concesión algunas islas del archipiélago Wollaston al reverendo Canon Aspinall, a nombre de la South American Missionary Society. Fundación de la Misión Evangélica de Bayly a cargo de Leonard H. Burleigh.
- 1891 Julio Popper inicia la controversia geográfica sobre la boca oriental del canal Beagle.
- 1891 - 1892 Auge de la actividad minera aurífera en las Islas Australes. Población se estima en sobre un millar de mineros, principalmente de nacionalidad croata.
- 1891 - 1895 Concesiones de terrenos para la colonización en Navarino, Picton, Lennox, Nueva y otras islas.
- 1892 Cierre de la Misión de Bayly y apertura de un nuevo establecimiento en la bahía de Tekenika, isla Hoste. Población indígena estimada en alrededor de 300 individuos.

- Viaje jurisdiccional del Gobernador de Magallanes, capitán de navío Manuel Señoret. Fundación de Puerto Toro como centro de vida y sede de la Subdelegación de las Islas Australes (3 de noviembre).
- Hacia 1900 La navegación velera por el paso Drake alcanza su máximo desarrollo.
- 1900 - 1919 Actividades hidrográficas y jurisdiccionales de la Armada de Chile.
- 1902 - 1906 Primeras concesiones de pesquería en las aguas australes. Intensa actividad cazadora en los litorales del archipiélago del cabo de Hornos.
- 1905 - 1906 Primeras propuestas diplomáticas para solucionar la controversia sobre el dominio de las islas Picton, Lennox y Nueva.
- 1906 Inicio de la caza ballenera en las aguas del Pacífico Sur y Atlántico Sur.
- Clausura de la Misión de Tekenika y apertura de un nuevo centro de actividad en Río Douglas, Navarino. Población indígena estimada para entonces entre 100 y 200 individuos.
- 1914 Chile declara la neutralidad de sus aguas jurisdiccionales en el territorio austral.
- 3-6 de diciembre. Fondea en Puerto Banner la escuadra alemana comandada por el almirante Graf von Spee.
- Creación del Depósito (Carbonera) de Puerto Banner, a cargo de la Armada de Chile.
- 1915 Gobernador de Magallanes Fernando Edwards realiza recorrido jurisdiccional por las Islas Australes.
- Chile y Argentina acuerdan someter el diferendo del canal Beagle al arbitraje de la Corona Británica, sin embargo el convenio quedó sin efecto por falta de ratificación de los correspondientes Congresos Legislativos.
- 1917 Cierre de la Misión de Río Douglas y término definitivo de la empresa evangelizadora de la South American Missionary Society.
- 1918 Armada de Chile transfiere el Depósito de Puerto Banner a la Sociedad Braun y Paravich.
- 1918 - 1919 Los indígenas yámana se agrupan espontáneamente en Puerto Mejillones.
- Los religiosos y antropólogos alemanes Martín Gusinde y Wilhem Koppers dan comienzo a los estudios etnográficos por encargo del Museo Nacional de Historia Natural de Santiago de Chile.

