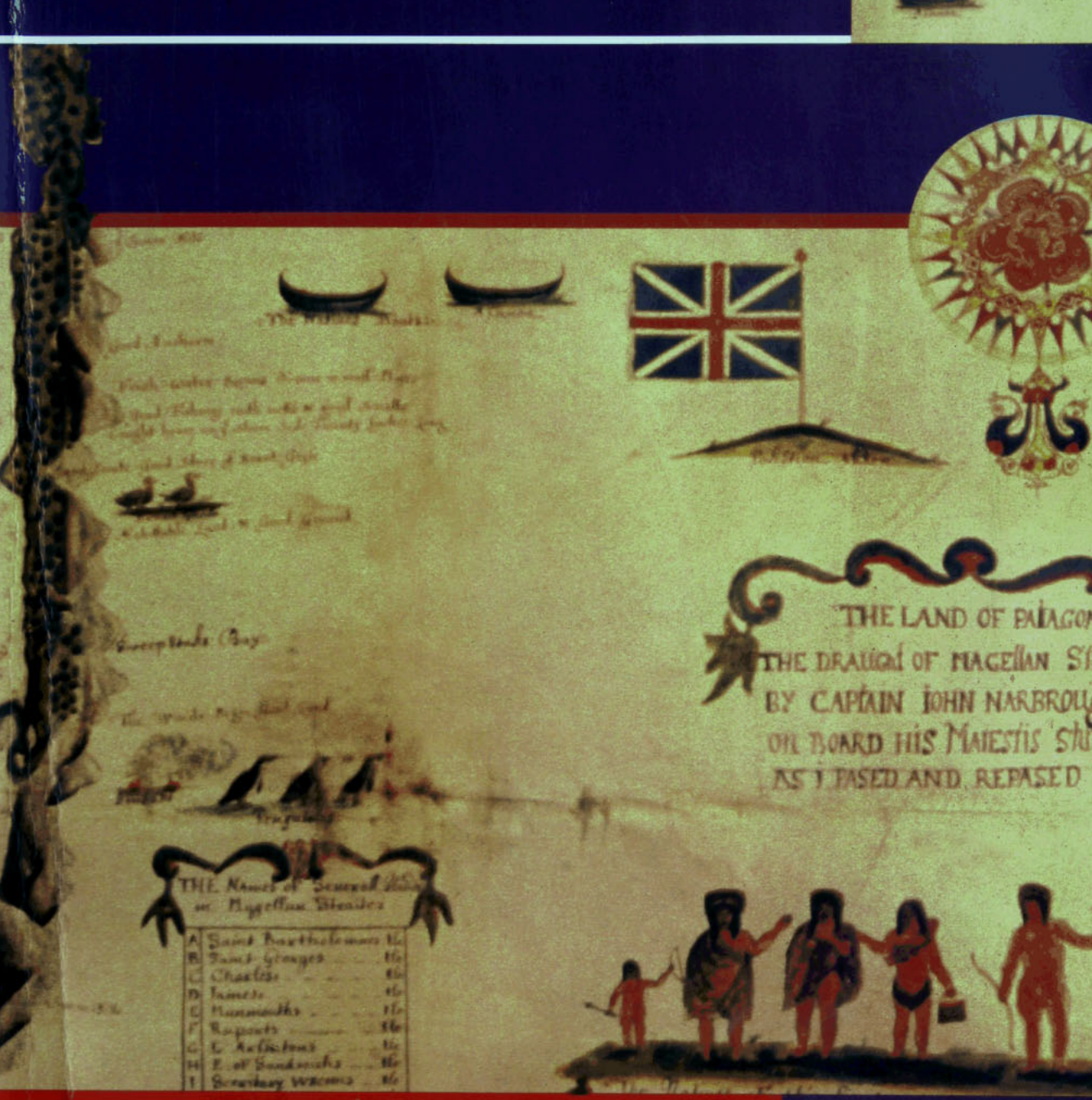


MATEO MARTINIC B.

LOS BRITÁNICOS EN LA REGIÓN MAGALLÁNICA

EDITORIAL PUNTÁNGELES
UNIVERSIDAD DE PLAYA ANCHA

UNIVERSIDAD DE MAGALLANES

MATEO MARTINIC B.

LOS BRITÁNICOS EN LA REGIÓN MAGALLÁNICA

Co-Edición

EDITORIAL
PUNTANGELES
UNIVERSIDAD DE
PLAYA ANCHA

Universidad de Magallanes

Universidad de Playa Ancha
de Ciencias de la Educación

© EDITORIAL PUNTÁNGELES
© MATEO MARTINIC B.
© UNIVERSIDAD DE PLAYA ANCHA

Inscripción N° 161380
ISBN 978-956-296-061-8

Derechos Reservados

Ediciones de la Editorial de la
Universidad de Playa Ancha
de Ciencias de la Educación.
Casilla 34-V / fax: 285041
Valparaíso

Portada y diagramación: Jaime Garnham

Impresión: Imprenta de la Universidad de Playa Ancha
de Ciencias de la Educación, Valparaíso.

IMPRESO EN CHILE / PRINTED IN CHILE

A mis amigos de ancestro británico
y, en particular, a la memoria de
uno de ellos, John Fell, por quien
tuve un particular afecto

CONTENIDO

Prólogo 9

Primera parte

LOS BRITÁNICOS EN LOS DESCUBRIMIENTOS Y EXPLORACIONES GEOGRÁFICOS Y EN EL CONOCIMIENTO CIENTÍFICO 11

Designios políticos y devaneos de dominio 13
La atrevida empresa naval de Francis Drake y sus consecuencias 15
Viajes de exploración durante la segunda mitad del siglo XVII 23
Los viajes científicos del siglo XVIII 30
Los cazadores de mamíferos marinos 34
La gran empresa hidrográfica británica de 1826-30 y 1833-34 36
- Expedición del capitán Phillip Parker King (1826-1830) 36
- Expedición del capitán Henry Foster (1828-1829) 44
- Expedición del comandante Robert Fitz Roy (1833-1834) 45
Otras exploraciones, viajes y reconocimientos científicos durante la segunda mitad del siglo XIX 49
Exploradores, investigadores y viajeros del siglo XX 61
Importancia de las contribuciones geográficas, científicas, cartográficas y artísticas británicas 66

Segunda parte

LOS BRITÁNICOS EN LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS 69

Introducción y desarrollo de la crianza ovina 71
La participación británica en los negocios industriales 88
La participación británica en los negocios mercantiles 93
La participación británica en las comunicaciones y la navegación 95
La fuerza de trabajo británica 99
Importancia de la participación británica, en la estructuración de la economía regional y su inserción en el mundo 103
Britannia "rules" Magellan 106

Tercera parte

LOS BRITÁNICOS EN LAS ACTIVIDADES HUMANITARIAS, SOCIALES, SOCIETARIAS Y CULTURALES 111

Origen y evolución de la acción misionera inglesa entre los aborígenes australes 113
El intento misional de Gardiner en el estrecho de Magallanes (1842 y 1845) 113
La acción misionera entre los yámana 116
- Misión de Bayly (Wollaston) 1888-1892 119
- Misión de Tekenika, 1892-1906 126
- Misión de Río Douglas, 1906-1917 135
Significación de la acción misionera en la aculturación y declinación poblacional de los yámana 139
La inmigración británica en Magallanes 143
Las instituciones nacidas de la inmigración 148
- Societarias, de solidaridad y benéficas 148
- Escolares y educacionales 152
- Religiosas y filosóficas 154
- Deportivas 158
- Periodísticas y culturales 160
Modos de vida y costumbres 165
- Elite y gente común 165
- Los "gringos duros" 179
- Un personaje singular: el administrador de una gran estancia ganadera 181
- Episodios de tristeza y alegría 193

Legado cultural 200
- Tecnología de la crianza ovejera y del manejo rural 200
- Formas arquitectónicas y de edificación 202
- Gastronomía y formas culinarias 206
- Introducción de plantas 208
- Toponimia geográfica y otros aportes 209

Fuentes de consulta 211

AT LAST BUT NOT LEAST

Pocas veces este conocido aforismo inglés resulta más apropiado –doblemente, para explicar porqué en el transcurso de nuestra fecunda y extensa tarea historiográfica, sólo hemos venido a ocuparnos particularmente de los británicos en el tiempo final de la misma.

Ha habido, de partida, una buena razón y ella está en el hecho de que otros varios, antes, se han ocupado de la materia. En verdad, si no abundantes, hay una cantidad de obras de distinta calidad en que se ha escrito y se ha hecho historia acerca de los británicos en Magallanes en particular, y en la Patagonia y Tierra del Fuego en general. Así, entonces, en nuestro quehacer, al tiempo de pensar en temas de investigación y de historiografía elegimos hacerlo en aquellos asuntos respecto de los que nuestra preocupación podía resultar de provecho para el adelanto del conocimiento histórico. Por cierto, ello trajo como consecuencia que a menudo nos encontráramos con datos referidos a los británicos, que conservamos en nuestra memoria, en apuntes y archivos. Es más, no pocas veces esos antecedentes fueron tenidos de tal interés como para ocuparnos de temas específicos y concluir con sendas monografías, como puede verse de nuestra bibliografía en la parte final de esta obra.

De ese modo, al fin, conseguimos reunir una información tan completa como para, sobre su base, preparar una obra conclusiva acerca de la presencia y actividades de los británicos en la Región Magallánica a lo largo del tiempo y que, asimismo, conformara una real contribución, original y novedosa, para diferentes efectos de útil empleo.

Y ha sido así como ha resultado este libro que trata de los hijos de Albión en tres aspectos fundamentales, a saber, de su participación en el conocimiento

geográfico y científico, en el desarrollo económico y en la vida social de Magallanes, y en el que se da cuenta y se valoriza su contribución como un legado que forma parte de nuestra herencia regional.

Para quien entre los lectores conozca alguna de nuestras obras precedentes, quizá le resulte semejante la estructura y contenido de esta relación histórica a la empleada para tratar otras presencias europeas en Magallanes; pero si tal pueda parecer, sólo lo será en apariencia, ya que, bien considerada, la correspondiente a los británicos ha sido bajo diferentes aspectos singular, tanto por su prolongada vigencia de casi cinco siglos, cuanto por la variedad y riqueza específica de sus aportes valoradas como trascendentes.

Así, se reitera, y ahora con la certidumbre de una debida comprensión, no por menos importante la materia ha sido razón de nuestra preocupación tardía, si no al revés, esto es, para satisfacerla cumplidamente.

Sirva, pues, este breve preámbulo explicativo para invitar al lector a introducirse en un tema azas interesante que, al concluir, le permitirá entender a cabalidad la magnitud, la variedad, la riqueza y la importancia que califican "lo británico" en el acervo histórico, social y cultural de Magallanes.

El autor

Primera parte

LOS BRITÁNICOS EN LOS DESCUBRIMIENTOS Y EXPLORACIONES GEOGRÁFICOS Y EN EL CONOCIMIENTO CIENTÍFICO

Designios políticos y devaneos de dominio

No deja de sorprender al estudioso el temprano interés de Albión por las regiones meridionales de América, tanto es así que, inclusive, hubo recursos financieros de esa procedencia en una de las primeras expediciones que se organizaron en España en procura del hallazgo de un paso marítimo a través del nuevo continente encontrado por Colón, a fin de acceder por el occidente a las tierras de la especiería, fuente de gran riqueza y poderío en la época.

En efecto, tal participación se manifestó a través del capital aportado por Robert Thorne, comerciante inglés establecido en Sevilla, para la realización de una expedición con el objetivo citado y que se hizo efectiva en 1526 con el viaje de Sebastián Caboto al río de la Plata[1]. Al mismo Thorne se atribuye la elaboración, en 1527, de un esquicio cartográfico, algo burdo y simple en su diseño, ejecutado con seguridad memorizando lo visto en los primeros planisferios confeccionados por los maestros cartógrafos de la Casa de Contratación de Sevilla, tras conocerse el resultado del viaje descubridor de Fernando de Magallanes. Tal fue la carta manuscrita titulada *Orbis Universalis Descriptio*, tenida con razón como el primer mapa universal de factura inglesa[2]. Así pues, en aquella inversión y en este documento han de verse las primeras manifestaciones de un interés británico por las tierras y aguas del meridión de América, que el tiempo haría más acusado y sostenido.

Corridas varias décadas se registraron algunas acciones en dicho sentido, una vez que el reino inglés se hubo fortalecido, superando la condición segundona en la que se hallaba al inicio de los tiempos modernos luego de concluida la agotadora lucha dinástica conocida como "la guerra de las dos Rosas", y emergía entre las potencias europeas con un claro sesgo de poderío naval. Esa nueva condición, vista y entendida en el contexto político europeo en que la Inglaterra

---

[1] Para entonces los reinos de España e Inglaterra mantenían una antigua y amistosa relación, tanto que en 1489 se había suscrito entre los monarcas de Castilla e Inglaterra un tratado que otorgaba a los súbditos del último el derecho a comerciar en los dominios del primero en igualdad de condiciones a las que poseían los súbditos del mismo, facilidad que se amplió a los territorios americanos luego del hallazgo colombino. Así se explica especialmente que durante la segunda década del siglo XVI se establecieran en Sevilla numerosos comerciantes ingleses.

[2] La pieza fue publicada por Richard Hakluyt en su obra *Divers voyages touching the discoveries of America and the Islands*, etc. Londres, 1582.

protestante de los Tudor[3] -de Isabel I en especial- asumió el apoyo de los rebeldes holandeses calvinistas en contra del dominio de España y la llevó, por consecuencia, a medrar a costa del Imperio Español en sus ricas tierras americanas.

Así entonces, en 1570, el embajador español en Londres pudo enterarse e informar en consecuencia a su monarca, Felipe II, que allí había personas interesadas en un proyecto *para ocupar y colonizar uno o dos puertos en el reino de Magallanes, para así tener en sus manos el comercio del Mar del Sur*[4]. Esta era una expresión cabal de designio político, que cobró más énfasis en 1574 cuando Richard Grenville, alto personaje de la corte presentó a la reina Isabel una propuesta que significaba derechamente la conquista y ocupación del territorio patagónico aledaño al estrecho de Magallanes, incluida esta vía.

En efecto, fundando su planteamiento, aquél había argumentado: *Lo apropiado y como si fuese una conveniencia fatal que debido a que los portugueses han obtenido una parte del nuevo mundo al este, los españoles otro al oeste, los franceses un tercero al norte:* ***ahora la parte al sur ha sido por la providencia de Dios dejada para Inglaterra*** *a la cual en tiempos pasados le fue ofrecido primero*[5]. Más claro, imposible. A juicio del alto cortesano, en esa suerte de "reparto del mundo", a la Nación Inglesa debía tocar el sur del Nuevo Mundo, "el reino de Magallanes", como se había dicho otrora.

Una proposición tan directa que sin duda podía interesar a la soberana, no tuvo de momento, sin embargo, la acogida que pudo esperarse, y ello debido a que las fluctuantes relaciones entre los reinos inglés y español pasaban por entonces por una situación si no amistosa, a lo menos distendida. No obstante ello, la iniciativa habría de quedar para la historia, así lo entendemos, como uno de los elementos determinantes en el origen de la posterior primera incursión inglesa en las aguas y tierras del sur de América.

---

[3] Téngase presente que el rey Enrique VIII había optado en 1529 por romper con Roma al fallar en su intento de obtener la nulidad de su matrimonio con Catalina de Aragón, lo que condujo a la creación de la Iglesia de Inglaterra o Anglicana, en contemporaneidad con la eclosión de la reforma propugnada por Martín Lutero.

[4] Taylor, E. G. R., editor, *The Original Writings and correspondence of the two Richard Hakluyts* (London 1935), citado por Hamish L. Stewart-Stokes en "Los británicos en el Estrecho de Magallanes 1550-1808", *Anales del Instituto de la Patagonia*, Cs. Hs., vol. 28, Punta Arenas 2000, pág. 18.

[5] Nutall, Zelia, *New Light on Drake* (London, 1967), citado por Stewart-Stokens, *op. cit.* Lo destacado es del autor.

Importa abundar sobre el punto para comprender la legitimidad en la que Inglaterra fundaría sus ulteriores acciones en América.

Debe recordarse que entre 1492 y 1493 Portugal y Castilla habían conseguido poner fin a la situación de tensión generada entre ambos por el hallazgo de tierras occidentales por parte de Cristóbal Colón, con un arreglo que salvaguardaba a recíproca satisfacción sus respectivos intereses en mares y tierras de ultramar. Primeramente, con la famosa bula *Inter Caetera* del Papa Alejandro VI, por la que se trazó una línea imaginaria de jurisdicciones corriendo de norte a sur cien leguas al oeste de las islas Azores, de modo que pertenecieran a Portugal las aguas y territorios situados al este de la misma y a Castilla las del oeste. Pero la disconformidad lusitana condujo luego a la revisión de esa línea, que fue corrida hacia el occidente 370 leguas medidas desde un punto ubicado en las islas del Cabo Verde, acuerdo consagrado por el tratado de Tordesillas (7-VI-1494).

Ello aunque puso término a la controversia luso-castellana, no recibió la aceptación de otros reinos de Europa, cuyos monarcas, por cierto, más allá del respeto que les merecía el Papa como jefe de la Cristiandad y, como tal, como árbitro virtual en la disputa de intereses entre ellos, concluyeron que el mencionado acuerdo no los afectaba. Fue ese el caso particular de los reinos de Francia e Inglaterra, que tempranamente comenzaron con sus incursiones exploratorias en el Nuevo Mundo, llevados por el propósito de acceder a sus riquezas.

Así se llega al acontecimiento que ciertamente constituye un hito fundante en la historia de la presencia británica en la Región Magallánica.

La atrevida empresa naval de Francis Drake y sus consecuencias

Francis Drake, el osado marino que habría de ser el protagonista de la audaz y exitosa aventura, debía contarse sin duda entre cuantos, con Grenville a la cabeza, habían lucubrado y lucubraban sobre la conveniencia de posicionar a su nación en el meridión de América. John Oxenham, un hombre vinculado con ambos y que tras una la acción incursora inglesa en Panamá en 1577 fue capturado por los españoles, declaró posteriormente al ser interrogado por la Inquisición... *que el capitán Francis Drake le había dicho muchas veces que, si*

la reina le otorgara una licencia, ***pasaría por el Estrecho de Magallanes y establecería asentamientos por aquí en algún buen país***[6].

Y en efecto Isabel I se la daría, aunque a su manera, una vez que la coyuntura internacional le fuera favorable, circunstancia que se dio cuando las relaciones entre ella y Felipe II se encontraban en un nuevo período de tensión. La fórmula fue la de una autorización para organizar la expedición y emprender el viaje, teniéndose como objetivos ostensibles los de realizara un reconocimiento del estrecho de Magallanes y de las costas aledañas hasta aproximadamente los 30° de latitud, lo que abarcaba inclusive el litoral de la gran tierra austral del Estrecho que, en la comprensión geográfica de la época, se suponía se extendía muy lejos hacia el oeste, límite que se dejaba a criterio de Drake. Todo ello en un plan de relación pacífica con los aborígenes y, tanto como se pudiera, con los españoles. Pero los propósitos ocultos eran más ambiciosos pues, al parecer, apuntaban hacia la formación de posesiones coloniales inglesas sin que importara un ardite la presencia hispana, objetivo largamente acariciado por Grenville y su círculo, en el que se contaban los hermanos John y William Hawkins, y Edward Clinton, conde de Lincoln, almirante de la flota inglesa y consejero real en asuntos navales, todos ellos, claro está, personajes de rango en la corte real y de valía y acceso ante la reina Isabel I[7].

Según parece, se buscó la participación de la soberana como inversionista en la expedición, mediante el armado y aprovisionamiento de una nave de buen porte, pero no se consiguió, aunque después del viaje Drake afirmaría que la reina había invertido secretamente en la empresa.

No corresponde en esta obra ir más allá en la materia, por ajena al tema principal, de modo que, como hubiera sido al fin, Francis Drake obtuvo la licencia real, incluida la patente de corso, y pudo partir hacia el sur de América. Arribó así pasada la mitad de agosto de 1578 a la entrada oriental del estrecho descubierto por Fernando de Magallanes, vía que pudo navegar con una escuadrilla integrada por tres de los cinco buques con que había zarpado de Plymouth, *Golden Hind,* capitana, *Elizabeth* y *Marygold,* en una travesía feliz y breve como que pudo

---

[6] Id. Nuttall, *op. cit.*, citado por H. Stewart-Stokes en "Expedición de Drake al Pacífico 1570-1571", *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 24, pág. 15. Lo destacado es del autor. El concepto geográfico "país" debe ser entendido de manera restrictiva, esto es, como el de comarca.
[7] Véase H. Stewart-Stokes, "Objetivos Estratégicos y fuentes...", citado.

realizar el trayecto este-oeste en 16 días, el menor tiempo hasta entonces empleado por expedición alguna. Le había traído tan al sur, bien se sabe, la ambiciosa y audaz empresa de ser el primer marino de su bandera en penetrar al océano Pacífico, entonces un verdadero *mare clausum* del Imperio Español en el Nuevo Mundo, en cuyas aguas a poco andar iría dejando siniestra fama de su paso, predando aquí y allá, apropiándose de cuantiosas riquezas.

Pero a partir de aquella travesía, al desembocar el 6 de setiembre en la boca occidental del gran paso, las condiciones climáticas que se habían manifestado muy favorables a los ingleses cambiarían por completo, dando paso a expresiones eólicas huracanadas que en breve lapso separaron a las naves, lanzando a la capitana muy al sur, hasta una latitud tan alta como ninguna otra embarcación precedente había conseguido alcanzar por el lado occidental de la Tierra Magallánica.

Vapuleada rudamente la *Golden Hind,* circunstancia que le permitió demostrar sus excelentes condiciones marineras, tanto como la capacidad de su capitán, corrió enloquecida llevada por los elementos por diferentes rumbos hasta que alcanzó la costa hacia los 57 grados [...] *donde tomó Puerto en una Isla un tiro de verso de la tierra donde había veinte brazas de fondo, y estubo allí tres o cuatro días, y de allí saltó el viento al Sur; navegó al Norte dos días; al cabo de los quales tubo vista de una Isla pequeña baxa y tomó las velas, y echó el Batel afuera y tomó muchos Paxaros y Lobos marinos; y otro día se hizo a la vela y navegó NorNordeste y al Norte hasta otra Isla que está en la tierra firma de la parte del Norte...*[8]. De ese modo relataría más tarde Nuño da Silva, el piloto portugués que Drake llevaba en la capitana, las bravas singladuras de esos primeros días en el océano Pacífico, que de ese modo desmentía su nombre.

Esa derivación y las observaciones realizadas entonces persuadieron a Drake de haber alcanzado la latitud misma del término del continente americano al sur del estrecho de Magallanes, que hasta entonces se creía que se

---

[8] "Relación muy circunstanciada, reducida de la declaración que hizo ante el Virrey de México el 20 de mayo de 1579 el piloto Nuño da Silva natural de Porto en Portugal, del viaje y Navegación que hizo el Corsario Franco Drake desde la isla de Santiago de Cavo Verde donde le prendió en 19 de febrero de 1578, hasta 16 de abril de dicho año de 1579 que le dejó en libertad en el puerto de Guaturco de la costa del mar del sur de Nueva España" (En *Colección de Documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval,* Instituto Histórico de Marina, Madrid 1946, Documento 904), citado por el autor en "Drake y el descubrimiento de la insularidad fueguina", *Anales del Instituto de la Patagonia*, Cs. Hs., volumen 26, Punta Arenas 1998, pág. 6.

prolongaba fundido en la mítica *Terra Australis Incognita*, de magnitud todavía inconmensurable.

Es sabido que la isla a la que había arribado fue denominada Elizabeth, en homenaje a la soberana que había consentido el viaje de corso, en la que se aprovisionó de agua, leña y especies comestibles, en tanto que tornaban en variar a su favor las condiciones climáticas que tras tan prolongado y sufrido ajetreo le habían mantenido alejado de su ruta proyectada hacia el norte por la costa americana.

Retornó de tal manera tras largo y exitoso periplo mundial a Inglaterra, habiendo completado la segunda circunnavegación al globo terráqueo, amén de rico, triunfante y afamado, convencido de haber alcanzado hasta la unión de los océanos Atlántico y Pacífico, y de ser, por lo tanto, la Tierra del Fuego una isla. No fue, por cierto, Francis Drake el único persuadido de ello, sino además sus propios compañeros de aventura, de manera tal que al regreso fueron varios los testimonios y documentos que tal podían aseverarlo.

Sin embargo, aquel descubrimiento sensacional que en lo geográfico liquidaba de golpe el mito de la gran tierra austral poniendo en evidencia la posibilidad de un segundo paso entre los mares del Norte y del Sur, y que en lo político asestaba un golpe no menos demoledor para la hegemonía imperial hispana en América y en las ricas tierras del Oriente, poniendo las riquezas de sus colonias occidentales americanas al alcance de aventureros osados, recibiría en el país que pasaba por ser el archienemigo de España una singular y contradictoria recepción que al cabo de poco años contribuiría a sepultar en el olvido aquel importante hallazgo geográfico.

En efecto, y más allá de los honores y homenajes personales que se le tributaron a Drake y de la valía incontrastable que ganaría ante su soberana, las conveniencias de la propia Inglaterra acabaron por echar un cerrojo a la valiosa información obtenida imponiéndose una "política de secreto".

El sensacional resultado de la atrevida incursión de Francis Drake no sirvió, con todo, para alentar los planes de quienes tenían algún designio político y devaneos de dominio territorial. Sólo se sabe del interés que el suceso despertó en Richard Hakluyt, un clérigo talentoso que tenía acceso o pertenecía al círculo personal de *Sir* Francis Walsimgham, secretario privado de la reina

Isabel y encargado de su Servicio Secreto. Hakluyt tuvo oportunidad de conocer a algunos de los tripulantes de la *Elizabeth,* barco de la escuadrilla de Drake al mando del capitán John Winter que luego de perder contacto con la nave capitana había optado por rehacer el trayecto por el Estrecho, tras lo cual consiguió llegar a Inglaterra en 1579. Por ellos el religioso pudo informarse sobre las características geográficas del estrecho de Magallanes y colegir la importancia de su territorio como eventual base operativa en el contexto de un desarrollo colonial.

Así, hacia 1580 escribió un memorándum que tituló *A discourse of the Commmoditie of the taking of the Strait of Magellan (Una discusión sobre lo recomendable de tomar el Estrecho de Magallanes),* que con seguridad estuvo destinado a la reina Isabel y a su alto consejo, en el que afirmaba, destacando la importancia del paso interoceánico:

El Estrecho de Magallanes es la puerta y entrada en el tesoro de las Indias Orientales y Occidentales. Quien quiera que se enseñoree en este Estrecho puede considerarse también dueño de las Indias Occidentales. La armada más grande del mundo puede encontrar refugio en el Estrecho en todos los tiempos y en todas las temporadas del año. Todo el área de las Américas que bordea el Mar del Sur está sin fortificaciones y armamentos, y de buques de guerra, de lo que viene lo anterior[9].

Y ponderando sus recursos, agregaba,

[...] *tiene una gran cantidad de madera en ambas riberas. Tiene agua fresca en las islas que nuestros hombres encontraron cuando estuvieron allí. Si no tuviera agua fresca tenemos una máquina con la que podemos tratar grandes cantidades de agua salada. Las tierras que bordean el Estrecho tienen venados y otras vituallas, como los regalos de carne cruda que los salvajes ofrecieron a nuestros hombres. El Estrecho también tiene ballenas. Estas islas suministrarán grandes cantidades de cereales si son sembradas*[10].

Sugería luego la ocupación y fortificación del Estrecho, proponiendo para su

---

[9] Quinn, D. B. & Quinn, Alison M. (eds.) *Discourse of Western Planting* (Hakluyt Society, London, 1993), págs. 152.
[10] Id. id.

poblamiento a los cimarrones de Panamá[11] y a ingleses castigados por la justicia:

Ya que los Cimarrones, un pueblo que detesta la dominación altanera de los españoles serán fácilmente transportados por Drake o por otros de nuestra nación a los Estrechos y allí pueden ser establecidos por cientos o miles... Y con algunos buenos capitanes ingleses al mando y manteniendo en las bahías del Estrecho una buena Armada no hay duda que lograremos someter a Inglaterra todas las minas de oro del Perú y toda la costa del Mar del Sur no fortificada... A estos Cimarrones podemos añadir ingleses e inglesas condenados en los cuales se puede encontrar esperanzas de enmienda... Y con política podríamos disfrutar de los mismos beneficios que los españoles tienen ahora y durante muchos años... Pero aunque no disfrutemos de ello por mucho tiempo ya que los ingleses de allá podrían querer gobernarse a sí mismos, sería mejor que tal sucediera en vez que los españoles continuaran atormentando a todos los países de Europa con guerras como lo han hecho hasta ahora, usando del tesoro de ese país[12].

Aunque la propuesta quizá interesara en un primer momento, Isabel I, enterada como pudo estar por sus espías acerca de los planes de Felipe II de hacer otro tanto para impedir el paso de los ingleses y otros enemigos de España, tal circunstancia pudo resultar desalentadora, con lo que el asunto acabaría postergado *sine die*. Pero Hakluyt mantuvo su interés por la materia, no obstante que más tarde, luego del retorno de Thomas Cavendish, se enteró del trágico fracaso del proyecto colonizador en tierras del Estrecho. Así tornó a escribir sobre ello en años posteriores, agregando nueva información sobre los viajes ingleses al meridión y, siempre, poniendo de relieve la importancia del estrecho de Magallanes como punto geográfico capital para una empresa colonial de envergadura, como era la sugerida. Aunque al fin nada podría concretarse en tal respecto, sus ideas, como las de Grenville y otros que le habían precedido, no pasaron de ser un sueño, pero, no obstante, contribuyeron a forjar el pensamiento inspirador de una política imperialista inglesa que a la larga rendiría frutos sorprendentes.

---

[11] Se denominaba así a los esclavos fugitivos que buscaban vivir en libertad lejos de las colonias europeas, especialmente las españolas.

[12] *Op. cit.*, págs. 153 y 154.

En otro sentido, el viaje exitoso de Francis Drake sí motivó a otros marinos que buscaron emular su hazaña.

El primero de ellos fue Edward Fenton (1582), quien no tuvo la suerte de aquél y ni siquiera consiguió navegar en su totalidad el estrecho de Magallanes, viéndose forzado a retornar a Inglaterra. Luego lo intentaron, con igual desafortunada suerte, un tal Floris, por ese mismo tiempo, y el conde de Cumberland, en 1586. El siguiente fue Thomas Cavendish o Candish, un gentilhombre, que armó una flotilla con la que arribó al Estrecho en febrero de 1587, en cuyo recorrido recogió a uno de los sobrevivientes de las fundaciones de Pedro Sarmiento en 1584, pudo enterarse del trágico destino de las mismas y comprobarlo personalmente, además, tras la recalada en la antigua Ciudad del Rey Don Felipe, a la que rebautizó *Port Famine* o Puerto del Hambre, visto su miserable estado. El corsario pudo repetir la navegación afortunada de su admirado compatriota Drake, ser el tercero en dar la vuelta al mundo y ser recibido con honores en su patria.

Luego fueron otros los que debidamente autorizados y provistos con patente de corso zarparon hacia Magallanes con parecidos planes a los de sus antecesores. Así John Childley, quien se hizo a la mar con cinco naves en 1589, de las que sólo una, la *Delight*, al mando de Andrew Merrick, consiguió embocar el canal de Magallanes pero no logró navegarlo por completo y debió regresar a su patria. Siguió, otra vez, Thomas Cavendish, que en 1592 llegó al Estrecho, si bien ahora con una suerte adversa a la de su primer viaje. Los elementos naturales se concitaron en su contra y así fueron inútiles sus reiterados esfuerzos por desembocar en el Pacífico. Castigado severamente y con su tripulación diezmada, y desalentado al extremo Cavendish decidió regresar a Europa perseguido por el infortunio, pues ni siquiera alcanzó a llegar con vida, falleciendo en el trayecto. John Davis, uno de sus oficiales, que se le había separado antes de ingresar al Estrecho, intentó a su vez durante el mismo 1592 navegar ese largo paso de mar con su nave *Dainty* y aunque estuvo a punto de enterar la travesía no consiguió finalmente ingresar en el Pacífico y debió regresar a Inglaterra. Por fin, un último corsario, Richard Hawkins, también gentilhombre y muy cercano a la reina Isabel, se empeñó en una empresa semejante, arribando al estrecho de Magallanes en enero de 1594. Su navegación fue más feliz que las de algunos de los anteriores, pudiendo alcanzar el mar del Sur después de 40 días de permanencia en aguas de Magallanes, que incluyó como hecho novedoso para el adelanto del conocimiento geográfico

la penetración descubridora y exploratoria en parte del archipiélago fueguino al sur del cabo Froward, lo que le permitió advertir que ese territorio no era una masa compacta como generalmente se creía. Ello conduce a suponer una probable navegación por los actuales canales Magdalena y Cockburn, hasta alcanzar por el suroeste el mar abierto, hecho lo cual el inglés retornó al Estrecho.

Retornando a los resultados geográficos del viaje de Drake, cabe señalar que no obstante la política secretista de la corona inglesa, de cualquier modo la información sobre su descubrimiento de la insularidad fueguina acabó por trascender. Así fue como el mapa manuscrito preparado por el propio marino y obsequiado en 1580 a la reina Isabel, sirvió de modelo a otras varias copias manuscritas que llegaron a diversos destinatarios. En todas ellas, claro está, la circunstancia geográfica mencionada se advertía notoria. Hacia 1582-83 se conoció el primer mapa impreso sobre el viaje de Drake, elaborado y publicado por Nicola van Sype, en Amsterdam, pieza que fue seguida por otras varias del género que aparecieron desde aproximadamente 1586 hasta 1602, y que tuvieron una amplía difusión entre los estudiosos de la geografía y la gente de mar[13].

Sin embargo de ello, el reconocimiento del descubrimiento de Drake no fue generalizado y se mantuvo la tendencia mayoritaria en la producción cartográfica de ese tiempo, en cuanto a la vigencia de una gran tierra al sur del estrecho de Magallanes que alcanzaba hasta el polo antártico. Pero, aun así, entre los verdaderos interesados, el hallazgo del corsario inglés fue debidamente valorado. Tal sucedió cuando hacia 1615 Isaac Le Maire, un acaudalado comerciante holandés preparaba una expedición para alcanzar las islas productoras de especias navegando por el sudoriente de América y pasar luego al Pacífico, para lo que debió informarse suficientemente sobre la ruta proyectada, aun obteniendo noticias secretas o poco conocidas.

A la vista de la rápida, segura y directa navegación de la nave *Eendracht*, comandada por el capitán Willem Schouten, que en vez de penetrar por el estrecho de Magallanes prosiguió hacia el sur, en una ruta nunca antes intentada, y culminó exitosamente esa parte del viaje con el avistamiento del cabo terminal de América, que llamó Hoorn, y la subsecuente navegación del paso austral del

[13] Para mayor información sobre esta materia véase del autor "Drake y el descubrimiento de la insularidad fueguina»" citado y *Cartografía Magallánica 1523-1945* (Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas 1999).

mismo, no debiera caber duda alguna acerca de lo afirmado. Tal resultado, ha de convenirse, no habría podido darse sin aquel supuesto, lo que debió exigir tener a la mano las noticias y los mapas que daban cuenta del previo avistamiento hecho por Francis Drake en 1578.

Si este solo hecho ya es relevante en tanto que con él se adelantó sustancialmente en el conocimiento de la geografía de la Región Magallánica, también conformaron aportes para el mismo los datos y hallazgos hechos por Cavendish y Hawkins, con sus correspondientes expresiones cartográficas. Inclusive, al último se deben las primeras referencias descriptivas escritas en lengua inglesa sobre la fauna de los terrenos litorales del Estrecho, en lo que sería un anticipo del caudal informativo que otros navegantes y científicos ingleses harían en el curso de los siguientes cuatro siglos. Esto permite valorizar, de entrada, las primeras navegaciones exploratorias de los ingleses en el sur del continente americano.

Viajes de exploración durante la segunda mitad del siglo XVII

Tras el recurrente arribo de corsarios ingleses entre 1578 y 1594 se impuso un prolongado interludio de tres cuartos de siglo antes que otras naves de esa misma nacionalidad volvieran a surcar las aguas de Magallanes.

Quien hubo de revivir la presencia de Albión en el Estrecho fue un distinguido oficial de la Marina Real, John Narborough, al mando de la más importante expedición salida desde Inglaterra luego de la restauración de la monarquía en 1660.

La misma obedeció a razones mercantiles y políticas, aunque en este caso sus motivaciones íntimas son discutidas. Aquellas aparecen muy claras desde que la costa sur del Pacífico –Reino de Chile– se abría como un excelente mercado nuevo para los productos ingleses.

Más importantes desde luego fueron las razones políticas que inspiraron la expedición. El antiguo interés de Inglaterra sobre las tierras y aguas de Magallanes, entonces renovado, se transformó en la determinación lisa y llana de una posesión en forma, lo que se puso en evidencia con los actos correspondientes realizados por Narborough en puerto Deseado, costa oriental

de la Patagonia, según lo menciona expresamente el diario del navegante, y en ambas costas del Estrecho, de acuerdo con las constancias que ilustran el mapa principal producto de la expedición.

La circunstancia de la presencia de un enigmático personaje nombrado Don Carolus por Narborough, a bordo de la nave capitana y al que se ha identificado como Carlos Enríquez, un judío sefardita al parecer, otorga una controvertida connotación al viaje que nos ocupa[14].

En efecto, éste recogió el proyecto que en su hora había elaborado otro sefardita residente en Londres, Simón de Casseres (o Cáceres), quien hacia 1655 había propuesto al *Lord* Protector Oliver Cromwell *armar una expedición a Chile con el fin de arrebatar esta Colonia a los españoles y de asegurar el dominio inglés de los mares del Sur*[15].

Antecedentes compulsados por el historiador José Miguel Barros permiten hacer más luz sobre las causas que motivaron la expedición inglesa de 1670 a las costas chilenas. De ellos se deriva que al tal Don Carolus le habría cabido un papel determinante en la formación de la opinión real y, por consiguiente, en la decisión para llevar a cabo la empresa, y que ésta habría contemplado, entre otros aspectos, la fundación de un establecimiento en el estrecho de Magallanes.