- 1920 El Presidente Arturo Alessandri otorga a Armando Hinojosa el arrendamiento de la totalidad de las tierras fiscales ocupadas hasta entonces en las Islas Australes. Crisis y decadencia del proceso colonizador pionero.
- 1922 - 1923 Se realizan en Mejillones las últimas ceremonias de iniciación entre los yámana.
El Gobierno de Chile crea la Reserva Indígena en el mismo lugar.
- 1929 Intendente de Magallanes Manuel Chaparro realiza visita jurisdiccional a Navarino. Fundación de Puerto Navarino como sede administrativa de las Islas Australes.
Aviador alemán Günther Plüschow sobrevuela por vez primera el territorio austral fueguino y alcanza hasta el cabo de Hornos.
- 1931 Julio. Renuncia del Presidente Carlos Ibáñez del Campo a su cargo paraliza los planes de fomento. La vida y actividades en el distrito de las Islas Australes caen en un estado de marasmo y abandono por espacio de más de dos décadas. La población total promedia dos centenares de habitantes entre 1930 y 1952.
- 1945 Creación del Parque Nacional "Cabo de Hornos" que abarca el archipiélago homónimo.
- 1953 Gobierno del Presidente Carlos Ibáñez del Campo da comienzo a la reafirmación de la presencia nacional en las Islas Australes. La Armada de Chile asume la responsabilidad de desarrollo de los planes respectivos. Fundación de Puerto Luisa (Williams) como base naval y centro de vida y administración del distrito.
- 1958 9 de agosto. Incidente del islote Snipe. Se agudiza la controversia diplomática por la cuestión del canal Beagle.
- 1960 Censo Nacional de Población registra 500 habitantes en las Islas Australes.
- 1967 - 1970 Plan Navarino. Creación del Asentamiento de colonización Presidente Frei. Refundación de Puerto Toro. Visita del Presidente Eduardo Frei. Creación del Museo "Martín Gusinde" en Puerto Williams.
- 1971 22 de julio. Gobiernos de Chile y Argentina hacen público el acuerdo para someter el diferendo del canal Beagle al arbitraje de la Corona Británica.
- 1973 Concluye *de facto* el Asentamiento Presidente Frei.
- 1973 - 1977 Desarrollo del Proceso Arbitral.
- 1974 - 1975 Establecimiento de la regionalización en el país. En su vir-

- tud se crea la Región de Magallanes y Antártica Chilena, dividida en cuatro provincias, una de las cuales es la Provincia Antártica Chilena con jurisdicción sobre la Comuna de Navarino y el Territorio Antártico Chileno, con capital en Puerto Williams.
- 1977 18 de abril. Laudo Arbitral de S.M. Isabel II de Gran Bretaña adjudica a Chile las islas Picton, Lennox y Nueva y define la jurisdicción en el canal Beagle.
Incidente en el islote Barnevelt (junio). Argentina extiende sus reclamaciones jurisdiccionales hasta el cabo de Hornos.
- 1978 Enero. Argentina desconoce la validez del laudo arbitral del año anterior. Se suceden los incidentes en el área austral. La tensión entre Chile y Argentina sube de grado y ambos países realizan preparativos bélicos.
21-22 de diciembre. La tirantez internacional llega a su clímax: la invasión argentina de las islas litigiosas y otros territorios es inminente. Chile preparado para la defensa de su soberanía y rechazo de cualquier agresión armada. La intervención de S.S. el Papa Juan Pablo II conjura el peligro de guerra e impone un alivio en la situación. Argentina posterga sus planes de invasión y ocupación.
- 1979 8 de enero. Los Ministros de Relaciones Exteriores de Chile y Argentina anuncian en Montevideo el acuerdo para someter la cuestión del Beagle a la mediación de S.S. Juan Pablo II.
- 1979 - 1983 Desarrollo del proceso de mediación en medio de ocasionales incidentes en el área austral que tensionan la relación entre Chile y Argentina. En 1980 Juan Pablo II hace una propuesta a las partes para solucionar el diferendo. Chile acepta y Argentina la rechaza.
La invasión argentina de las islas Malvinas impone una pausa en el proceso de la mediación papal. La derrota de las fuerzas argentinas provoca el término de la dictadura militar y da comienzo al proceso de restauración democrática. Elección del Presidente Raúl Alfonsín y nueva situación interna facilitan la convergencia entre Chile y Argentina en el curso de la mediación y se concluye un acuerdo satisfactorio para las partes.
- 1980 Creación de la Municipalidad de Navarino con sede en Puerto Williams. Designación de las primeras autoridades (Alcalde y Concejo Comunal), que posteriormente serán