Se conocen dos documentos que ilustran con claridad respecto de los fines que pudieron servir de fundamento al viaje.

El primero es una presentación elevada por Enríquez a Carlos II el 14 de julio de 1669, en la que teniendo en vista que *si desde luego se ha de hacer colonia poblando en el Estrecho*[16], se permitía hacer recomendaciones para la eficacia del objeto en lo tocante a las naves, bastimento, armamento y personal necesarios, lo que suponía contar con gente para poblar, como religiosos,

---

[14] El mismo se nombró y firmó siempre así, pero años después, encontrándose preso en Lima, declaró llamarse Carlos Clerque y luego, estando bajo tormento, afirmó ser Oliveros (u Olivier) Belin (Bellin) y ser natural del puerto francés de Saint Malo. (Cfr. José Miguel Barros, La expedición de Narborough a Chile; Nuevos antecedentes, *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 18, Punta Arenas, 1988).

[15] Gunther Böhm, Simón de Cáceres y su plan de conquista de Chile; antecedentes históricos. *Ibero-Amerikanisches Archiv.*, Folge Jahrgang 6 Heft 2, 1980, Berlín, pág. 142.

[16] *Proposición de Don Carlos Enríquez al Rey Carlos II de Inglaterra* (Entregada el 14 de julio de 1669). En Barros, *op. cit.*

cirujanos, pilotos, soldados y artesanos (carpinteros, herreros, albañiles, toneleros, armeros, etc.), hasta enterar 200 hombres. Además, entre otras varias sugerencias, se menciona la conveniencia de tomar posesión de la isla Isabel, cuyas ventajas naturales para el caso se ponderaba dando con ello a entender un conocimiento previo y personal, pero que más bien parece haber sido obtenido por referencias de terceros.

En el segundo, que fue sometido a la consideración del monarca Estuardo días después (25 de julio), Enríquez se ocupa de las alternativas propuestas: una, más económica, que consistía en una mera expedición inspectiva y por tanto informativa para lo que habría de hacerse después; y otra, *el ir con intento de formar desde luego colonia*[17]. Esta última posibilidad era más de su agrado y sobre su factibilidad y conveniencia para los intereses ingleses el documento abundaba en razones.

No obstante, se desconoce por cuál de las dos alternativas optó el rey Carlos II, pero lo cierto es que, por intermedio del duque de York, su hermano y Primer Almirante del Reino, dispuso que se expidiera una licencia para organizar una expedición cuyos fines pudieron ser tanto políticos, como comerciales y científicos. La misma, compuesta por un navío de guerra y un barco menor auxiliar, fue puesta al mando de Narborough, con quien debía viajar Carlos Enríquez ostentando una posición no aclarada.

Así, como ocurriera con la expedición de Drake, el viaje de Narborough habría tenido doble motivación: en el caso, una ostensible, referida al desarrollo del comercio entre Inglaterra y las costas españolas del Pacífico suroriental, y otra encubierta, la ocupación de una parte de la región austral y la fundación de una colonia en el estrecho de Magallanes.

Cualesquiera que hubiesen sido las motivaciones de la expedición, el 26 de setiembre de 1669 se hacía a la vela una escuadrilla al mando del capitán John Narborough, integrada por el navío *Sweepstakes* y el pingüe *Batchelour*, desde el puerto fluvial de Deptford y con destino al estrecho de Magallanes. En el primero de estos buques revistaban dos oficiales que secundarían eficazmente a Narborough en su labor exploratoria, el capitán John Wood y el teniente

---

[17] *Representación de Don Carlos Enríquez al Rey Carlos II de Inglaterra* (sometida el 25 de julio de 1669).

Nathanael Peckett. Los barcos zarparon aprovisionados para catorce meses de navegación en viaje redondo.

Contra lo previsto sólo al cabo de poco más de un año de navegación, la capitana pudo penetrar en el Estrecho el 21 de octubre de 1670, siendo de tal modo el primer barco de su bandera en hacerlo después de tres cuartos de siglo. El pingüe auxiliar se había separado del *Sweepstakes* al principio del viaje, debido a una tormenta, y aunque su capitán debía aguardarlo en el puerto de San Julián, según instrucciones, el reencuentro no se realizó por cuanto el oficial a cargo dispuso el retorno a Inglaterra. Esta circunstancia debió determinar una alteración en los planes de la expedición, tal vez porque el *Batchelour* transportaba la mayor parte del cargamento.

De acuerdo con las referencias cartográficas, la navegación por el Estrecho dio ocasión a laboriosas singladuras, pues durante las mismas se desarrollaron gran cantidad de observaciones sobre hidrografía, aspectos del litoral y conformación de costas y paisajes hacia el interior; descripción de los recursos naturales y de los habitantes de la región, y de las condiciones del clima; además de sondajes y medición de corrientes, faena especial que estuvo a cargo de la chalupa *Hope*. La primera jornada la concluyó Narborough fondeado al amparo del actual cabo Dirección y la segunda al parecer al socaire del cabo San Gregorio, mientras que la tercera tuvo lugar en el litoral de la isla Isabel. En este punto el navegante bajó a tierra, donde sostuvo un amistoso encuentro con los indios canoeros, de los que dejó una cuidadosa como interesante descripción de su aspecto físico, atuendo, adornos, armas e índole, y otras características ántropo y etnográficas.

Las siguientes singladuras llevaron a Narborough hasta bahía Laredo, bahía Catalina –donde avistó y bautizó la punta Arenosa, *Sandy Point* (30 de octubre)– y la bahía que nombró *Fresh Water* (Agua Fresca) por la abundancia y calidad de este elemento.

De tal modo, recalando con regularidad a lo largo de distintos fondeaderos de la costa patagónica del gran canal, Narborough avanzó registrando cuanto podía ser de interés para la navegación y para las ciencias. Así conoció la amplia bahía que Sarmiento llamara de *San Juan de la Posesión* y que aquel tomó por el Port Famine de Cavendish, y de cuya comarca dejó una descripción muy completa, así como de sus recursos. Es posible que desde este lugar

Narborough haya cruzado el canal para reconocer la costa opuesta, que se corresponde con el litoral occidental de la actual isla Dawson, no pudiendo observar rastros de presencia humana, pero sí admirar las bulliciosas catitas australes que nombró "periquitos", designando con tal denominación al amplio saco de la actual bahía Lomas, cuya costa tomó por parte de la Tierra del Fuego propiamente tal.

Singlando avante, el 4 de noviembre de 1670 Narborough arribó a la bahía que llamó *Woods* por su segundo, y que se abre sobre la costa sudoccidental de la península de Brunswick; y luego a los puertos que en seguidilla se abren en aquel histórico litoral, donde antes habían recalado casi todos los navegantes del Estrecho a contar de Magallanes, cuyas características trasladó por su propia mano a la carta que iba elaborando coetáneamente. Este sector del gran canal es el que pasó a recibir la mayor parte de los topónimos impuestos por el capitán inglés. También en estos lugares, como en otros anteriores, Narborough descendió a tierra para tomar conocimiento personal de las características de las correspondientes comarcas y apreciar la variedad y cuantía de sus recursos naturales y minerales, de todo lo cual dejaría constancia en su relación.

Desde el punto de vista náutico esta parte del Estrecho mereció especial preocupación de Narborough, pues aquí el canal alcanza su mayor estrechura. Tal vez si entre tantas contribuciones, en este sector radica la más relevante por su importancia en la hidrografía fretana. Los nombres *Inglés (English) y Tortuoso (Crooked)* para los pasajes más difíciles darían fe para la posteridad respecto de la cuidadosa exploración del notable marino.

Luego de tan acuciosa navegación, a mediados de noviembre Narborough singlaba, con su buque por el bien nombrado *Paso Largo (Long Reach)*, dejando a babor la hosca tierra rocosa que fue llamada *Desolación del Sur.*

De tal modo y luego de concluir el derrotero, el capitán daba fin con toda felicidad a la larga navegación del canal de Magallanes, saliendo al Pacífico el 26 de noviembre de 1670. Durante su transcurso había realizado actos de posesión en las costas del Estrecho, como previamente lo había hecho en puerto Deseado, litoral oriental de Patagonia.

Luego de su recorrido por el Estrecho, Narborough singló hacia el norte por la costa de Chile, arribando al puerto de Valdivia a fines de diciembre. Allí tuvo ocurrencia un suceso que afectaría la continuidad y objetivos del viaje: el desembarco de algunos hombres de la tripulación los que fueron retenidos por disposición de la autoridad militar de la plaza que consideró sospechosa la llegada del navío inglés. Narborough tuvo en ello una señal ominosa de lo que podía esperarse si mantenía el curso del viaje, razón por la que consideró más prudente no seguir adelante y olvidar el propósito político que lo guiaba.

Así las cosas, el inglés dio la vuelta y determinó volver a Europa, reingresando al Estrecho el 6 de enero de 1671. El reconocimiento que con entera propiedad pasó a hacerse se centró en la seguridad del derrotero, como en la investigación de los recursos del territorio fretano, en algunos puntos tales como los ríos *Batchelor y Segars* (San Juan), y en nuevos tratos con los indígenas, llegó a su término el 14 de febrero cuando el *Sweepstakes* dobló la punta Dungeness y salió al Atlántico rumbo de la lejana patria.

Tenía término de tal manera el tercer doble recorrido completo que navegante alguno había realizado hasta entonces. Y provechoso por cierto, como que en una permanencia (dos meses y medio entre los dos viajes) como nadie la había tenido antes en el Estrecho, salvo Sarmiento, John Narborough pudo realizar un trabajo muy satisfactorio para la época en sus aspectos geográficos, hidrográficos, climáticos, etnográficos y naturalistas. Frutos especiales sería en preciado derrotero que facilitaría la navegación por el Estrecho en el futuro; la primera descripción moderna de los recursos naturales del territorio magallánico y, por fin, la cartografía producto del viaje.

La expedición de John Narborough debió alcanzar alguna resonancia a su retorno a Inglaterra (no obstante el fracaso de lo que pudo ser su motivo principal) y por tanto llegar a oídos del conde de Molina, embajador de España ante la corte del rey Carlos II. Este debió preocuparse con razón pues la expedición al fin y al cabo se había desarrollado sobre territorios cuya jurisdicción correspondía a la Corona Católica. Consiguió entonces de alguna manera informarse sobre los propósitos que habían inspirado el viaje y también procurarse un mapa manuscrito que mostraba el extremo sur de América y que abarcaba toda la extensión de océano a océano, que por la época detentaba la Capitanía General de Chile. Este mapa debe ser reputado como construido sobre la base de los datos aportados por el navegante. Es posible así, que una vez enterado el

monarca hispano, se instruyera al virrey del Perú para precaverse de cualquier otra eventual incursión de semejante carácter.

El suceso relatado preocupó seriamente, como podía esperarse, tanto a las autoridades del virreinato como a las de Chile, tanto que de ello derivó un prolongado aunque infructuoso ciclo exploratorio en búsqueda "de un establecimiento inglés" que se suponía había sido erigido en algún desconocido paraje del estrecho de Magallanes[18].

El viaje de John Narborough, aceptándose que una de sus motivaciones hubiese tenido un carácter político de posesión, hubo de ser el último de una nave inglesa en el que el territorio magallánico fue el objeto geográfico de interés, como una suerte de tardío eco de los devaneos del siglo precedente. De esa manera, para la historia, los actos posesorios realizados por ese capitán en 1670, como el de John Winter en su hora y los de John Strong y Woodes Rogers más tarde quedarían registrados como meras curiosidades intrascendentes.

El siglo XVII, en lo que se refiere a la presencia naval inglesa en las aguas australes, concluyó con el paso de algunos filibusteros como William Dampier, Edward Davis y Ambrose Cowley, entre otros varios que navegaron, aparentemente, por las costas exteriores de Magallanes utilizando los pasos del Cabo de Hornos y del estrecho de Le Maire.

Las excepciones en este tráfico intrascendente corrieron por cuenta de Bartholomew Sharp, y Basil Ringrose quienes en 1682 de regreso de sus correrías por las costas del norte de Chile y sur del Perú, intentaron penetrar por el estrecho de Magallanes, infructuosamente, deambular durante el cual recalaron en una isla que se llamó *Duque de York*, contigua por el sur a la isla Madre de Dios, donde efectuaron algunos levantamientos geográficos limitados que no dejarían una profusa cartografía manuscrita, según habrá de verse. También las de sus compatriotas Charles Swan y John Eaton, con sus naves *Gygnet* y *Nicholas*, respectivamente, que pasaron por el Estrecho de oriente a poniente en 1684; y John Strong, contrabandista, que en 1690 cruzó por el estrecho de Magallanes en demanda de las costas del Pacífico, paso que se

---

[18] Para mayor información sobre el particular véase del autor *Historia de la Región Magallánica* (Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas 2006), tomo I, capítulos IV y V.

recordaría para la historia de las ciencias naturales de la región pues en su transcurso el cirujano de su nave *Wellfare*, George Handisyd, efectuó recolecciones sobre las que se fundaría el estudio botánico de la flora magallánica[19].

Los viajes científicos del siglo XVIII

La centuria décimo octava se inició, en lo que interesa, con el paso tardío de algunos bucaneros ingleses. En 1708 lo hizo el capitán Woodes Rogers, quien estuvo por un tiempo en aguas del estrecho de Magallanes luego de haber cruzado por el cabo de Hornos. Con su nave realizó algunos reconocimientos en la zona fretana para verificar sus condiciones de habitabilidad y de adaptabilidad para cultivos agrícolas, circunstancia que aprovechó para tomar posesión de la actual isla Carlos III, estratégicamente situada en medio del gran canal, en su sección occidental. Una década después, en 1719, arribó a las mismas aguas John Clipperton, quien con su nave *Success* permaneció algo más de cinco meses realizando reconocimientos hidrográficos y otras observaciones. Contemporáneamente, George Shelvocke, que había zarpado de Inglaterra conjuntamente con aquél, separándose después por causa de una tormenta, pasó con el *Speedwell* por aguas fueguinas, cruzando el estrecho de Le Maire, en una navegación al parecer irrelevante.

Las actividades de Rogers y Clipperton deben ser consideradas en el contexto de un renovado interés geopolítico británico en las costas del Pacífico Sur. Se sabe así que en 1711, el primero, conjuntamente con John Cooke y otros antiguos filibusteros y bucaneros, participaron en la formulación de un proyecto específico elaborado por Robert Harley, *Lord* del Tesoro, en el que se sugería que el puerto de Valdivia era el lugar más recomendable para una estación de recalada que tanto necesitaban las naves inglesas en sus viajes por el sudoeste de América y aún como base para una radicación permanente con eventual influencia jurisdiccional en todo el meridión americano. Aunque de momento la propuesta no tuvo acogida aparente, el objetivo geopolítico se mantendría latente y recobraría fuerza tras el viaje del almirante George Anson al Pacífico (1741),

---

[19] En un artículo publicado en 1971 por el profesor Hugo Gunckel, a la sazón Presidente de la Academia Chilena de Ciencias Naturales (*Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. II), afirma que esa colección, junto con otros especímenes recogidos en otras partes de Chile sirvió de base para la formación del herbario de *Sir* John Sloane, origen a su vez de la riquísima colección botánica del Museo Británico.

pues de su recomendación derivarían ulteriores acciones que acabarían cobrando una manifestación tangible con la primera ocupación de las islas Malvinas o Falkland en 1765.

Precisamente a una nave que había integrado la escuadra de Anson corresponde el siguiente registro en el recuerdo de la presencia naval inglesa en aguas magallánicas durante este siglo. Se trata de la fragata *Wager* que, separada del resto de los buques por causa de una tormenta bravísima que los castigó al cruzar el cabo de Hornos y severamente dañada había buscado refugio en los canales occidentales de la Patagonia, acabando siniestrada sobre la costa de una de las islas Guayaneco, en la frontera boreal de la Magallania histórica. Salvada la tripulación, no demoró en originarse un motín en contra del capitán Cheap, hombre obstinado y de genio destemplado que había concitado animosidad general en su contra. De resultas de ello, fue dejado en tierra con algunos pocos hombres que le permanecieron fieles, entre ellos el guardiamarina John Byron, quienes a contar de entonces (octubre de 1741) serían protagonistas de una aventura que se haría famosa y sobre la que no viene al caso abundar. Los sublevados, entre tanto, dirigidos por el artillero John Bulkeley, habían conseguido ampliar y rearmar en un astillero improvisado una gabarra que recibió el nombre de *Speedwell*, en la que se embarcaron poniendo rumbo hacia el estrecho de Magallanes. Fue ese un viaje azaroso como el que más, plagado de incidentes y de sufrimiento para la gente, que concluyó, para su felicidad, a comienzos de diciembre cuando consiguieron al fin embocar el Estrecho, aprovisionarse en su transcurso con algunos alimentos y salir finalmente al Atlántico el 11 del mismo mes, no sin antes observar cerca de la punta Dungeness a los primeros indígenas montados (aónikenk), llevando consigo el recuerdo de una experiencia durísima que, una vez divulgada en Inglaterra, en cierto modo contribuyó a la alteración de los objetivos geopolíticos de ocupación de una parte del continente americano, prefiriéndose que tal se hiciera en una tierra más hospitalaria, preferentemente una isla, como lo recomendaría *Lord* Anson.

Al promediar el siglo, por otra parte, comenzó a constatarse el interés de potencias navales como Inglaterra, Francia y España para mejorar la información geográfica global, contándose, como se contaba entonces, con mejores barcos e instrumentos científicos para hacer más seguras las navegaciones de altura y más provechosos los resultados de las exploraciones en territorios ignotos o escasamente conocidos.

Como cabía esperarlo, las tierras del Nuevo Mundo pasaron a contarse entre los objetivos geográficos prioritarios de ese trascendente interés, de manera particular sus regiones más remotas hacia el septentrión y el meridión. En este caso, no obstante la importante tarea exploratoria desarrollada en más de dos siglos desde el primer avistamiento, mucho era lo que se ignoraba y no poco lo que, dándose por sabido, debía desbrozarse de mitos y falsedades.

En este ambiente de preocupación científica, estimulado por la paz de 1763 que había puesto fin a la Guerra de los Siete Años, que habría de traer un prolongado sosiego a Europa, Gran Bretaña decidió emprender el reconocimiento del estrecho de Magallanes, sus tierras y aguas aledañas, al amparo de las nuevas luces de la ciencia, y averiguar su importancia para navegación.

Por supuesto, ese no era el único objetivo. Había otro, menos altruista pero más provechoso para el interés de Albión, como era el de ganar posiciones ventajosas en el Nuevo Mundo en conformidad con sus antiguos designios político-geográficos. Al cabo de distintos avatares, el gobierno de Su Majestad Británica había determinado establecer una colonia en las islas Falkland o Malvinas, reivindicando para ello su presunto hallazgo por Hawkins en 1593 y su primera posesión por Cowley en 1684. Para este cometido el Almirantazgo seleccionó al comodoro John Byron, competente marino veterano de aguas patagónicas.