- elegidas por elección popular.
- 1984 29 de noviembre. Suscripción en la ciudad del Vaticano del Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Argentina. Por el mismo, Chile ve reconocidos sus derechos sobre las islas del sur del canal Beagle y se define el límite internacional en el interior de este paso marítimo y ambos países determinan sus jurisdicciones en el mismo, además de las que corresponden a las respectivas aguas interiores, territoriales y patrimoniales desde la boca oriental del canal Beagle hasta el meridiano del cabo de Hornos en el Atlántico sur. Se estima el acuerdo como equitativo, justo y honorable.
- 1985 Entra en vigencia la Ley Navarino para el fomento de las actividades económicas productivas en la Comuna del mismo nombre.
Desarrollo de obras públicas de adelanto y de reactivación general.
- 1990 Con el retorno de la democracia cobra mayor importancia la preocupación en adelante de los sucesivos gobiernos por la Comuna de Navarino, más tarde renombrada "Cabo de Hornos", como política de Estado.
- 1993 Formulación y puesta en vigencia del Plan Especial para el desarrollo de Navarino. Inversiones públicas en diferentes obras de infraestructura y progreso social. Adelanto generalizado en Puerto Williams y sectores rurales del territorio comunal.
- 1994 Febrero. Presidente Patricio Aylwin visita la comuna. Restitución de la reserva de Mejillones a la Comunidad Yámana.
- 2002 Censo Nacional de Población registra 1.952 habitantes en la Comuna de Cabo de Hornos.
Desarrollo de actividades de investigación científica.
- 2004 Presidente Ricardo Lagos visita Puerto Williams.
- 2005 La UNESCO aprueba la creación de la Reserva de Biosfera Cabo de Hornos que incluye el parque nacional del mismo nombre y la sección austral del Parque Nacional "Alberto de Agostini".

FUENTES DE CONSULTA

A.- *Inéditas*

ARCHIVO DEL AUTOR:

Documentos varios.

ARCHIVO ESTADO MAYOR III^a ZONA NAVAL (PUNTA ARENAS):
Oficios y documentos varios.

ARCHIVO INSPECCION DE TIERRAS DE MAGALLANES (PUNTA ARENAS):

Oficios, documentos y planos varios referentes a colonización y arrendamiento de tierras fiscales en las Islas Australes.

ARCHIVO INTENDENCIA DE MAGALLANES (PUNTA ARENAS):

Legajo Ministerio de Marina, 1887-1901.

Legajo Gobernaciones Marítimas, 1888-1901.

Legajos Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización, años 1888-1892, 1893-1895, 1898, 1899-1900 Primer Semestre, 1907-1910.

Legajo Colonización, años 1905-1906.

Legajo Oficios de la Gobernación, 1901-1919.

Legajo Correspondencia Ministerio del Interior, 1908-1921.

Legajo Oficios varios de la Intendencia, Enviados, año 1928.

Legajo Correspondencia Ministerio de Fomento, año 1930.

Legajo Correspondencia Intendencia de Magallanes, año 1930.

Legajo Correspondencia Intendencia de Magallanes, año 1932.

Legajo Gobernaciones Natales y Porvenir y Subdelegación de Navarino.

Oficios Recibidos, año 1933.

Legajo Direcciones Generales y Contraloría. Ministerios Varios y del Interior. Oficios Recibidos, año 1943.

ARCHIVO MAURICIO BRAUN H. (PUNTA ARENAS):

Copiador de Cartas, volumen IV (marzo 1892-marzo 1893).

Correspondencia Recibida, volumen III (diciembre 1892-mayo 1893).

ARCHIVO NACIONAL (SANTIAGO):

Legajo Correspondencia Colonia de Magallanes, 1856-57-58-59.

Legajo Correspondencia Colonia de Magallanes, 1859-1866.

Legajo Gobierno de la Colonia de Magallanes, 1845-1869.

Legajo Gobierno de la Colonia de Magallanes, años 1869 a 1872.

Legajo Correspondencia Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización, años 1875-1876 (Gobernación de Magallanes).
Legajo Correspondencia Gobernación de Magallanes, 1892. Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización.
Legajo Correspondencia Gobernación de Magallanes, 1895. Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización.

ARCHIVO NOTARIA DE COMERCIO Y MINAS (PUNTA ARENAS):
Registro de Comercio, desde 1918 en adelante.

ARCHIVO NOTARIA DE HACIENDA (PUNTA ARENAS):
Registro de Instrumentos Públicos, años 1877 y 1878.
Registro de Documentos protocolizados, 1900.
Registro Conservador de Minas, Propiedades - Pedimentos - Originales - Descubrimientos, 1912.
Registro de Comercio, 1917.

B.- *Impresas*

- AGOSTINI, ALBERTO M. DE, 1929. *Mis viajes a la Tierra del Fuego*, Milán.
- ARANCIBIA, PATRICIA y FRANCISCO BULNES SERRANO, 2004. *La escuadra en acción*, Santiago.
- AYLWIN, JOSE, 1995. *Comunidades indígenas de los Canales Australes*. Corporación Nacional de Desarrollo Indígena (CONADI), Temuco.
- BALEN, WILLEM J. VAN, 1968. *Nedeerlanders in Vuurlandse Wateren* (Los Holandeses en las aguas de Tierra del Fuego). Artículo publicado en el diario *Nieuwe Rotterdamse Courant*, edición del 2 de marzo de 1968, número 43, Rotterdam, Holanda.
- BERNSTEIN, ENRIQUE, 1989. *Recuerdos de un diplomático. Representante ante el Papa mediador 1979-1982*, Santiago.
- BONACIC D., LUCAS, 1941. *Historia de los yugoeslavos en Magallanes*, Punta Arenas.
- BOVE, GIACOMO, 1883. *Expedición Austral Argentina*, Buenos Aires.
- BRAUN MENENDEZ, ARMANDO, 1967. *Historia de Tierra del Fuego, Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur y Sector Antártico 1862-1930*, Buenos Aires.

- BRAUN MENENDEZ, ARMANDO, 1971. *Pequeña Historia Fueguina*, Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires-Santiago de Chile.
- BRAVO VALDIVIESO, GERMAN, 2005. *La Primera Guerra Mundial en la costa de Chile. Una neutralidad que no fue tal*. Ediciones Altazor, Viña del Mar.
- BRIDGES, E. LUCAS, 1952. *El último confín de la tierra*, Buenos Aires.
- CANCLINI, ARNOLDO, 1979. Allen F. Gardiner. *Marino, Misionero, Mártir*, Buenos Aires.
- CANCLINI, ARNOLDO, 1980. *Tomás Bridges. Pionero en Ushuaia*, Buenos Aires.
- CANCLINI, ARNOLDO, 1980 Waite H. Stirling. *El Centinela de Dios en Ushuaia*, Buenos Aires.
- CHAPMAN, ANNE, 2003 *El fenómeno de la canoa yagán* (Conferencia). Ediciones de la Universidad Marítima de Chile, Viña del Mar.
- CHAPMAN, ANNE, CHRISTINE BARRTHE y PHILIPPE REVOL, 1995 *Cap Horn 1882-1883. Rencontentre avec les Indiens Yahgan*. Editions de la Martiniere, París.
- COIAZZI, ANTONIO, 1914. *Los indios del Archipiélago Fueguino*, Santiago.
- COOPER, JOHN M., 1916. *Analytical and Critical Bibliography of the Tribes of Tierra del Fuego and adjacent Territory*, Anthropological Publications, Oosterhout N. B. Holanda.
- DARWIN, CHARLES, 1921. *Diario de viaje de un naturalista alrededor del mundo en el navío de S. M. "Beagle"* (2 tomos), Madrid.
- DIRECCION DE ESTADISTICA Y CENSOS, IV Censo Agropecuario Año Agrícola 1964-1965. Tomo N° 26, Magallanes, Santiago, agosto de 1969.
- ENTRAIGAS, RAUL A., 1966. *Piedra Buena Caballero del Mar*, Buenos Aires.
- FITZ ROY, ROBERT, 1933. *Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S. M. "Adventure" y "Beagle" en los años 1826 a 1836. Exploración de las costas meridionales de la América del Sud y viaje de circunnavegación de la "Beagle"*. Publicado en Londres en 1839. Traducción por el capitán de fragata Teodoro Caullet-Bois. 4 tomos, Buenos Aires.