Este zarpó del Támesis con dos buenos barcos, el *Dolphin* y el *Tamar*, en junio de 1764, arribando a la boca oriental del Estrecho el 19 de diciembre. Las tareas de reconocimiento lo llevaron a fondear entre punta Dungeness y punta Wreck, en cuyas cercanías advirtió un gran grupo de patagones con los que sostuvo un amistoso encuentro que se haría famoso. Aguas adentro, recaló en la bahía Posesión, isla Isabel y Sandy Point, paraje que encontró muy atractivo y rico en recursos, para continuar finalmente hasta puerto del Hambre, en el que permaneció algunos días, regresando luego al oriente para salir al Atlántico el 8 de enero de 1765. Se dirigió entonces a las Malvinas, procediendo a la toma de posesión de la isla occidental, fundando un establecimiento de su nación en puerto Egmont, como expresión de soberanía.

Cumplido el trascendente encargo, Byron retornó a las aguas de Magallanes. Teniendo como base a Famine, los ingleses desarrollaron entonces un trabajo

intenso, relevando varios puertos de la sección occidental del Estrecho, mejorando así la información hidrográfica disponible sobre la ruta transfretana para ulteriores navegaciones. Esta faena fue complementada con el correspondiente levantamiento cartográfico. Asimismo se recogieron antecedentes climáticos y nueva información de carácter etnográfico.

Luego de tan provechosa labor, Byron prosiguió su viaje hacia el Pacífico, convencido de la practicabilidad de la ruta del estrecho de Magallanes como vía transoceánica y así lo recomendaría al Almirantazgo a su regreso a Inglaterra. Byron fue el primer navegante en dos siglos, en opinar en tal sentido.

No mucho tiempo después del alejamiento de Byron, arribaba al estrecho de Magallanes el 17 de diciembre de 1766 una nueva expedición inglesa bajo la dirección de los capitanes Samuel Wallis y Phillip Carteret. Su misión era la de continuar con los estudios desarrollado por Byron. La naturaleza de la Patagonia austral se mostró inclemente con las naves inglesas. En puerto del Hambre recios temporales casi las hicieron zozobrar, dificultando seriamente los trabajos científicos. Luego, siguiendo hacia el oeste, los buques alcanzaron hasta puerto Misericordia, donde una violenta tempestad los separó, prosiguiendo desde allí cada uno por su cuenta.

Esas circunstancias climáticas, más el sobrecogedor y a veces ingrato aspecto físico del distrito fretano occidental, debieron influir sin duda en la mala impresión que los expedicionarios se llevaron del mismo y aun de todo el territorio, al que se apreció salvaje, inhabitable y frío. El juicio descriptivo de Wallis fue lapidario: *...la tierra que se presenta a la vista se asemeja más a las ruinas de un mundo que a la habitación de seres animados*[20].

Sin embargo de la contrariedad de la naturaleza, las observaciones desarrolladas por los marinos ingleses permitieron una descripción harto prolija, hasta donde les fue posible, de las costas occidentales del gran canal de Magallanes. Con estos trabajos y los precedentes de Byron fue posible mejorar sustancialmente la cartografía del Estrecho trazada un siglo antes por Narborough.

Tras esta seguidilla de viajes fretanos, se hizo presente por los mares de la periferia sudfueguina el capitán James Cook, quien daba inicio a una importante

---

[20] Citado por el autor en *Cartografía Magallánica 1523-1945*, mencionada, pág. 112.

empresa exploratoria por distintos mares del mundo, que le tomaría varios años y le alcanzaría una merecida celebridad sólo comparable a la de Fernando de Magallanes. En efecto, a principios de 1769 arribó a la costa oriental de la Tierra del Fuego con su navío *Endeavour*, llevando consigo a un calificado grupo de científicos entre los que destacaban los naturalistas John Banks, inglés, y Daniel Solander, sueco. Cook exploró entonces el área sudoccidental del complejo insular fueguino, desde bahía Buen Suceso hasta el cabo de Hornos, lo que le permitió el descubrimiento de la isla que llamó *Nueva* y el desarrollo de interesantes trabajos botánicos y etnográficos.

Retornó al área fueguina a fines de 1774, esta vez con el navío *Resolution* y acompañado por los naturalistas Johann Reinhold y Georg Forster. Procedía del Pacífico sur y occidental, vasta zona donde había realizado interesantes y provechosas travesías. Aproximándose al continente americano, recorrió el litoral exterior desde el cabo Pilar hacia el sur contorneando el gran archipiélago fueguino, lo que le permitió definir sus rumbos precisos, descubrir accidentes como la isla *Recalada (Landfall)*, la amplia bahía que merecidamente lleva su nombre y el vecino seno *Navidad (Christmas Sound)*, como parte del más detenido trabajo exploratorio hidro y fisiográfico hasta entonces realizado en ese extenso y bravío litoral. La exploración desarrollada a lo largo de dos semanas permitió además hacer un estudio de determinación de latitudes y longitudes de la costa fueguina, y obtener nuevos registros botánicos y observaciones etnográficas.

El fruto de todas estas expediciones fue ciertamente notable, tanto en lo que se refiere a los informes que daban cuenta de las incidencias acontecidas en su transcurso, de los trabajos exploratorios emprendidos y de sus hallazgos, de las faenas hidrográficas y de las observaciones naturalistas y etnográficas, cuando las hubo. Ello, amén de los derroteros e instrucciones náuticas elaborados, de los planos y cartas dibujados y de las colecciones científicas recogidas, conformaron el riquísimo acervo informativo geográfico y científico que el paso de los años valorizaría como fundamental para el cada vez más adelantado conocimiento de la realidad integral de la Región Magallánica.

Los cazadores de mamíferos marinos

La secuencia de viajes exploratorios, cualesquiera que hubieran sido sus motivaciones, que se había dado hasta los años finales del siglo XVIII, pasó

a registrar entonces y por las primeras tres décadas de la centuria decimonona una suerte de discontinuidad específica con la aparición de nuevos y diferentes protagonistas como fueron los cazadores de pinnípedos.

Para entender la razón de su presencia es menester hacer referencia a la producción de aceite de cetáceos que constituía un rubro significativo en la economía de las colonias americanas de Nueva Inglaterra, el que durante la guerra de la independencia de las mismas del dominio inglés se vio afectado seriamente por el conflicto, circunstancia que animó a los cazadores y armadores a buscar mares más seguros para la actividad cinegética. Fue así como en las postrimerías del siglo XVIII alcanzaron hasta las aguas y costas del meridión de América, hecho que brindó a los navegantes de aquella procedencia el conocimiento de otra riqueza, como era la abundancia de pinnípedos (lobos marinos de uno y dos pelos, elefantes de mar), de los que podía extraerse aceite y, en el caso de los lobos finos, aprovechar su valiosa piel en un tiempo que la demanda peletera se hallaba en alza en mercados como los del oriente asiático y el europeo. Ese conocimiento no demoró en pasar de los norteamericanos a los ingleses, una vez establecida la paz, y fue así como algunos de éstos arribaron hasta los mares de Magallanes para realizar sus propias faenas de captura.

Entre cuantos pudieron ejercer esa actividad ruda pero lucrativa se sabe de William Low, capitán propietario de la barca *Adeona*, de Matthew Brisbane, que operaba el bergantín *Saxe of Coburg* y de unos tales Perkins y Carrick que, respectivamente, comandaban la goleta *Betsy* y el *schooner Mary Ann*. Más allá de su actividad cinegética ciertamente pionera, lo que interesa en el caso es que éstos adquirieron un satisfactorio conocimiento del piélago magallánico, tanto es así que a ellos, como a los norteamericanos, debe atribuirse el hallazgo de la ruta interior que intercomunica el estrecho de Magallanes con el golfo de Penas a través de los canales de la Patagonia occidental, vía que después sería de gran utilidad para la navegación mercante. Tal experticia, en el caso de Low permitió que el capitán Robert Fitz Roy lo contratara como piloto en parte de sus campañas hidrográficas, circunstancia que le dio alguna fama y que llegó hasta los oídos de Bernardo O'Higgins, cuando el prócer exiliado en el Perú meditaba y hacía planes acerca de la necesidad de ocupar por parte de Chile el estrecho de Magallanes y sus territorios, razón por la que se permitió recomendar a Low, entonces radicado en Chiloé, al gobierno del Presidente Bulnes para que comandara la expedición que debía organizarse para aquel efecto.

Así esos capitanes y pilotos, movidos por el afán de lucro y el espíritu aventurero contribuyeron a dar una diferente y provechosa singularidad a la presencia navegatoria británica en Magallanes.

La gran empresa hidrográfica de 1826-30 y 1833-34

Expedición del capitán Phillip Parker King (1826-1830)

Al concluir la segunda década del siglo XIX, Europa se recuperaba después de un cuarto de siglo de guerras que habían alterado los esquemas del poder político y económico del continente y mostraba a Inglaterra como la gran potencia ganadora y colonial. Tal circunstancia indujo al Almirantazgo a garantizar la navegación entre la metrópolis y los remotos dominios y factorías de ultramar, en especial en aquellos lugares aun no bien conocidos geográficamente.

Fue así que hacia 1825 se determinó efectuar el reconocimiento hidrográfico de los territorios australes de América, especialmente la región del estrecho de Magallanes y canales adyacentes. Se dispuso la organización de una expedición que cumpliría durante varios años una impresionante labor por su magnitud y seriedad. El Almirantazgo designó como jefe de la misma a uno de sus mejores oficiales, el comandante Phillip Parker King, marino probado y experto hidrógrafo. Puso a su mando dos buenos buques, la corbeta *Adventure* y el bergantín *Beagle*, seleccionando para las tareas de navegación a un grupo bien calificado de oficiales y hombres de ciencia.

Es justo recordar los nombres de estos navegantes, ligados a una proeza náutico-científica sin precedentes en los anales marítimos del sur. En el rol de la *Adventure* figuraban T. Graves, teniente y ayudante hidrógrafo; J. Cooke, teniente; H. Ainsworth, *master*, R. H. Sholl, J. C. Wickham, J. F. Brand, y G. Harrison, pilotos; J. Tarn, cirujano y G. Rowlett, contador. El rol del *Beagle* incluía a Pringles Stokes, comandante e hidrógrafo; E. Hawes, teniente, W. G. Skyring, teniente y ayudante hidrógrafo, S. S. Flinn, *master*, J. Kirke, piloto y J. L. Stokes, guardiamarina. Este cuadro de oficiales se mantuvo durante los primeros dos años de actividades y a partir de 1828, luego de algunas bajas, entre otros, la del distinguido comandante Stokes, se incorporaron el capitán Robert Fitz Roy y los oficiales J. Kempe y M. Murray.

La escuadrilla zarpó de Plymouth el 22 de mayo de 1826 entrando al estrecho de Magallanes el 19 de diciembre. Sucesivas recaladas condujeron a las naves desde Posesión a San Gregorio, isla Isabel, bahía Agua Fresca, hasta la bahía de San Juan (puerto del Hambre), lugar elegido como base de operaciones y puerto de fondeo de la nave capitana. Para una mejor comprensión de los reconocimientos conviene consignar someramente las diversas exploraciones.

Una vez establecidas en tierra las construcciones e instalaciones de apoyo y maestranza, King dispuso que el *Beagle* asumiera el reconocimiento de la parte occidental del Estrecho, más allá del cabo Froward. La chalupa *Hope*, perteneciente al *Adventure* y al mando del teniente Graves, recibió el encargo de explorar el "canal" de San Sebastián[21] y penetrar al SE del cabo de San Valentín, por donde antaño surcaran las naves de Magallanes y Ladrillero. El propio King asumió la responsabilidad de levantar el litoral entre Famine y bahía del Aguila. Estos trabajos permitieron el redescubrimiento de la isla que después se llamó *Dawson* y de la enorme penetración marina que configura el seno del *Almirantazgo*. Además se hallaron algunos importantes fiordos que acceden a dicho seno *(Brookes, Parry* y *Ainsworth)* y se hizo el relevamiento de numerosos sectores litorales en ambos lados del Estrecho. Sensiblemente, en esta etapa la expedición sufrió las primeras bajas por accidentes, entre ellas la del capacitado oficial Ainsworth.

El *Beagle* por su parte cumplió faenas en la parte oeste, sufriendo, desde un comienzo, el rigor del tiempo que lo obligó a luchar duramente en cada singladura. Pese a las dificultades, Stokes tomando como base a Fortescue y puerto Misericordia, reconoció sectores de la parte más peligrosa y menos conocida del canal, en una faena que puso de relieve su gran capacidad profesional y la de sus oficiales Skyring y Flinn.

Las operaciones hidrográficas de cada grupo fueron complementadas por valiosas colecciones sobre la flora y fauna a cargo de los cirujanos Tarn y Bowen y del botánico J. Anderson. Los estudios de meteorología fueron realizados en puerto del Hambre por el piloto Harrison. Por último, se efectuaron observaciones etnográficas aprovechando los frecuentes contactos con los indígenas.

---

[21] Hasta entonces se mantenía vigente una antigua creencia que suponía la intercomunicación marítima entre la bahía Inútil, en el Estrecho de Magallanes, y la de San Sebastián, en el océano Atlántico.

Al terminar esta fecunda campaña la flotilla abandonó su base el día 7 de marzo de 1827, dirigiéndose a Río de Janeiro en plan de invernada, para dar descanso a las tripulaciones y recorrer las naves.

Con la experiencia de esta primera etapa, el capitán King obtuvo del comando de la Estación Naval del Atlántico, la autorización para adquirir un pequeño barco auxiliar con el fin de hacer más expedito el levantamiento en aguas poco profundas.

El 10 de enero de 1828, la flotilla integrada también por la goleta auxiliar *Adelaide*, cuyo mando se confió a Graves, penetró al Estrecho y fondeó en Posesión. Desde esta bahía el *Beagle* prosiguió hacia la parte occidental para explorar el laberinto existente entre el Estrecho y el golfo de Penas; mientras la *Adventure* y la *Adelaide* recalaban en San Gregorio. En este lugar, los ingleses sostuvieron en ambas campañas, un amistoso trato y provechoso intercambio con los aónikenk. Cuando los buques fondearon en puerto del Hambre, King comprobó que los indígenas canoeros habían destruido algunas instalaciones y elementos allí dejados. Se procedió a su rehabilitación en tanto que se desarbolaba la *Adventure*, pues la intención era invernar en el lugar. A su vez la *Adelaide*, que haría todo el peso de la tarea hidrográfica, fue convenientemente preparada para tal efecto.

Su primer cometido, pendiente desde la campaña anterior, fue explorar el misterioso "canal de San Sebastián", descubriéndose al fin que no era sino una amplísima bahía que por lo poco segura y escasa de fondeadero se llamó *Inútil*. De esta manera se puso término a uno de los sostenidos mitos geográficos australes. Luego la *Adelaide* operó sobre los intrincados litorales del sector central sur del Estrecho, en una fatigosa y fecunda tarea que duró hasta el 18 de junio, en que volvió a puerto del Hambre.

Aquí las cosas no habían andado bien. La crudeza del invierno, la aparición del escorbuto y algunas muertes accidentales se confabularon para afectar la moral de los residentes. Como el capitán King, pese a todo, estaba decidido a continuar en el paraje, dispuso el aparejamiento de la *Adventure*, como estratagema para levantar el ánimo de sus hombres, consiguiendo el efecto deseado sólo momentáneamente, pues los marineros, al ver que demoraban los preparativos más de lo habitual volvieron a desmoralizarse. Así las cosas, arribada la *Adelaide*, recibió la orden de seguir al encuentro de los aónikenk para adquirir

provisión de carne de guanaco. Pero la situación no mejoró en puerto del Hambre, sino que se agravó con nuevos enfermos. Fue entonces cuando el jefe de la expedición adoptó la determinación de *preparar el buque a son de mar*, disposición marinera que no bien hubo salido de labios del contramaestre *cuando ya todo fue vida, energía y contento*[22] según consignó con sentimiento el capitán King, añadiendo que todos menos él veían con júbilo la perspectiva del próximo zarpe. El 27 de junio hizo su aparición el *Beagle*, de vuelta de su prolongado crucero por las aguas del occidente patagónico. Había explorado en rudísima faena la costa exterior desde el Estrecho hasta el cabo Tres Montes, relevando el litoral del golfo de Penas, la boca del canal Trinidad y otros puntos.

Pero tan agobiadora labor había tenido sus consecuencias. El excesivo trabajo, los padecimientos por causa del clima y otras contrariedades afectaron de tal modo al comandante Stokes, que cayó en un agudo estado de depresión, cercano al extravío. De este modo su arribo no hizo sino aumentar el desánimo. El regreso de la *Adelaide* con más de dos mil libras de carne de guanaco ayudó a recobrar el ánimo durante algunos días, pero al cabo de una semana los enfermos aumentaron, por lo cual y en vista del retardo en partir, las tripulaciones comenzaron a desesperarse; para colmo, el 1° de agosto se supo que el comandante Stokes había atentado contra su vida. Inútiles fueron los esfuerzos para obtener su recuperación, pues en la mañana del día 12 moría en medio de la consternación general.

Sepultado junto al campamento[23] y designado el teniente Skyring como nuevo jefe del *Beagle*, se reanudaron los preparativos de zarpe, que finalmente se produjo el 16 de agosto. Luego de recalar en Agua Fresca, Tres Brazos, isla Isabel y hacer la ya habitual parada en San Gregorio, la flotilla abandonó el Estrecho el 24 de aquel mes, después de casi ocho meses de laboriosa permanencia en sus aguas. Se dirigió a Brasil para un reparador descanso, tan necesario a sus oficiales y tripulaciones.

Una nueva serie de operaciones se inició en el otoño de 1829, al reingresar al Estrecho el *Beagle*, ahora al mando del comandante Robert Fitz Roy y la

---

[22] Robert Fitz Roy, *Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S. K. "Adventure" y "Beagle" en los años 1826 a 1836*, Buenos Aires, 1933, pág. 188.

[23] El sitio se conoce como Cementerio de los Ingleses y se encuentra en la costa de la bahía de San Juan.

Adelaide. Tras tocar en San Gregorio y fondear en bahía Oazy para su relevamiento, los dos buques arribaron a Famine el 14 de abril. A partir de entonces se exploraron y levantaron diversos sectores de las costas meridional y septentrional, con un breve intervalo por parte de Fitz Roy, que exploró el canal Jerónimo aguas adentro, redescubriendo los vastos lagos marinos de Otway y Skyring. Las naves se juntaron de nuevo el 9 de junio en Fortescue. Luego de un breve descanso Fitz Roy encomendó a los tenientes Skyring y Graves la exploración de los canales que desde la bahía Tamar se abren hacia el norte. Mientras tanto él mismo, con su nave, proseguía los relevamientos en el sector más occidental del Estrecho, quedando convenido reunirse en el puerto de Ancud.

La *Adelaide* fue debidamente aprovisionada y equipada para su misión y su plana de oficiales fue reforzada con Skyring, que asumió la jefatura de la campaña hidrográfica, con el guardiamarina James Kirke, el contramestre Alex Millar y el cirujano Benjamín Bynoe, quien además de su tarea específica, debía desempeñarse como colector naturalista.

Partiendo desde el cabo Upright y reconociendo la bahía Beaufort y los senos Helado y Ventisquero, Skyring abandonó las aguas del Estrecho iniciando el recorrido hacia el norte por el canal que llamó *Smyth*, siguiendo a menudo las singladuras de Sarmiento de Gamboa cuya memoria iban recordando. Esta comisión había tenido origen en los antecedentes aportados al comando operacional británico por cazadores (loberos) ingleses y norteamericanos que deambulaban por aguas del Estrecho y de los canales fueguinos y patagónicos, respecto de rutas practicables de navegación entre el Estrecho y los canales situados al norte del mismo hasta el golfo de Penas. De allí que la comisión de la *Adelaide* tuvo gran trascendencia, pues sus exploraciones demostrarían las ventajas de una ruta interior de navegación segura y tranquila, que evitaría las difíciles singladuras del extremo más occidental del gran canal. De este modo la exploración hidrográfica de Skyring hubo de ser la causa de la posterior reanudación del tráfico marítimo por el estrecho de Magallanes.

Entre tanto King había zarpado con la *Adventure*, poniendo rumbo al extremo austral de la Tierra del Fuego, al que arribó a comienzos de abril, luego de algunas escalas en la costa oriental de la Patagonia. Permaneció en el área por dos meses haciendo un reconocimiento parcial del archipiélago del Cabo de Hornos, cumplido el cual la corbeta se dirigió a Valparaíso, puerto elegido

para dar el descanso que merecía la esforzada tripulación y para la necesaria recorrida del buque. En un plan semejante permanecieron por varios meses en Ancud el *Beagle* y la *Adelaide*.

A fines de 1829 se inició la cuarta campaña de operaciones hidrográficas con la salida del *Beagle*, desde el puerto de San Carlos de Ancud. Las instrucciones que había recibido el capitán Fitz Roy de parte del jefe expedicionario, prescribían la exploración de la costa meridional fueguina, entre el seno Año Nuevo y la bahía Nassau, pero en la realidad su cometido se extendió considerablemente desde la boca del estrecho de Magallanes hasta el litoral sudoriental de la isla grande de Tierra del Fuego.

La nave pasó frente a la entrada del Estrecho el 24 de noviembre y continuó por la costa exterior hacia el sur, haciendo el relevamiento de uno de los tramos litorales menos conocidos y más temidos por los navegantes, que desde los tiempos de Narborough se conocía como Desolación del Sur.

Al cabo de esa faena que tomó dos meses, el *Beagle* continuó costeando en sucesivos trabajos sobre el litoral exterior y los canales y entradas adyacentes, que permitieron conocer la complejidad de esa parte del piélago fueguino. Mientras los exploradores desarrollaban sus distintas operaciones, una y otra vez se encontraron con los indígenas kawéskar pertenecientes a la parcialidad más austral de ese grupo étnico y luego, desde el seno Navidad, con los indios yámana.

Llegado el mes de marzo, el trabajo prosiguió con intensidad levantándose la costa que media entre aquel accidente y el acceso sur a la bahía Nassau, a la que se penetró el primer día de abril. Desde aquí se realizó una de las etapas más provechosas del viaje, pues en su desarrollo se recorrió el área descubierta por el holandés L'Hermite dos siglos antes, completándose el conocimiento preliminar del mismo con las correspondientes correcciones y nuevos hallazgos, entre otros los de los canales *Murray* y *Beagle*, uno y otro debidos al *master* Matthew Murray.

Al concluir el mes de mayo, Fitz Roy puso término a una campaña por cierto satisfactoria por sus trabajos, observaciones y descubrimientos. Luego de algunas operaciones en la costa sudoriental de Tierra del Fuego, se emprendió el viaje con destino a Montevideo y Río de Janeiro. Con los marinos viajaban

embarcados cuatro indígenas fueguinos recogidos en las inmediaciones del seno Navidad y en el canal Beagle. Bautizados por Fitz Roy con los nombres de York Minster, Fueguia Basket, Boat Memory y Jimmy Button, estaban destinados por su captor para ser protagonistas de una experiencia civilizadora que se haría famosa por sus consecuencias e imprevisto desenlace.

Si laborioso y proficuo había sido el crucero del *Beagle*, no lo fue menos la campaña emprendida por la *Adelaide* entre el golfo de Penas y el Estrecho. Las operaciones hidrográficas en aguas magallánica se iniciaron el 19 de enero de 1830, cuando el teniente Skyring llegó con su goleta a las islas Guayaneco, en un viaje prolongado que lo llevó hacia el sur por el complejo de canales y fiordos donde habían sucumbido tantos esfuerzos exploratorios en los tres siglos anteriores, en un trayecto complementario de aquel realizado en sentido inverso durante el invierno del año anterior. La extensa travesía permitió recorrer los canales Messier y Brazo Ancho, y descubrir –a veces se trató de redescubrimientos de antiguos hallazgos hispanos– entre otros los fiordos Eyre, Falcon, San Andrés y Peel. La faena exploratoria y sus trabajos complementarios fueron tan intensos y ajetreados que tuvieron al borde del agotamiento al meritorio Skyring. Como ya se había hecho una norma en el transcurso de esta expedición, las operaciones hidrográficas fueron acompañadas de observaciones sobre la naturaleza de los distritos recorridos y sobre las características y costumbres de los aborígenes, en el caso de los kawéskar.

Al comenzar abril la *Adelaide* navegaba por el Ancón sin Salida y tras descubrir y explorar el profundo fiordo, mal llamado "canal" de las Montañas, siguió por un brazo lateral a su boca y penetró hacia el noreste para realizar uno de los hallazgos más importantes de la campaña: el redescubrimiento del complejo marítimo trasandino de Ultima Esperanza, que fuera avistado por vez primera 273 años antes por el insigne Juan Ladrillero. Una vez traspuesta la cordillera de los Andes, Skyring y James Kirke reconocieron algunos brazos del extenso mar interior, entre ellos los fiordos Obstrucción y Ultima Esperanza, realizando cantidad de observaciones y otorgando denominaciones a distintos accidentes, en una faena exploratoria particular que demoró tres semanas.

El 24 de abril la *Adelaide* abandonaba las aguas de Ultima Esperanza y cuatro días después entraba al Estrecho por la bahía Beaufort, completando la primera travesía norte sur entre el golfo de Penas y el gran canal de Magallanes a lo largo de los canales patagónicos, precursora de la futura ruta del tráfico

mercante a partir de la segunda mitad del siglo XIX. La goleta prosiguió sus singladuras por el Estrecho teniendo por destino a puerto del Hambre, lugar previsto para el encuentro con la *Adventure*, lo que efectivamente ocurrió el 4 de mayo. Esta nave había llegado al Estrecho el 31 de marzo y había empleado el tiempo que mediaba entre una y otra fechas, en trabajos hidrográficos puntuales en su sección occidental, compartidos ocasionalmente con encuentros y algunas incidencias con los indígenas.

Pocos días después las naves inglesas partían navegando en conserva hacia Río de Janeiro, para seguir después a Plymouth. Al trasponer la punta Dungeness y enfilar hacia el norte, Phillip Parker King ponía término a la campaña exploratoria más extensa, geográfica y cronológicamente, emprendida en tres siglos en aguas magallánicas. El trabajo cumplido con responsabilidad y acuciosidad que honra a cuantos participaron en la expedición, en particular a los distinguidos jefes y oficiales, había tenido una magnitud colosal, tanto que se requerirían años sólo para hacer el procesamiento de los millares de datos geográficos reunidos, en las oficinas técnicas del Almirantazgo Británico.

De tal modo su contribución al adelanto del conocimiento de la geografía marítima magallánica, sería a lo menos semejante en importancia al de las hazañas descubridoras y exploratorias del pasado, protagonizadas por Fernando de Magallanes y Juan Ladrillero.

La satisfacción oficial por tan eficiente servicio naval desarrollado bajo la responsabilidad superior de King, le mereció su ascenso a capitán en febrero de 1830.

Durante abril y mayo de 1831 Phillip Parker King dio cuenta de los resultados preliminares de la expedición ante la Royal Geographical Society y al año siguiente publicó un volumen técnico que tituló *Mailing Directions to the Coast of Eastern and Western Patagonia, including the Straits of Magalhaen and the Sea Coast of Tierra del Fuego* (*Instrucciones para la navegación en las costas orientales y occidentales de Patagonia, incluyendo el Estrecho de Magallanes y el litoral oceánico de Tierra del Fuego*).

Luego se dedicó a la preparación de la completa descripción de lo acontecido durante la expedición que había comandado, que fue preparada principalmente sobre la base de su propia relación y de modo complementario

con los diarios de sus oficiales Stokes, Graves, Skyring y Fitz Roy, que se incluyó en una obra mayor que comprendió la segunda gran expedición realizada entre 1832 y 1836, bajo el mando del último, y que fue editada en 1839 por el mismo con el título de *Narrative of the Surveying Voyages of His Majestys Ships "Adventure" and "Beagle" between the years 1826 and 1836.* Este libro conformaría por sí solo una contribución moderna inapreciable para el mejor conocimiento geográfico, etnográfico y naturalista de la Región Magallánica que, con razón fundada, pasaría a ser uno de los clásicos de la literatura científica austral.

El calificado servicio naval de King hizo merecedor al ascenso, en octubre de 1855, al grado de contralmirante, sin embargo de la condición de retiro en que se encontraba desde 1839, siendo así el primer australiano originario que alcanzó esa posición jerárquica en la Armada Real Británica.

La memoria del comandante Phillip Parker King quedaría para la posteridad náutica, geográfica y científica ligada indisolublemente a la sacrificada y laboriosa empresa hidrográfica y exploratoria del territorio marítimo magallánico, cuyo exitoso desarrollo entre 1826 y 1830 debe serle acreditado y reconocido sin retaceos por su responsable y talentosa dirección[24].

Expedición del capitán Henry Foster (1828-1829)

En tanto el capitán King y sus oficiales progresaban en su laboriosa tarea hidrográfica, en octubre de 1828 arribaba a las aguas fueguinas la goleta *Chanticleer* al mando del capitán Henry Foster. Este marino, hombre de gran merecimiento profesional y científico, traía el encargo específico de la Real Sociedad Geográfica de Londres, de precisar la forma del planeta a través de experimentos y observaciones sobre las variaciones de la longitud de oscilaciones del péndulo. Para este efecto, Foster estableció un observatorio en puerto Cook, isla de los Estados, circunstancia que aprovechó para hacer un detenido relevamiento del litoral. Concluidas las observaciones y demás trabajos, la *Chanticleer* se dirigió al archipiélago del Cabo de Hornos en donde

[24] King falleció todavía joven en 1856, dejando una extensa familia, que había fundado en 1817 al contraer matrimonio con Harriet Lethbridge, y a la que legó una satisfactoria posición económica pero sobre todo un apellido prestigiado por un muy honroso servicio en la Armada Real.

permaneció por algunos meses completando su estudio científico, tras lo cual retornó a Inglaterra.

Expedición del comandante Robert Fitz Roy (1833-1834)

Sin embargo de lo provechosa que había sido la expedición de Philip Parker King, en 1831 el Almirantazgo decidió complementar el trabajo hidrográfico realizado, con nuevos levantamientos en particular en secciones del estrecho de Magallanes y los litorales oriental y austral de la Tierra del Fuego.

Esta segunda expedición se confió al mando del hábil y experimentado comandante Fitz Roy, designándose para acompañarlo un conjunto de buenos oficiales, entre los que se contaban el teniente John Clements Wickham, quien debía cumplir las funciones de segundo en el mando; John L. Stokes, piloto e hidrógrafo ayudante, Arthur Mellersh y Philip G. King, guardiamarinas, todos veteranos de la primera expedición. Se puso a disposición de Fitz Roy *la pequeña bien probada Beagle*[25], noble barco digno de la empresa trascendente que se iniciaba. En su tripulación de 74 hombres, de comandante a grumete, se incluían algunos supernumerarios como el joven naturalista Charles Darwin, el dibujante Augustus Earle y tres de los cuatro fueguinos de marras.

La inclusión de Darwin había sido bien meditada por Fitz Roy. Años antes, en 1830, mientras realizaba operaciones en la vecindad de la desembocadura del canal Bárbara y ante las manifestaciones de riqueza y variedad que apreciaba en la naturaleza, y sintiéndose incapaz de estudiarla, se había prometido firmemente que *si otra vez saliera de Inglaterra en expedición análoga, trataría de llevar una persona calificada para examinar la tierra mientras mis oficiales y yo nos ocuparíamos de hidrografía*[26].

Ahora se le había dado al talentoso marino la oportunidad de cumplir aquella laudable promesa. La elección hecha en la persona del joven Darwin y su ulterior tarea profesional probarían lo ilustrada y provechosa que fue su sugerencia, como que en esa experiencia se fundaría una concepción que revolucionaría la ciencia biológica universal.

---

[25] Así definiría después el gran marino a su querida nave. Los nombres de uno y otra quedarían asociado para siempre en la hazaña marítima y científica que culminaría al completarse la circunnavegación del globo en 1836.

[26] *Op. Cit.*, Tomo II, pág. 480.

El *Beagle* zarpó el 27 de enero de 1832, pero sólo al promediar diciembre entraba a la Región Magallánica, aproximándose al litoral fueguino, primer objetivo de la expedición.

Tras una recalada en la bahía Buen Suceso, que posibilitó a Fitz Roy un amistoso encuentro con los haush, la nave puso rumbo al cabo de Hornos y costa sudoccidental de la isla Hoste, en cuyas aguas debió soportar un temporal bravísimo. Las condiciones adversas de mar y clima obligaron al retorno hacia el noroeste. Entonces el bergantín cruzó la parte oriental de la bahía Nassau para navegar costeando el sector del levante de la isla Navarino y penetrar en el canal Beagle, que fue seguido hasta la boca del Murray. Este canal franqueó el acceso a la bahía de Wulaia, centro natural de concentración de los yámana, en donde se desembarcó a los aborígenes que habían sido llevados a Inglaterra[27]. Con ellos descendió el catequista Richard Mathews, quien intentaría una experiencia de convivencia con los nativos para iniciar su cristianización. Cumplido este trámite, el *Beagle* retornó al canal homónimo y se dio principio a la exploración de toda la sección occidental de este importante brazo de mar y sus tributarios, completándose desde el interior y con nuevos hallazgos geográficos el reconocimiento practicado en 1830 desde el litoral oceánico. De regreso al oriente, el bergantín recaló en Wulaia y recogió a Mathews, que no se sentía cómodo ni seguro entre los indios, y con lo que el proyecto evangelizador que propiciaba Fitz Roy tuvo un inesperado y prematuro fracaso. Luego se emprendió el levantamiento de la costa meridional de Navarino y sectores orientales de la intrincada isla Hoste, entre otros el fiordo de Ponsonby, la bahía Tekenika y sus inmediaciones. Enseguida se trasladó a las islas Wollaston y nuevamente al litoral de Navarino, poniéndose término a las operaciones hidrográficas al cabo de poco más de dos meses de esforzado trabajo, en condiciones de mar no siempre favorables.

Fitz Roy se dirigió entonces a las Malvinas, archipiélago en que permaneció varias semanas, durante las cuales la tripulación pudo reponerse un tanto de la fatigosa faena precedente. Allí también se adquirió el bergantín lobero *Unicorn*, para su empleo como nave auxiliar de la expedición, rebautizándoselo *Adventure* en recuerdo de la capitana de la primera gran campaña exploratoria. Desde allí las naves zarparon hacia Montevideo para una recorrida general y descanso en debida forma para la gente.

---

[27] Uno de ellos, Boat Memory, había fallecido durante su estadía en Europa.

Al cabo de operaciones y reconocimientos en la costa norte de Patagonia, los británicos partieron otra vez hacia el sur desde el puerto uruguayo, el 6 de diciembre de 1833, en lo que sería la etapa final de su trabajo hidrográfico en aguas magallánicas. Los barcos navegaron en conserva hasta Puerto Deseado; desde allí el *Adventure* puso rumbo a las Malvinas para efectuar un trabajo de relevamiento general de sus costas, mientras el *Beagle* seguía al estrecho de Magallanes, donde se realizaron operaciones puntuales o complementarias de tareas anteriores, cumplidas las cuales Fitz Roy dispuso navegar hacia el sur de la Tierra del Fuego. Se arribó así el 25 de febrero de 1834 a la isla Hermite y se inició una tarea de levantamiento en distintos sectores del archipiélago fueguino no cubiertos en trabajos anteriores, a la que se dio fin en un par de semanas, dirigiéndose entonces el *Beagle* a las Malvinas.

Luego de breve permanencia en este archipiélago, el bergantín navegó hacia el estuario del río Santa Cruz para efectuar una faena de reparación del casco que se hallaba afectado por un percance, pues era indispensable enfrentar en óptima condición una próxima y prolongada navegación por aguas del Pacífico. Mientras se realizaba este trabajo, Fitz Roy y Darwin emprendieron una excursión exploratoria por el valle del gran río sudpatagónico, remontando su curso en bote, a remo y a la sirga. Aunque no se llegó al origen del río, la penetración alcanzó más de 200 kilómetros, consiguiéndose avistar la cordillera de los Andes. Esta excursión de dos semanas permitió a Darwin la realización de cantidad de observaciones sobre la geología y la vida natural de esta interesante parte fronteriza de la Región Magallánica.

Reparado a satisfacción el casco del *Beagle*, el 12 de mayo se levó anclas y se puso rumbo al Estrecho, yéndose a fondear a puerto Famine hasta donde llegó el *Adventure* once días después. Los buques permanecieron allí haciendo los aprestos para el zarpe definitivo, que tuvo ocurrencia el 9 de junio. La travesía final por aguas magallánicas se hizo por una ruta inusual descubierta por Hawkins y redescubierta antaño por los loberos, esto es, por los canales Magdalena y Cockburn. Al día siguiente las naves inglesas enfilaban hacia el norte por aguas del Pacífico, dando fin a la expedición en lo que se refería a la Región Magallánica.

Los objetivos previstos una década antes al disponerse la organización del primer viaje, se habían cumplido a completa satisfacción. Una labor prolongada,

ciertamente ímproba por las fatigas y sacrificios de variado orden que demandó a cuantos intervinieron en ambas expediciones, y que permitió poner de relieve la gran competencia profesional de los mejores marinos de la época, entregó resultados condignos en cantidad, calidad y seriedad, a la magnitud y costo del esfuerzo demandado.

Cuanto se había realizado en los siglos precedentes en el adelanto del conocimiento geográfico, aunque valioso, restaba incompleto en muchos aspectos gruesos y de detalle. Sin alcanzar la perfección, que recién se lograría muy avanzado el siglo XX, las expediciones británicas de 1826-30 y 1833-34 hicieron una contribución inmensa, de un grado tal que –con entera propiedad– la compleja geografía marítima magallánica pudo ser conocida y dominada sólo a partir de la conclusión de los memorables trabajos hidrográficos. Basta comparar, para el caso, el mapa de la Región Magallánica originado en las exploraciones de Antonio de Córdoba y otros marinos españoles, publicado en 1799, con las cartas generales del sur de América entregadas a contar de 1836 por la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo Británico, para verificar el impresionante progreso en la representación de la real conformación geográfica meridional.