- FUENTES RABE, ARTURO, 1923. *Tierra del Fuego*, tomo 2º, Valdivia.
- GALLEZ, PABLO J., 1976. La más antigua descripción de los yámana. *Karukinká* N° 15, Buenos Aires.
- GUERRA, JOSE GUILLERMO, 1917. *La soberanía chilena en las Islas al sur del Canal Beagle*, Santiago.
- GUERRERO BASCUÑAN, MARIANO, 1897. *Memoria que el delegado del Supremo Gobierno en el Territorio de Magallanes don... presenta al señor Ministro de Colonización*, 2 tomos, Santiago.
- GUSINDE, MARTIN, 1951. *Hombres primitivos de la Tierra del Fuego*, Sevilla.
- GUSINDE, MARTIN 1982. *Los indios de Tierra del Fuego*. Tomo II. *Los Yámana*, Vols. I, II y III. Centro Argentino de Etnología Americana. Buenos Aires.
- HYADES, PAUL H., 1886. Un año en el cabo de Hornos, traducción de Ramón Serrano M., en *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo XI, págs. 479-521, Santiago.
- KOPPERS, WILHEM, 1997. *Entre los Fueguinos*. Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas.
- LENZ, RODOLFO, 1924. *Estudio sobre los indios de Chile*, Santiago.
- LENZI, JUAN HILARION, 1967. *Tierra del Fuego, Antártica e Islas del Atlántico Sur*, Buenos Aires.
- LEWIN, BOLES LAO, 1967. *Popper: un conquistador patagónico*. Sus hazañas, sus escritos, Buenos Aires.
- LIPSCHUTZ, ALEJANDRO y GRETE MOSTNY, 1950. Transculturación en las tribus fueguinas. *Revista Geográfica de Chile Terra Australes* N° 3:37-60, Santiago.
- LIPSCHUTZ, ALEJANDRO y GRETE MOSTNY, 1950. Cuatro conferencias sobre los indios fueguinos. *Revista geográfica de Chile Terra Australes*, Santiago.
- MARINA DE CHILE, 1905. *Anuario Hidrográfico de la...*, tomo XXV, Santiago.
- MARKS, RICHARD LEE, 1994. *Tres hombres a bordo del Beagle*. Javier Vergara Editor S.A., Buenos Aires.
- MARTINIC B., MATEO, 1963 y 1971. *Presencia de Chile en la Patagonia Austral 1843-1879*, Santiago.
- MARTINIC B., MATEO, 1972. *Magallanes, síntesis de tierra y gentes*. Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires-Santiago de Chile.
- MARTINIC B., MATEO, 1972. José Nogueira, primer pionero y hombre de fortuna de la antigua Colonia de Magallanes, a la