Ese adelanto se expresó en la producción cartográfica, en mapas generales, y planos sectoriales y de detalle, que recogió y divulgó el paciente trabajo de los hidrógrafos y que hizo insustituible su uso para la navegación austral, primera actividad beneficiaria de ese esfuerzo náutico y técnico. Este, no sólo posibilitó del modo considerado las operaciones marítimas en condiciones de mayor seguridad, sino que permitió poner fin a la incógnita secular que existía respecto del piélago magallánico, y con ello franqueó nuevas rutas al tráfico por vías interiores y, de paso, reabrió el estrecho de Magallanes a la navegación interoceánica.

Una expresión cartográfica ajustada al enorme progreso alcanzado en la aproximación a la realidad física territorial, se tuvo ya en 1839, cuando el conocido geógrafo John Arrowsmith publicó en Londres el mapa *South America*, como lo indicaba su epígrafe, sobre la base de documentos originales "incluyendo el relevamiento por los oficiales de los buques de S. M. Adventure y Beagle". Esta notable pieza presentaba en recuadro y a menor escala un excelente mapa del extremo meridional, desde el grado 30 hasta el cabo de Hornos, que debe ser tenido como el primer mapa moderno de la Patagonia y, con mayor propiedad, de la Región Magallánica.

Cabe además, una apreciación particular sobre la segunda expedición británica.

Esta, a diferencia de la anterior, mostró un carácter más científico. El caudal de información naturalista y etnográfica que se obtuvo en su transcurso fue impresionante, tanto que sobre el mismo y su posterior elaboración se fundaron los estudios modernos sobre Geología, Mineralogía, Paleontología y Zoología y sobre la vida aborigen de la Región Magallánica. Apenas tres años después de concluido el periplo del *Beagle*, se dio a la publicidad una obra voluminosa que concentró los resultados del notable trabajo, bajo muchos aspectos todavía con carácter de preliminar, la *Narrative*... mencionada precedentemente, que fue publicada en Londres en 1839. En este trabajo, clásico del género descriptivo geográfico y naturalista de la literatura magallánica, concurrieron las plumas magistrales de Robert Fitz Roy, como narrador, y de Charles Darwin, como expositor científico. Con su aparición se inició una producción bibliográfica sobre la materia que alcanza a nuestros días, circunstancia que por sí misma explica la densidad y riqueza informativa de las memorables expediciones.

Con dicha obra fundamental y veraz –no obstante algunas apreciaciones del joven naturalista que provocarían controversia–, que informaba sobre la vida y la naturaleza, y con la nutrida cartografía que pasó a brindar seguridad creciente a la navegación, la noción que los contemporáneos pudieron tener o adquirir sobre su realidad, esfumó de manera prácticamente definitiva el halo de misterio que envolvía desde siglos al territorio magallánico. Este devino así más accesible a las gentes ilustradas a través de esas versiones fidedignas y a la larga fue predisponiendo ánimos hacia acciones conducentes a un conocimiento más profundo y, al fin, a su ocupación. Así, la trascendencia de las expediciones y estudios desarrollados por los británicos a lo largo de una década, fue mucho más allá de lo que pudieron prever sus inspiradores y ejecutores. Esas meritorias acciones virtualmente colocaron a la Región Magallánica en el umbral de un nuevo tiempo histórico.

Otras exploraciones, viajes y reconocimientos científicos durante la segunda mitad del siglo XIX

Al cabo de un cuarto de siglo del término del memorable trabajo hidrográfico dirigido por los capitanes King y Fitz Roy, el Almirantazgo Británico dispuso

en 1866 un nuevo ciclo de operaciones cuyo único objetivo era el de completar el relevamiento de antaño en lo que se refería al estrecho de Magallanes y al sistema de canales patagónicos por los cuales transcurría desde hacía un cuarto de siglo la ruta habitual entre aquél y el golfo de Penas, labor técnica que estaba motivada directamente por el próximo inicio del tráfico mercante regular de compañías de navegación inglesas entre Europa y las costas del Pacífico a través de esas aguas.

La comisión fue encomendada al comandante Richard C. Mayne, competente marino a cuyas órdenes se puso la corbeta *Nassau*. Los trabajos correspondientes se iniciaron con el arribo al Estrecho a fines de diciembre de 1866, prolongándose por los tres años siguientes en una secuencia laboriosa de viajes y tareas que inclusive se extendieron hasta la península de Taitao y el archipiélago de los Chonos.

En el Archipiélago Patagónico, que fue el teatro geográfico principal de las operaciones hidrográficas, las mismas estuvieron dirigidas a completar y perfeccionar el levantamiento de los canales y pasos que definían la ruta de los vapores entre el estrecho de Magallanes y el golfo de Penas, con énfasis particular en sectores como la angostura Inglesa y fondeaderos como los puertos Grappler, Mayne, Otter y Fortuna, entre varios otros, todo ello, es obvio, en el interés de un más seguro tráfico marítimo. Pero también se trabajó en zonas y sectores situados más hacia el oeste de la ruta principal para completar la información sobre los pasos que la intercomunican con el Pacífico. La producción cartográfica subsiguiente fue abundante y estuvo disponible poco tiempo después de cada campaña.

Como sucediera antes con las expediciones dirigidas por los capitanes King y Fitz Roy, la comandada por Richard C. Mayne desarrolló un trabajo hidrográfico notable y el cartográfico complementario, pero asumió además un carácter propiamente científico con los estudios desarrollados por el naturalista Robert O. Cunningham, embarcado para el efecto en la *Nassau*, que hicieron posible una adelanto importante en el conocimiento de la historia natural de la Región Magallánica y, para el caso particular, del Archipiélago Patagónico, que sería conocido a través de una obra clásica, *Notes on the Natural History of the Strait of Magellan and West Coast of Patagonia* (Edimburgo, 1871)

La provechosa tarea hidrográfica cumplida por el comandante Mayne fue complementada posteriormente con aquella desarrollada en 1879-80 por los comandantes *sir* George Nares y J. F. L. Maclear, con el H. M. S. *Alert*, y en 1882-84 por W. J. L. Wharton, al mando del H. M. S. *Sylvia*, quienes realizaron importantes trabajos de levantamiento en el distrito archipielágico comprendido entre el estrecho de Magallanes y el golfo de Penas, donde aún quedaba mucho por hacer debido a la complejidad del territorio marítimo. En cada caso una nutrida producción de cartas libró al uso náutico el conocimiento mejorado que era el fruto de los correspondientes trabajos.

El progreso del conocimiento de la realidad del Archipiélago Patagónico, como se ha mencionado antes, incluyó a partir del siglo, estudios propiamente científicos encaminados a la obtención de una comprensión integral de su geografía. Aunque las expediciones conocidas, a partir de la corbeta *Nassau* llevaban en su rol a naturalistas encargados de los estudios, observaciones y registros del caso, hubo asimismo comisiones de neto y exclusivo carácter científico, como fueron las de los especialistas embarcados en las naves *Challenger* y *Alert*.

La primera, una corbeta a vapor de la Armada Real Británica había zarpado en 1872 desde el puerto de Portsmouth en un viaje que al cabo de cuatro años le había permitido dar la vuelta al mundo, recorriendo unas 68.000 millas náuticas por diversos mares en una empresa de gran envergadura organizada por la Royal Society de Londres, con la colaboración de la Universidad de Edimburgo, y con el auspicio del gobierno de S. M. la Reina Victoria. En el elenco científico que llevaba a bordo destacaba Henry Moseley, calificado especialista de las ciencias naturales y profesor en la Universidad de Oxford. El *Challenger* ingresó a las aguas de la Patagonia el 1° de enero de 1876 en un viaje que resultó muy grato para cuantos iban embarcados en la nave, por la belleza y grandiosidad de los sucesivos paisajes que pudieron contemplar, en particular los propios de los fiordos a los que Moseley llamó "maravillosos" y describió con admiración en su diario de viaje. Los objetivos del recorrido se cumplieron particularmente con estaciones en caleta Hale, puerto Gray, puerto Grappler, bahía Tom, puerto Bueno y bahía Isthmus en el territorio insular de que se trata. Las observaciones, registros y colectas se refirieron especialmente a las especies animales (aves, mamíferos, peces y crustáceos, e insectos) y vegetales.

Fue un trayecto ciertamente provechoso, aunque breve, cuyo resultado debe ser evaluado en el contexto del gran periplo mundial y que fue juzgado en su hora y por la posteridad como de enorme trascendencia para el adelanto del conocimiento de la vida natural en el planeta. Pero, breve y todo, los antecedentes recogidos se conservan y contribuirán alguna vez a la realización de un estudio integral y completo sobre la naturaleza de la Patagonia archipielágica.

Dos años después del paso del *Challenger* arribaba al Archipiélago Patagónico otra nave británica en plan de investigación científica. Era el H. M. S. *Alert*, que procedía desde el estrecho de Magallanes penetrando por los canales Smyth y Sarmiento, llegando a bahía Tom, que fue elegida como base de operaciones para trabajar en la zona del canal Trinidad, al cabo de un trayecto que había impresionado a los tripulantes por la sombría grandiosidad del paisaje, con montañas de granito de cimas desnudas lavadas por la lluvia de siglos, que amenazaban descolgarse sobre los viajeros mientras surcaban por entre estrechos desfiladeros marinos. Permanecieron en ese fondeadero desde el 14 de enero hasta principios de mayo de 1878.

Ese distrito particular, reino por excelencia de la humedad, brindó a los naturalistas la posibilidad de registrar una excepcional gama vital y hacer colectas para las diferentes colecciones. El clima caracterizado por una perpetua humedad fue objeto de especial estudio, considerando su influencia en la dinámica que mostraba el terreno litoral en esos y otros parajes del Archipiélago. Este carácter singular fue denominado "movilidad del suelo" *(soil motion)*, que se atribuyó a la condición excepcional lluviosa del clima local, y que se demostraba a la vista por una suerte de desprendimiento con deslizamiento hacia abajo cuando la inclinación de la roca era pronunciada, en un efecto que asemejaba al propio de la acción glacial.

Además de las observaciones naturalistas, la estadía permitió conocer a y convivir con los diferentes grupos de indígenas kawéskar que deambulaban por el canal Trinidad y aguas vecinas, recogiendo un rico acervo de información etnográfica que ha sido y es valorado por la posteridad académica como una fuente fidedigna de gran calidad.

Posteriormente el *Alert* se movió hasta bahía Portland, en el canal Concepción, luego a las islas Topar y canal Ancho para acercarse a los fiordos cordilleranos,

y seguir ya de retorno a puerto Grappler, caleta Hoskyn y una caleta situada al norte de la angostura Inglesa, su último fondeadero en el área, que abandonó rumbo al norte el 8 de mayo de 1878. En cada una de esas sucesivas estaciones, nuevas observaciones, registros y colectas de especies botánicas y zoológicas, amén de observaciones geológicas y de otro género, enriquecieron el bagaje científico acumulado durante la prolongada permanencia en el Archipiélago Patagónico.

Como en el caso del *Challenger* y de otras comisiones anteriores y posteriores, ese acervo reunido, más el correspondiente a aquéllas conforma la base para un gran estudio de la vida natural de ese territorio, cuya realización está aún pendiente.

Finalmente, para completar la reseña de lo acontecido durante el siglo XIX en lo referido al progresivo conocimiento, corresponde una mención al tercer tipo de recorridos navegatorios por el territorio magallánico. En él ubicamos a los viajeros que se internaron sin propósito premeditado, tan sólo guiados por el placer que brinda el conocimiento de nuevas geografías y que dejaron como resultado descripciones –algunas sobresalientes–, con sus impresiones y sensaciones durante el transcurso del trayecto por las aguas fueguinas y los canales occidentales de la Patagonia. Forman parte del género denominado con propiedad como "literatura de viajes", que tan útiles han sido y lo son para los estudios históricos.

Expresiones tempranas de esta especie de viajeros fueron los capitanes mercantes Basil Hall y William P. Snow. El primero pasó por el litoral austral de la Tierra del Fuego en los comienzos de la tercera década del siglo XIX, dejando entre otras observaciones el primer registro de una erupción volcánica atribuible al hasta entonces mítico volcán situado en el interior del archipiélago *(Extracts from a Journal writen on the coasts of Chili, Peru and Mexico in the years 1820, 1821, 1822,* Edimburgo 1824*)*. El segundo traficó con alguna frecuencia por esas mismas aguas, informándose sobre los aborígenes y características naturales del territorio, experiencia que recogió en su *A two years' cruise of Tierra del Fuego and the Falkland Islands, Patagonia, and the River Plate. A narrative of life in the Southern Seas* (London, Longman Brown, 1857). Entre uno y otro, John Macdouall, oficial de la Armada Real, que participó en la primera campaña de operaciones dirigida por Phillip P. King, escribió posteriormente una amena relación sobre las incidencias de la misma y que resulta de especial

interés cuando hace referencia a lo que fue la primera convivencia de los ingleses con los aónikenk en San Gregorio, lo que hace de la misma una inestimable fuente etnohistórica (*Narrative of a voyage to Patagonia and Tierra del Fuego trough the Straits of Magellan in H. M. S. Adventure and Beagle, in 1826 and 1827* London, Renshaw and Rush, 1833).

Pero el paradigma de este tipo de viajeros fue George Ch. Musters, comandante retirado de la Marina Real, quien movido únicamente por el afán de aventura y por el de visitar territorios ignotos realizó entre abril de 1869 y mayo de 1870 el más prolongado e importante de los viajes de exploración desarrollados en la parte meridional de América del Sur, uniendo Punta Arenas, en el estrecho de Magallanes, con Carmen de Patagones, en la desembocadura del río Negro en el Atlántico, en un trayecto que lo hizo cruzar longitudinalmente y también transversalmente en la parte septentrional, el vasto territorio de la Patagonia oriental con una travesía de 2.700 kilómetros. Con razón se ha señalado que este viaje memorable constituye un hito histórico para el conocimiento geográfico moderno de la Patagonia, ello en razón de los valiosos y variados aportes de distinto orden que brindó a la ciencia el acucioso observador inglés. Arribado a la colonia chilena y tras una breve permanencia en el lugar, consiguió unirse a una partida de soldados que marchaba hasta el estuario del río Santa Cruz en plan de captura de reos fugados del establecimiento y que se suponía que podían haberse refugiado entre los aónikenk que deambulaban por las pampas del nororiente de esa colonia. Así, en lo que interesa directamente para la historia magallánica, su relato ameno y veraz contiene una descripción del poblado chileno del Estrecho y sus observaciones acerca de sus habitantes y costumbres, de sus recursos naturales y paisajes, y, ya en viaje, sobre las comarcas recorridas, los habitantes aborígenes y sobre numerosos antecedentes recogidos después entre ellos. Todo ello ha permitido la temprana valorización de su viaje y de la narración consiguiente, como una fuente inapreciable y en muchos aspectos única sobre los pueblos indígenas con los que convivió y a los que conoció en la larga travesía, al mismo tiempo que entregó las primeras noticias para la ciencia acerca del territorio interior patagónico, nunca antes recorrido por hombre civilizado alguno. Este testimonio lo entregó en su bien afamado libro *At Home with Patagonians. A year's wanderings over untrodden ground from the Straits of Magellan to the Rio Negro* (John Murray, Albemarle Street, London, 1873).

Otro ejemplo calificado de este tipo de informantes que contribuyeron a enriquecer la noción de la integralidad del mundo archipielágico fue una mujer, una dama inglesa de alcurnia, *lady* Ann Brassey, nacida Allnutt. Esposa de *lord* Thomas Brassey, rico terrateniente e ingeniero constructor de ferrocarriles, se embarcó con él y sus dos pequeñas hijas en el yate a vapor y vela *Sunbeam*, de su propiedad, iniciando en julio de 1876, desde el puerto de Hastings, Inglaterra, un viaje que los llevó alrededor del mundo, en una práctica que no era inusual entre la gente de la nobleza de la esplendorosa época victoriana.

Tres meses después arribaron a Punta Arenas y tras breve permanencia en el lugar, zarparon rumbo del Pacífico por la ruta de los canales patagónicos, que siguieron a partir del día 10 de octubre. Acompañados por un tiempo primaveral excepcionalmente bueno por su estabilidad y la luminosidad de los días, los viajeros disfrutaron al máximo, pasando de una maravillada sorpresa a otra, gozando del esplendor escénico del Archipiélago Patagónico, con impresiones de hondo sentimiento que fueron recogidas por la pluma elegante y elocuente de *lady* Ann, que deben ser tenidas como las primeras correspondientes al género literario descriptivo turístico, según hoy se le entiende.

En el periplo por ese mar interior el *Sunbeam* hizo estaciones en la bahía Otter, puerto Bueno, puerto Grappler y caleta Hale, habiendo tenido oportunidad los viajeros mientras navegaban a la cuadra de la bahía Liberta (48° 50' S) de conocer el curioso fenómeno de una lluvia de cenizas, que quedaría para la historia como el primer registro –virtualmente único hasta el presente– de la actividad de un centro volcánico en la alta cadena de los Andes Patagónicos que dejaban por estribor, y cuyo misterio se resolvería casi un siglo después[28] .

De este placentero viaje, algunas de cuyas jornadas más gratas se habían vivido a lo largo del periplo patagónico, quedó como valioso testimonio un libro por demás ameno y descriptivo, *A voyage in the Sunbeam*[29] . Con esta obra los contemporáneos y la posteridad tuvieron la primera relación general, al estilo propio de las descripciones turísticas según modernamente se entiende, con una visión no ya de marinos profesionales ni de científicos veteranos, sino de

---

[28] El centro de actividad, bautizado volcán Lautaro, ubicado en el Campo de Hielo Patagónico Sur, en el límite actual entre las regiones de Aysén y Magallanes, que fuera tenido por uno más de los mitos de la Patagonia, fue avistado por vez primera en 1933 y redescubierto en 1961 por el explorador Eric Shipton.

[29] Publicado en Londres, 1880, por Longmans, Green & Company. El capítulo que interesa se titula "Sandy Point to Lota Bay".

personas comunes y corrientes, sobre un territorio bajo diferentes aspectos, único por diferente y grandioso por su magnificencia natural.

Con el año nuevo de 1881 otro yate a vapor y a vela (con aparejo de bergantín) de bandera británica, el *Wanderer*, en el que viajaba su dueño, Charles Lambert, un rico empresario minero, junto con su familia y algunos amigos, además de la tripulación de la nave, iniciaba su penetración en el dédalo archipielágico al trasponer los islotes Fairway. La navegación resultó gratísima para los viajeros, principalmente en el tramo que los llevó a fondear en puerto Bueno, paraje donde disfrutaron especialmente con un incomparable panorama de la cordillera de los Andes, como después les sucedió en el fiordo Eyre al que pasaron para admirar sus glaciares y los témpanos que de los mismos se desprendían, de todo lo cual Lambert dejaría una soberbia descripción[30].

Catorce meses después que el *Sunbeam*, con los Brassey a bordo, había zarpado de Punta Arenas, arribaba a su rada el vapor *Britannia* con un grupo de aristócratas ingleses: *Sir* Alexander Beaumont Dixie, barón, su esposa *lady* Florence Carolina Douglas, hija menor del séptimo marqués de Queensberry– que era la entusiasta propulsora de la expedición turística que estaban a punto de comenzar, y su protagonista principal–, y sus hermanos *lord* Queensberry y *lord* James Douglas, y un buen amigo burgués, Mr. Julius Beerbohm, con una previa aventura patagónica a cuestas.

En efecto, el mismo había sido protagonista de una travesía que lo había conducido en agosto de 1877 hasta la bahía de San Julián, en la costa patagónica oriental, como integrante de una partida de ingenieros que tenía intenciones de relevar económicamente el territorio situado entre Puerto Deseado y el río Santa Cruz. Una vez concluida la comisión, Beerbohm -que sin embargo de su nombre y apellido germanos es posible que fuera súbdito británico- se unió a algunos cazadores y traficantes que se dirigían a Punta Arenas, colonia a la que llegó el 10 de noviembre al cabo de una travesía azarosa que culminó con la sublevación de un grupo de artilleros y presidiarios durante la noche siguiente y que fue finalmente aplastada, aunque dejó una secuela de muertes y perjuicios materiales. De la que dejó una interesante narración en su libro *Wanderings in Patagonia or Life among the Ostrich-Hunters* (London, Chatto and Windus, 1879). Aunque de primera juzgó tan dura su experiencia y juró

---

[30] *The voyage of the "Wanderer"* (London, Mac Millan and Co., 1883).

no volver jamás al territorio meridional, poco a poco el desagrado pasó al olvido y revivió el recuerdo del atractivo y sugerente ambiente de los parajes vírgenes recorridos y de sus curiosos habitantes aborígenes, tanto que al enterarse del propósito de sus amigos Queensberry y Douglas, no hesitó en recomendar vivamente a la Patagonia austral como destino para el proyectado viaje.

Volviendo a la partida que debía protagonizarlo, debe señalarse que la conformaba un grupo de jóvenes entusiastas –*sportmen* genuinos–, característicos de la época victoriana y como tales amantes de la caza y los caballos, de la vida al aire libre y de los placeres mundanos a los que eran tan aficionados los nacidos en noble cuna. Entre ellos destacaba sin duda *lady* Florence, una mujer culta, fina, exquisita y sensitiva, pero fuerte también como lo probaría durante el viaje. Ésta gozaba de merecida fama por su talento literario, como que era autora de varios poemas y libros, pero también por su vigorosa defensa de los derechos femeninos, por sus condiciones de deportista y de competente amazona, por su afecto por los caballos y los perros, y en general por la vida silvestre. Más tarde, con posterioridad a su viaje a la Patagonia se interesaría en la política colonial y tomaría partido por los zulúes en las guerras africanas, escribiendo libros en su defensa. Era una mujer de sólo veinte años y tenía dos hijos, que prolongarían su linaje.

Beerbohm había sido quien, cuando *lady* Dixie y compañeros planeaban su aventurero viaje, y deseaban que el mismo se realizara en parajes remotos y ojalá exóticos, los había convencido de satisfacer tal anhelo yendo hasta la lejana Patagonia cuyo solo nombre evocaba todo un mundo de mitos y leyendas. De esa manera, al llegar al puerto del estrecho de Magallanes en los primeros días de enero de 1879, se encontraban a punto de iniciar la primera excursión turística –toda una aventura– de la que habría memoria en la historia magallánica.

Luego de contratar guía y caballos en la colonia, para lo cual la ayuda de Beerbohm fue ciertamente eficaz, salieron de Punta Arenas a los pocos días de llegados, con rumbo al norte: su destino era un distrito andino virtualmente ignoto y con no poco de misterioso, situado a unos cuatrocientos kilómetros de Punta Arenas, conocido hasta entonces por los indígenas aónikenk y por algunos contados baqueanos. La partida excursionista viajó por espacio de un mes y algo más, moviéndose en zigzagueante trayecto desde el norte de la península de Brunswick hasta Cabeza del Mar, para seguir por la llanura costera hasta

las proximidades de las cumbres de San Gregorio y penetrar en la zona indígena de Dinamarquero, entretenerse posteriormente por algunos días en los lomajes boscosos de Monte Alto, proseguir después por el sector oriental de la laguna Blanca, y continuar por el valle del río Zurdo para desembocar en el más amplio del Gallegos. Traspuesto este curso siguieron en derechura al septentrión hasta aproximarse a los contrafuertes orientales de la sierra Baguales y avistar desde allí, maravillados, el impresionante país interior hacia el oeste –el actual distrito del Parque Nacional "Torres del Paine"–, al que penetraron siguiendo el valle del río de las Chinas, en un trayecto indisputadamente descubridor en la comarca de la laguna Azul. Tras una estadía de varios días durante la cual los viajeros se llenaron de sensaciones variadas motivadas por el esplendor escénico y por la vida natural, que dejarían una honda huella en sus espíritus, retornaron sin contratiempos a la colonia.

Fruto magnífico de esa aventura singular fue el conjunto de impresiones cotidianas que el talento literario de la protagonista principal recogería y al que daría forma en un libro que llamó *Across Patagonia*, obra del género narrativo que se ganaría con absoluta legitimidad un lugar entre los libros clásicos sobre la Patagonia de otrora[31].

Importa transcribir algunas de sus impresiones al acercarse y penetrar en el distrito montañoso-lacustre del Paine, para valorar su riqueza descriptiva:

Nos apuramos ansiosos de alcanzar la entrada al cañadón y avistar lo antes posible la tierra prometida, pero transcurrieron bastantes horas hasta que finalmente llegamos al punto más lejano y salimos de la penumbra a la luz del sol. Delante nuestro se extendía una pintoresca llanura cubierta de suave pasto verde y salpicada por aquí y por allá de grupos de hayas, atravesados en todas direcciones por murmurantes arroyos. El fondo estaba conformado por cerros boscosos, detrás de los cuales se encumbraba nuevamente la cordillera. Tres altos picos de tinte rojizo y de la misma forma que la aguja de Cleopatra, constituían un aspecto sobresaliente en el paisaje. Los arbustos de calafate eran aquí de un tamaño que nunca antes habíamos visto en las planicies y estaban cubiertos de frutos maduros, sobre los cuales gran número de pajaritos se deleitaban vorazmente. El aire parecía más suave y fragante que al que nos

[31] El libro, enriquecido con los grabados realizados sobre la base de los bosquejos tomados por Julius Beerbohm durante el viaje -primeros testimonios gráficos sobre un país maravilloso-, fue publicado en Londres en 1880 por Richard Bentley and Son.

habíamos acostumbrado, y en lugar de los fuertes vientos que hasta ahora habíamos enfrentado, había una ligera brisa de apenas la suficiente fuerza como para temperar agradablemente el calor del sol. Por aquí y por allá los guanacos pastaban a la sombra de una extendida haya y por la forma indolente en que se alejaban al llegar nosotros, era fácil darse cuenta que ellos nunca habían sabido lo que era tener una docena de perros feroces y jinetes vociferantes en sus talones. Pronto todos nos apeamos alrededor de un enorme calafate y allí comimos hasta hartarnos de su dulce y jugoso fruto, llevándonos una provisión para comerlos después de la cena molido con azúcar, como postre. Luego cabalgamos contentos hacia los cerros pasando muchos rincones hermosos y disfrutando de una fascinante vista del paisaje doblemente encantador después de la fealdad de las pampas[32].

[...] *Desde el espacio abierto donde estábamos parados ahora podíamos ver que un extenso lago yacía en la base de unos muy altos cerros detrás de los cuales se erguían las maravillosas y extraordinarias montañas que culminaban en los tres picos a los cuales estábamos deseosos de llegar. Como un cañadón parecía serpentear en esa dirección desde el nacimiento del lago, apuramos nuestro paso hacia este último, sacando provecho en ocasiones de los senderos de los caballos salvajes para hacer más expedito nuestro avance. Luego de una cansadora marcha de varias horas de duración atravesamos a los tropezones una última faja de bosque. A duras penas a través de una última ciénaga y luego de una corta cabalgata sobre un pastoso llano salpicado de arbustos que estaban literalmente azules con una gran profusión de frutos de calafate, nos encontramos en al costa de una espléndida extensión de agua. La vista bien valía la pena todo al esfuerzo. El lago que tenía dos o tres millas de extensión estaba rodeado por altas colinas cubiertas por espesa vegetación la cual crecía al borde del agua. Más allá de los cerros se erguían los tres picos rojos y la Cordillera. Sus blancos glaciares con las albas nubes descansando sobre ellos eran reflejados en una maravillosa perfección en el inmóvil lago, cuyas cristalinas aguas eran del más extraordinario azul brillante que yo hubiera visto jamás. Alrededor del lago se extendía una angosta faja de arena blanca y exactamente en el centro se levantaba una pequeña isla verde con un grupo de hayas en ella*[33]. *Todos los colores –el blanco, el verde y el azul- eran tan brillantes y el*

---

[32] *A través de la Patagonia*, págs. 167 y 168.

[33] La Corporación Nacional Forestal que tiene la tuición del Parque Nacional "Torres del Paine", dio el nombre de Florence Dixie a este islote de la laguna Azul, acogiendo nuestra sugerencia.

[34] *Op. Cit.*, págs. 201 y 202.

panorama -los boscosos cerros, los glaciares elevándose hacia el azul de lo alto y sumergiéndose reflejados en el azul de más abajo- era tan único, la sensación de silencio y soledad que cubría todo era tan impactante, que por un largo rato estuvimos parados como hechizados, sin pronunciar palabra[34].

Las profundas y gratísimas impresiones de aquel viaje memorable permanecerían indelebles por largo tiempo en el espíritu de *lady* Dixie. Muchos años después escribiría recordando aquellos momentos pasados en un territorio salvaje y remoto, en contacto con una soberbia naturaleza virgen e impoluta, regocijándose por haber sido la primera en conocerla como auténtica descubridora[35].

Bien ganada tiene pues esta singular mujer inglesa la extensa mención que hacemos sobre ella, por cuanto su aventura turística pionera y su consecuencia literaria forman parte de la historia magallánica.

Con la certidumbre de no agotar el recuento posible de tantos viajeros que, como los mencionados, llegaron al territorio magallánico para conocerlo, cabe mencionar también, entre otros, a Ralph Williams, funcionario imperial británico, que arribó a Punta Arenas en 1874 con el propósito de conocer su territorio y hacer una expedición de caza. De su paso no dejó una relación propiamente tal, aunque sí algunos recuerdos de interés etnográfico en unas pocas páginas de un libro con sus memorias que publicó en 1913 bajo el título de *How I became a Governor* (llegó a tener efectivamente tal cargo en la Colonia de las Islas Falkland), editado por la casa de John Murray, Londres. También merece mención John Ball, un naturalista que llegó a Punta Arenas en junio de 1882 para una corta permanencia de estudio que le permitió conocer el poblado y sus alrededores y alternar con sus autoridades y vecinos connotados, de todo lo cual dejó una relación en un capítulo de su libro *Notes of a Naturalist in South America* (London, Kegan Paul, Trench & Co., 1887).

Por fin, para concluir este parágrafo, corresponde hacer mención a *Sir* Martin Conway, un afamado alpinista inglés, que fue el iniciador de la después extensa secuencia de deportistas montañeros de su nación que procurarían alcanzar las cimas de montañas patagónicas y fueguinas. Llegó a Magallanes en 1897

---

[35] "Memories of a great lone land", publicada en *The Westminster Review* en fecha que no nos ha sido posible precisar.

y navegó por los canales patagónicos y fueguinos explorando en busca de cumbres y cadenas montañosas cuya escalada podía intentarse, decidiéndose finalmente por el soberbio monte Sarmiento, en la Tierra del Fuego. Inició así la ascensión durante el transcurso de diciembre de 1898, propósito que no consiguió aunque sí el de una cumbre vecina, que desde entonces merecidamente lleva su nombre, *monte Conway*. De su experiencia montañera y de diferentes otras observaciones de interés geográfico dejó relación en una obra que tuvo amplia circulación entre el público lector británico y europeo, *Aconcagua and Tierra del Fuego* (Cassel & Co., London, 1902).

Exploradores, investigadores y viajeros del siglo XX

Si el siglo XIX se caracterizó en parte por la presencia de viajeros ingleses en Magallanes, algunos de los cuales también lo harían en el principio del siglo XX y posteriormente en forma ocasional, esta centuria cobraría para la historia regional una importancia particular al haberse desarrollado en su transcurso una serie de actividades y estudios relevancia para el adelanto del conocimiento científico.

Entre los primeros citamos a Frederick Alcock, hombre de negocios que a mediados de la década de 1900 realizó un viaje por Sudamérica, desde Brasil a Ecuador pasando por el estrecho de Magallanes. Ello le permitió tanto conocer Punta Arenas, para entonces pujante pequeña metrópolis patagónica, cuanto realizar una excursión por la zona noroccidental de la Tierra del Fuego. De estas visitas y de su ulterior paso por los canales patagónicos dejó una narración con sus impresiones en su libro *Trade and travel in South America* (London, George Philip & Son, 1907). Otro viajero de ese tiempo, hacia mediado de los años 10, fue el banquero Walter S. Young, quién visitó la región en plan de información acerca del mundo empresarial urbano y rural del sur de Patagonia. Sus impresiones, algunas de notable agudeza, quedaron plasmadas en su libro *A merry banker in the Far East (and South America)* (London, John Lane, The Badley Head, 1917).

Mediando un prolongado intervalo de unas seis décadas, arribó a Magallanes al promediar los años 70 un joven escritor, Bruce Chatwin, movido por el afán de hallar rastros de la presencia de su antepasado, el antiguo capitán Charles A. Milward, hombre de gran actividad empresarial y social en el Magallanes

de los principios del siglo XX, circunstancia que aprovechó para hacer diferentes observaciones sobre otra gente británica de aquel tiempo, apreciaciones con mucho de subjetivas y no pocas exageraciones que virtió en su libro *In Patagonia* (Summit Books, New York, 1977), obra que ha alcanzado gran difusión en sucesivas ediciones. Esta publicación fue causa de controversia por aspectos de su contenido y dio origen a otras respuestas literarias, entre las que debe señalarse *An Englishman in Patagonia* (Century, London, 1991), escrita por el periodista inglés John Pilkington, en plan de aclaración de las afirmaciones de su compatriota.

El retorno de los viajeros propiamente científicos se registró en 1913 con la llegada de la antropóloga Catherine Routledge, quien viajaba en el yate *Mana* de paso para la isla de Pascua en donde realizaría investigaciones sobre su cultura original que le darían justa celebridad. Arribó a Punta Arenas a mediados de octubre para iniciar desde allí algunas semanas después *la parte más fascinante del viaje*, según escribió posteriormente. En efecto aprovechando la libertad de movimiento que le daba la pequeña nave, su pasión científica tuvo suficientes motivos para satisfacerse en la contemplación de los asombrosos parajes prístinos con sabor a principio de la Creación de la parte occidental del Estrecho y de los canales patagónicos, tal como había acontecido con su compatriota *lady* Brassey cuarenta años antes, y como ella dejaría de su magnífica naturaleza unas descripciones soberbias. Pero, y allí estuvo lo más importante, en el transcurso del recorrido que se desarrolló hasta principios de enero de 1914, realizó interesantes observaciones referidas a huellas y testimonios culturales de los indígenas kawéskar, con uno de cuyos últimos grupos sobrevivientes se encontró en puerto Charrúa, oportunidad que aprovecho para registrar fotográficamente y hacer diversas anotaciones sobre el campamento indígena, las características somáticas de los mismos, la forma de vida y sobre el entorno natural, en fin, que hasta el presente son muy poco conocidas no obstante su valor, y que incluyó en su libro *The Mistery of Easter Island* (Kempton 1918, págs. 69-98)

Tres lustros después del paso de la calificada especialista, en 1929 llegó a Magallanes *Sir* Baldwin H. Spencer, antropólogo eminente, interesado en el conocimiento de los indígenas yámana del sur de la Tierra del Fuego, con el fin ulterior de hacer un estudio comparativo entre ellos y los aborígenes australianos que habían sido objeto de una precedente sostenida preocupación académica de su parte. Mientras se hallaba trabajando en la isla Hoste le sobrevino una

crisis cardíaca, de resultas de la cual falleció en el mes de julio, siendo trasladado sus restos a Punta Arenas, donde fueron sepultados en el actual Cementerio Municipal. No obstante su corta permanencia de tres meses, Spencer alcanzó a preparar algunas notas con sus observaciones que, visto su interés científico, permitió editar un libro con las mismas (*Spencer's last journey being a Journal of an expedition to Tierra del Fuego by the late Sir Baldwin Spencer, with a memoir edited by R. R. Marett and T. K. Pemminan, with contributions by Sir James Frazer and H. Balfour.* Clarendon Press, Oxford, 1931).

En 1955 arribó a Magallanes Harold W. Tilman, antiguo oficial del Ejército Británico, ahora navegante y montañero, en su yate *Mischief*, a quien le guiaba el propósito de acceder por el occidente al Campo de Hielo Patagónico Sur para intentar su cruce. Contaba para ello con el auspicio de la prestigiosa Royal Geographical Society de Londres. Así, a fines de diciembre de ese año, acompañado por su compatriota Charles Marriot y por Jorge Quintero, andinista chileno, pudo iniciar desde el fiordo Peel la primera expedición netamente deportiva hasta entonces intentada a través del campo helado, arribando al lago Argentino el 18 de enero siguiente. El retorno, realizado sin contratiempos, permitió completar el 27 de enero de 1956 la primera doble travesía en la zona meridional del Campo de Hielo Patagónico Sur. La narración de su viaje marítimo por los canales de la Patagonia y de su travesía altoandina fue publicada en 1957 en el libro *Mischief in Patagonia* (Cambridge University Press).

En 1958 tuvo desarrollo un importante esfuerzo exploratorio naturalista patrocinado por la Royal Society y que fue confiado a la responsabilidad del Dr. Martin W. Holdgate, para hacer un estudio sistemático, especialmente florístico, en toda la extensa región sudoccidental de Chile, desde la isla de Chiloé hasta el archipiélago del Cabo de Hornos. De su satisfactorio resultado se dio cuenta a la comunidad científica internacional por el investigador responsable en la comunicación titulada "Vegetation and soil in the South Chilean islands" (*Journal of Ecology* 49, London, 1961).

También en 1958 se dio comienzo a sus exploraciones en los Andes meridionales el geógrafo *Sir* Eric Shipton, en un lapso que se extendió hasta 1962, contando con el patrocinio del British Museum. Sus objetivos, de carácter multidisciplinario, se centraban en el afán de mejorar la noción que se poseía entonces sobre las características glaciológicas y geomorfológicos de la sección norte del Campo de Hielo Patagónico, así como las de confirmar la existencia de un centro de

actividad volcánica en su interior. Le acompañaban en la empresa varios compatriotas: John Mercer, Geofrey Bratt, John Barry, Peter James, Peter Miles, Barry Dickinson y John Cotton, de los que el primero, un glaciólogo notable, había venido realizando estudios a partir de 1949 en la zona andina patagónica, los que continuaría posteriormente durante los años de 1960, contribuyendo sustancialmente al mejor conocimiento de la dinámica y geología de los glaciares, en especial de aquellos que se vierten en las aguas interiores del Pacífico. De entre sus varias importantes comunicaciones cabe citar "Glacial history of the southernmost South America" (*Quaternary Research* 6, 1976). La primera expedición de Shipton se centró en la búsqueda del cono volcánico, objetivo que se logró el 19 de enero de 1960 al individualizarse como tal al cerro Lautaro, situado en el límite mismo entre las regiones de Aysén y Magallanes.