- luz de papeles inéditos. *Anales del instituto de la Patagonia*, volumen II, Santiago.
- MARTINIC B., MATEO, 1980. La Misión de Bayly (Archipiélago del Cabo de Hornos). *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. XI:47-61, Punta Arenas.
- MARTINIC B., MATEO, 1984. El desarrollo de Navarino. *El Magallanes*, Punta Arenas, 25 de marzo de 1984.
- MARTINIC B., MATEO, 1985. El volcán fueguino del capitán Hall. *Revista Patagónica* N° 22, Buenos Aires.
- MARTINIC B., MATEO, 1988. Actividad volcánica histórica en la Región de Magallanes. *Revista Geológica de Chile*, vol. 15 N° 2, Santiago.
- MARTINIC B., MATEO, 1999. *Cartografía Magallánica 1523-1945*. Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas.
- MARTINIC B., MATEO, 2000. El canal Beagle en un mapa del siglo XVII. *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen 28, Serie Ciencias Humanas, Punta Arenas.
- MARTINIC B., MATEO, 2001. El postrer esfuerzo misional entre los yámana (1888-1917). Significación de la decadencia étnica. Estado de la comunidad final (1918-2000). *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen 29, Serie Ciencias Humanas, Punta Arenas.
- MARTINIC B., MATEO, 2005. *Historia de la Región Magallánica* (Segunda edición revisada y aumentada). Ediciones de la Universidad de Magallanes, 4 tomos, Punta Arenas.
- MIELCHE, HAKON, 1941. *Journey to the World's End*, Nueva York.
- MINISTERIO DE BIENES NACIONALES. *Rutas Patrimoniales Territorio de Todos*. Santiago.
- NAVARRO AVARIA, LAUTARO, 1908. *Censo Jeneral de Población i Edificación, Industria, Ganadería i Minería del Territorio de Magallanes*, Punta Arenas.
- ORTIZ-TRONCOSO, OMAR, 1973. Los yámana: veinticinco años después de la Misión Lipschutz. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. IV, Punta Arenas.
- OVALLE, ALONSO DE, 1969. *Histórica Relación del Reyno de Chile*, Santiago.
- PACHECO, BALDOMERO, 1911. *Derrotero del Archipiélago de la Tierra del Fuego*, Valparaíso.
- PINOCHET DE LA BARRA, OSCAR, 1955. *La Antártica Chilena*, Santiago.

- RANDIER, JEAN, 1974. *Hommes et navires au Cap Horn*. Hachette, París.
- REPUBLICA DE CHILE, 1977. *Controversia en la región del Canal Beagle. Laudo Arbitral*. Edición bilingüe con notas y documentos adicionales, Ginebra.
- REY BALMACEDA, RAUL C., 1983. *La propuesta vaticana. El futuro oceánico argentino*, Buenos Aires.
- RIESENBERG, FELIX, 1946. *Cabo de Hornos*, Buenos Aires.
- RIOS GALLARDO, CONRADO, 1960. *Chile y Argentina*, Santiago.
- RIZZO ROMANO, ALFREDO, 1968. *La Cuestión de Límites con Chile en la zona del Beagle*, Buenos Aires.
- ROZZI, RICARDO, FRANCISCA MASSARDO & CHRISTOPHER ANDERSON (Eds.), 2004. *Reserva de Biosfera Cabo de Hornos*. Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas.
- SEÑORET, MANUEL, 1895. *Memoria que el Gobernador de Magallanes presenta al Ministerio de Colonización en 1895*, Santiago.
- SPEARS, JOHN, 1895. *The Gold Diggins of Cape Horn. A Study of Life in Tierra del Fuego and Patagonia*, New York-London.
- SPENCER, SIR BALDWIN, 1931. *Spencer's Last Journey*, Londres.
- SWETT, RICARDO O., 1924. *Guía Marítima de Chile 1923-1924*, Valparaíso.
- ZORRILLA, MANUEL, 1925. *Magallanes en 1925*, tomo 1º, Punta Arenas.

C.- Diarios y Revistas

- Chile Austral*, de Punta Arenas, ediciones completas años 1914 y 1915.
- Clarín*, de Buenos Aires, edición del 19 de octubre de 1984.
- El Comercio*, de Punta Arenas, ediciones desde el 26 de octubre de 1900 al 25 de abril de 1901; ediciones completas de los años 1915 y 1916.
- El Magallanes*, de Punta Arenas, ediciones completas años 1902 a 1906, 1913 a 1918; números de 1926 a 1931, y desde 1954 en adelante, ediciones completas.
- El Mercurio*, de Santiago, números correspondientes a los días 21, 24 y 30 de marzo, y 3 de abril de 1960; ediciones completas 1970-1985.
- La Epoca*, de Santiago, Nº 24, 1989.

- La Prensa Austral*, de Punta Arenas, ediciones completas desde 1960 en adelante.
- La Unión*, de Valparaíso, números correspondientes al 3 de julio, 14 de agosto y 11 de setiembre de 1960; edición especial, suplemento "Por Chile y su Soberanía" de agosto de 1960.
- Las Ultimas Noticias*, de Santiago, ediciones del 15 de mayo de 1982 y 20 de noviembre de 1998.
- Revista Ercilla*. Marzo, 1987.
- Revista Hoy*. Enero, 1978.
- Revista Menéndez Behety*, de Punta Arenas, ediciones desde 1924 a 1937.
- Revista Somos*, de Buenos Aires, N° 545, 1987.
- South American Missionary Magazine* 1888-1916 serie completa.

D.- **Cartografía**

- Carta preliminar de Chile*, escala 1:250.000, Instituto Geográfico Militar, Santiago, 1954.
- Magellan Strait and Cape Horn*, Imray, Laurie, Notie&Wilson, Londres, 1922.
- Monumenta Chartographica Indiana, Regiones del Plata y Magallanes*, por Julio Guillén y Tato, Madrid, 1942.
- Tabula Geographica Regni Chile*, Alonso de Ovalle, Santiago, 1969.

E.- **Ilustraciones**

- Archivo Fotográfico Histórico Centro de Estudios del Hombre Austral.
Instituto de la Patagonia. Universidad de Magallanes.
- Archivo Fotográfico "La Prensa Austral".
- Archivo Fotográfico Empresa Eléctrica de Magallanes.
- Archivo Fotográfico Museo "Martín Gusinde", Puerto Williams.
- Gabriel Bahamonde M. y Ricardo Rozzi.

Esta segunda edición de
CRONICA DE LAS TIERRAS DEL SUR DEL CANAL BEAGLE
se terminó de imprimir en el mes de octubre de 2005
en los talleres de "La Prensa Austral" de Punta Arenas, Magallanes.
Tirada de esta edición 2.000 ejemplares

Algunas otras obras:

- PRESENCIA DE CHILE EN LA PATAGONIA AUSTRAL 1843-1879 (1963 Y 1971)
- MAGALLANES, SÍNTESIS DE TIERRA Y GENTES (1972)
- CRÓNICA DE LAS TIERRAS DEL SUR DEL CANAL BEAGLE (1974)
- RECORRIENDO MAGALLANES ANTIGUO CON THEODOR OHLSEN (1975)
- HISTORIA DEL ESTRECHO DE MAGALLANES (1977)
- LA INMIGRACIÓN CROATA EN MAGALLANES (1978, 1985 Y 1999)
 - PATAGONIA DE AYER Y DE HOY (1979)
 - HIELO PATAGÓNICO SUR (1982)
 - LA TIERRA DE LOS FUEGOS (1982 Y 1998)
- HISTORIA DEL PETRÓLEO EN MAGALLANES (1983 Y 1994)
 - ÚLTIMA ESPERANZA EN EL TIEMPO (1983 Y 2000)
 - MAGALLANES DE ANTAÑO (1985)
 - NOGUEIRA EL PIONERO (1986)
- MAGALLANES 1921-1952: INQUIETUD Y CRISIS (1988)
- FAROS DEL ESTRECHO DE MAGALLANES. UN PATRIMONIO HISTÓRICO Y ARQUITECTÓNICO. (Coautorado con Julio Fernández Mallo, 1996)
 - REY DON FELIPE, ACONTECIMIENTOS HISTÓRICOS (2000)
 - MENÉNDEZ Y BRAUN PROHOMBRES PATAGÓNICOS (2001)
 - MUJERES MAGALLÁNICAS (2003)
- ARCHIPIÉLAGO PATAGÓNICO: LA ÚLTIMA FRONTERA (2004)
- DE LA TRAPANANDA AL ÁYSEN (2005)