A fines de ese mismo año, Shipton, ahora acompañado por andinistas chilenos, consiguió realizar la travesía longitudinal más extensa hasta entonces intentada en el Campo de Hielo Patagónico Sur, uniendo la costa del fiordo Baker (glaciar Jorge Montt, latitud 48° 15' S) hasta el frente del glaciar Upsala en el fiordo norte del lago Argentino (latitud 50° S), realizando en el trayecto algunas ascensiones. Con esta meta, alcanzada el 30 de enero de 1961 se consiguió una gran hazaña deportiva.

Al año siguiente, enero de 1962, y con sus mismos compañeros chilenos de la expedición anterior, Cedomir Marangunic y Eduardo García, Eric Shipton se dirigió al fiordo Parry, situado en la parte norte de la península Brecknock (Tierra del Fuego), con el propósito de escalar el monte Darwin, lo que consiguió, alcanzando además las cimas de otras dos montañas vecinas que fueron nombradas *Darwin II* y *Darwin III*, y el cerro bautizado *Yaghan*. Sus ascensiones y estudios prosiguieron durante el mismo año y 1963 ahora centrados en el área del monte Burney, península Muñoz Gamero, en el sudoeste de la Patagonia, tareas que concluyó diez años después con la conquista de la cumbre de ese complejo volcánico. Así puso fin a una notable y prolongada actividad científico-andinística, que le ganó merecidamente ser considerado el último de los grandes exploradores patagónicos. De la misma quedaron para sus contemporáneos y la posteridad numerosas publicaciones con las narraciones de sus trabajos y con apreciaciones sobre las características de los distritos explorados, de las que sin duda la más interesante es su obra *Land of Tempest. Travels in Patagonia 1958-1962* (Hoddar and Soutghton, London, 1963).

En contemporaneidad con las exploraciones de Shipton, David M. Moore, botánico de la Universidad de Reading, iniciaba su propios estudios de la especialidad sobre las plantas vasculares de la isla grande de Tierra del Fuego, tarea laboriosa que se mantuvo por dos décadas, entre reconocimientos en terreno y labores de gabinete, fruto de la que fue su *Flora of Tierra del Fuego* (Anthony Nelson. Shropshire, England & Missouri Botanical Garden, U. S. A., 1983), obra enjundiosa y magistral que informa sobre la riqueza florística fueguina vernácula e introducida. Este mismo prestigioso especialista realizó posteriormente algunos estudios paleobotánicos en el área de la Cueva del Milodón, afamado yacimiento paleontológico de Ultima Esperanza, que han resultado de evidente interés y provecho para la caracterización del ambiente natural vigente en el sudoeste de la Patagonia durante la época del ingreso de los humanos, alrededor de doce milenios atrás.

Entre 1977 y 1983 se realizó una empresa científica de gran envergadura que comprometió la participación de la Royal Society, por Gran Bretaña, de la Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica, CONICET, por Argentina, y del Instituto de la Patagonia, por parte de Chile, denominada "Transecta Botánica de la Patagonia Austral", cuyo objetivo fue el de realizar un estudio completo (ecológico, botánico, climático, ambiental, etc.) del territorio chileno y argentino comprendido entre los grados 51 y 52 S, el Atlántico y el Pacífico. La participación británica fue asumida por el Dr. Moore. Este esfuerzo académico, sin precedentes, condujo a una publicación de gran importancia para el adelanto del conocimiento científico, con título semejante al del proyecto, en la que colaboraron varios otros especialistas y que fue editada en Buenos Aires en 1985.

Las exploraciones de Tilman, Mercer y Shipton, en su momento sirvieron de incentivo para el desarrollo de expediciones andinísticas británicas de carácter deportivo que tuvieron al Campo de Hielo Patagónico Sur por lugar geográfico de sus actividades. Así en 1974 y en 1980 se llevaron a cabo dos emprendimientos del género, uno dirigido por Leo Dickinson, y el segundo por Ian Rennie.

En tiempos más recientes (1985) y ya con carácter más científico cabe mencionar la expedición anglo-chilena "Patagonia 85", encabezada por Matthew Hickman y que contó con la colaboración del botánico Edmundo Pisano, del Instituto de la Patagonia. Para el desarrollo de sus actividades se eligió el

sector terminal del fiordo Peel, en una zona limítrofe entre los distritos del Archipiélago Patagónico y del Campo de Hielo Patagónico Sur.

Por fin, en una secuencia histórica de presencia británica exploratoria y científica virtualmente inacabable, corresponde mencionar para el tiempo más cercano los estudios desarrollados por el Dr. Chalmers Clapperton, académico de la Universidad de Aberdeen, en sus especialidades geológica y geomorfológica, para el caso en lo referido a los fenómenos de glaciación en el distrito del estrecho de Magallanes, con sus implicancias ambientales para el poblamiento humano originario. Sus resultados han sido incluidos en su importante libro *The Quaternary Geology and Geomorphology of South America* (Elsevier-Amsterdam, London, New York, Tokio, 1993). En su huella y en la de Mercer se ha desarrollado un ciclo de investigaciones de gran relevancia a lo largo de la última década del siglo XX y el primer lustro del XXI, referidos especialmente a los cambios climáticos acontecidos en el sur de América a contar del Pleistoceno Tardío, sobre la base de estudios de carácter interdisciplinario (entre otros glaciológicos, palinológicos, geomorfológicos, vulcanológicos y tectónicos). En ellos han tomado parte principal los doctores D. E. Sugden, R. D. McCulloch, C. J. Fogwill y N. R. J. Hulton, todos del Institute of Geography, School of Geo Sciencies, University of Edimburgo; y M. J. Bentley, del Department of Geography, University of Durham. Los resultados, de gran significación para el adelanto del conocimiento científico acerca de la evolución de la situación paleoambiental en Magallanes y en la zona central patagónica chilena han sido reunidos en un conjunto de comunicaciones presentado bajo la denominación de "Late-Glacial glaciar events in Southernmost South America and their global significance" (*Geografiska Annaler*, Series A Physical Geography, vol. 87, Number 2, Stockholm, 2005)[36].

[36] Cabe citar también entre las publicaciones científicas de especial interés el libro *Patagonia. Natural History, Prehistory and Etnography at the uttermost end of the Earth* (editado por C. McEwan, L. A. Borrero y A. Prieto, British Museum, 1997), que presenta una visión interdisciplinaria acerca de la vida humana y las condiciones ambientales en los inicios del periodo conocido como Holoceno temprano.

Importancia de las contribuciones geográficas, científicas, cartográficas y artísticas británicas

Más allá de sus motivaciones e intereses, una presencia exploratoria y científica, y aun de simple agrado, mantenida a lo largo de más de cuatro siglos, está claro que ha conseguido dar forma a un acervo de conocimiento ciertamente cuantioso e inapreciable a cabalidad.

Las narraciones de diverso carácter, desde los áridos derroteros náuticos hasta las más elaboradas páginas descriptivas sobre cosas o personas, hechos y situaciones, pasando por el registro específico riguroso de los naturalistas, bien sea en informes oficiales o privados, bien en obras monográficas o en revistas de circulación amplia, constituyen otras tantas fuentes de información que han sido y son de provecho en especial para los estudios históricos, particularmente valiosas cuando corresponden a momentos o circunstancias que jamás podrán repetirse. Semejante consideración debe hacerse en lo tocante a los antecedentes hidrográficos que son el fundamento esencial de las cartas marinas en uso desde largo tiempo, de igual modo que para el conocimiento geográfico general, en donde las diferentes contribuciones han venido nutriendo y haciendo posible la evolución desde el burdo bosquejo inicial hasta el progresivo perfeccionamiento de los mapas modernos[37].

El acervo científico propiamente tal, que referimos en particular al conocimiento de la naturaleza, formado y aumentado por tantísimas observaciones y registros, colectas y descripciones singulares, es de tal riqueza que bien puede afirmarse, sin temor a desmentido, que sobre el mismo descansa el amplísimo saber que al presente se posee sobre la vida natural del territorio meridional americano.

Por fin, y vale destacarlo pues hasta ahora nos parece que ha sido insuficientemente valorizado, está el acervo iconográfico excepcional, que además tiene el carácter de patrimonial, conformado por los antiguos grabados, dibujos y acuarelas que aislados o complementando informes y narraciones recogieron, no pocas veces con mano maestra, las visiones de los

---

[37] En este sólo aspecto de la consideración y para su mejor comprensión y valorización sugerimos al lector consultar nuestra obra *Cartografía Magallánica* ya mencionada, en cuyo Catálogo se incluyen centenares de piezas de origen inglés.

observadores interesados, tal vez sorprendidos y admirados. En este aspecto particular la contribución inglesa no tiene parangón por variedad y riqueza.

Así, al fin, cabe ponderar con la mayor objetividad el fruto magnífico y fecundo de tanto registro invariablemente útil, y afirmar, con rotundidad, su carácter simplemente inavaluable para el conocimiento histórico, geográfico y científico, y para el patrimonio artístico y cultural de Magallanes y tributar un homenaje de reconocimiento a los hijos de la nación inglesa que lo hicieron posible.

Segunda Parte

LOS BRITÁNICOS EN LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Introducción y desarrollo de la crianza ovina

El arribo de los primeros inmigrantes británicos a la antigua Colonia de Magallanes, según se verá, debe situarse en el comienzo de la octava década del siglo XIX, como una consecuencia directa de las medidas de fomento de la colonización dispuestas por el gobierno del Presidente José Joaquín Pérez, en particular por el decreto de 2 de noviembre de 1867[1]. Así, a contar de 1870, pero en especial desde 1873, llegaron y se establecieron los primeros inmigrantes de origen británico, los que probablemente no habrían pasado de cuarenta individuos en el curso de la década (Tabla I)[2].

No obstante su exiguo número, entre los mismos se hicieron notar algunos de ellos por sus emprendimientos pioneros en el terreno de las actividades comerciales, artesanales y pequeño-industriales, que iniciaron y desarrollaron en sus fases primarias muy probablemente con algún pequeño capital traído consigo. Esos fueron singularmente los casos de Henry Reynard, Tobías Adams, James Dunsmore, William y Henry Wood, entre otros, del primero de ellos en particular, de quien se sabe que instaló el primer aserradero a vapor de propiedad privada que funcionó en la vecindad de la colonia y simultáneamente abrió un pequeño comercio de ramos generales. El mismo, junto con Wood y sus compatriotas Lionel Carden, James G. Gale y William Greenwood fueron los primeros en interesarse y recorrer terrenos esteparios para verificar su aptitud pastoril pensando en su utilización económica.

El espíritu de iniciativa de Reynard y su disponibilidad de recursos hicieron de él el primer colono que invirtió capital en la adquisición de ovejas para intentar su crianza a escala mayor que la entonces practicada en Magallanes, que no pasaba del nivel doméstico, esto es, de algunas decenas de cabezas por propietario, como máximo. Es sabido que el origen directo de la crianza ovina en la Patagonia austral estuvo en el interés del Gobernador de Magallanes, Diego Dublé Almeida, por introducir dicha actividad en el territorio para su explotación de manera semejante a la realizada en la colonia británica de las islas Falkland o Malvinas desde los años de 1840. Para el efecto, viajó

---

[1] Véase al respecto nuestras obras *Punta Arenas en su primer medio siglo 1848-1898* (Punta Arenas, 1988) e *Historia de la Región Magallánica* (Punta Arenas, 2006).

[2] Véase nuestro estudio "Origen y desarrollo de la inmigración extranjera en la Colonia de Magallanes entre 1870 y 1890", *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen VI: 5-41, Punta Arenas, 1975.

en diciembre de 1876 a Port Stanley, capital de aquel establecimiento, en la corbeta nacional *Chacabuco*, y allí adquirió una partida de 300 ovejas. Una vez en Punta Arenas, Dublé vendió dichos animales a Reynard y para su aclimatación y crianza le cedió el uso gratuito de la isla Isabel, situada en el estrecho de Magallanes y muy próxima a Punta Arenas. No debe caber duda de que la misma debió significar para el inglés una inversión importante en monto, que tal vez pudo solventar con el capital acumulado en sus actividades anteriores. Al cabo de un año, es decir, a comienzos de 1878, la experiencia había resultado exitosa, circunstancia que haría de Henry Reynard el pionero fundador de la crianza ovejera a gran escala en Magallanes y en toda la Patagonia.

Una vez comprobado el éxito en la aclimatación de las ovejas malvineras y vistas las posibilidades de su crianza a campo abierto, menudearon las peticiones de gente emprendedora para ocupar campos en la sección nororiental del territorio, al norte del estrecho de Magallanes, que por su condición de esteparios parecían ser los más apropiados para la explotación pastoril. Contribuyó a ello la buena disposición de la autoridad gubernativa, en el caso el sargento mayor Carlos Wood, que deseaba fomentar tanto la ocupación cuanto el poblamiento de dicha sección que para entonces se hallaba comprendida en la disputa jurisdiccional con la República Argentina. La única limitación que de momento pudo advertirse respecto de este interés estaba dada por la disponibilidad de capital suficiente para invertir en la empresa colonizadora.

Así, paulatinamente, a contar de 1878-79, se inició la ocupación de los campos litorales ubicados entre Cabo Negro y la punta Dungeness, circunstancia que se vio favorecida por la suscripción del tratado de 23 de julio de 1881 entre Chile y Argentina, que puso fin a la larga controversia de límites. Entre los primeros pobladores se contó un contingente de inmigrantes malvineros que desde un principio se hizo notar por la importancia de sus emprendimientos y correspondientes establecimientos. El ganado para poblar los campos provino naturalmente de las islas Falkland o Malvinas y su sola adquisición y posterior traslado significó una fuerte inversión de capital. El éxito de los que se instalaron tempranamente alentó a otros y de esa manera, al cabo de pocos años, la colonización pastoril fue asumiendo proporciones.

Entre los colonos ganaderos fundacionales estuvieron algunos británicos radicados desde tiempo antes en Magallanes, tales como Henry Reynard, que

ocupó terrenos junto a la bahía Oazy; los hermanos Henry, William y Stanley Wood, que lo hicieron en la zona de Punta Delgada y Primera Angostura, y el Dr. Thomas A. Fenton, quien no obstante haber inmigrado contratado como médico de la Colonia de Magallanes, también se había sumado al grupo de pioneros colonizadores y como tal comenzó a poblar exitosamente en campos de la laguna Casimiro, entre la bahía Oazy y Cabeza del Mar. A éstos se agregó un contingente de malvineros deseosos de establecerse como criadores ovejeros en los campos de la Patagonia austral, a uno y otro lado de la frontera chileno-argentina. Para la época, comienzo de los años 80, la colonia de las Malvinas poseía un excedente de población habida cuenta de las muy limitadas posibilidades de emprendimientos económicos, principalmente en el terreno ganadero, debido a la virtual imposibilidad de acceder al dominio de campos para el objeto. Estos, en especial los de mejor aptitud pastoril, habían sido adquiridos desde largo tiempo antes por la Falkland Islands Company (F. I. C.) en su mayor parte, y el remanente era propiedad de otros británicos que se habían establecido en las islas en años precedentes.

El empleo en la actividad de crianza ovejera había generado un sistema de contratación periódica de individuos originarios de Inglaterra y Escocia por un período determinado de años, para servir diversos trabajos rurales, particularmente el de ovejeros o pastores y otros referidos a la explotación agraria. Vencido el plazo, quienes se encontraban en tal situación, o se recontrataban o bien retornaban al Reino Unido, conservando o llevándose en su caso, el pequeño capital ahorrado como fruto de sus haberes. Además de esta realidad, hubo quienes, al parecer los menos, habrían arribado a la colonia insular con algún dinero pensando en utilizarlo posteriormente en alguna actividad independiente. Así, entonces, cuando pasó a advertirse por la gente del archipiélago que en el suelo continental americano, en Magallanes y en el resto de la Patagonia, se abrían posibilidades para emigrar e instalarse con actividades productivas, hubo varios que pensaron en pasar allí para establecerse como colonos criadores de ganado lanar, oficio que conocían a la perfección. Esta alternativa cobró mayor atracción cuando se conoció la liberalidad gubernativa en el otorgamiento de concesiones fundiarias e inclusive cuando se recibieron invitaciones para inmigrar y establecerse con actividades productivas. Hubo también algunos que contaron con apoyo de recursos por parte de sus familias en Escocia o Inglaterra, situación igualmente excepcional. Más todavía,

posteriormente se conocieron casos en que algunos emigrantes obtuvieron créditos para establecerse económicamente, de parte de entidades empresariales de la colonia, como J. M. Dean and Sons y la F.I.C., que en 1888 se fusionaron bajo esta última denominación.

Fue así como a lo largo de los 80 se generó una corriente inmigratoria desde las Malvinas a Patagonia, a Magallanes en especial, para radicarse en procura de condiciones de vida con mejores perspectivas que las que brindaba el mezquino ambiente insular, y aún de prosperidad, corriente que se prolongó durante la década final del siglo XIX. En ella se incluyó una veintena de futuros colonos que arribaron solos, en el caso de los que eran célibes, o bien con sus familias, si eran casados.

En 1894 se inició el poblamiento colonizador del distrito subandino de Ultima Esperanza, tan conocido hoy en día por la bondad de sus campos como por la belleza de sus paisajes. Allí la primera oleada pobladora pionera estuvo formada por alemanes y británicos. Entre éstos merecen citarse John Tweedie, Edward Craig y George Paton, quienes obtuvieron terrenos inmediatos a la margen oriental del lago del Toro, y formaron allí un importante establecimiento de crianza. Hacia el oeste, en el extenso valle del río Paine, se ubicó Walter S. Ferrier (1895). Un segundo contingente colonizador pasó a establecerse en diversos sectores del sur, norte y noreste del distrito. De una veintena de colonos que lo componían, la mitad era de británicos: James Carpenter, Harry Johnson, Hugh Mac Pherson, John Mac Lean, Sam Seright, James Radburne, un tal Nicholson entre otros varios, que en su mayoría eran hombres que habían trabajado durante los años precedentes como ovejeros y que deseaban establecerse como criadores independientes (1900).

Es obvio que estos emigrantes invirtieron una parte importante de sus respectivos capitales en la adquisición de ovejas, en particular aquellos que lo hicieron al inicio del proceso colonizador cuando estos animales por fuerza debían comprarse en la colonia británica, y otra parte hubo de ser reservada para hacer frente a los gastos de instalación, especialmente los correspondientes a la edificación de viviendas, galpones y demás construcciones indispensables para el funcionamiento de los correspondientes establecimientos por ellos llamados *stations* (estancias). La inexistencia de todo control administrativo en la época, dado el régimen de libertad aduanera que poseía el Territorio

de Magallanes ha hecho imposible disponer de información acerca de los montos que pudo alcanzar ese aporte de capital, pero debe aceptarse el mismo no debió ser menor.[3]

De acuerdo con la información suministrada al Supremo Gobierno por el Gobernador Manuel Señoret, a comienzos de 1893, de un total de 1.293.600 hectáreas en colonización, sobre el que pastaba una dotación animal de 463.290 ovejas, los hacendados de origen británico ocupaban personalmente o en sociedad con otros extranjeros una superficie de 622.000 hectáreas, con una dotación de 324.000 ovejas, lo que representaba el 48% de la tierra ocupada hasta entonces en Patagonia (zona centro-oriental magallánica) e isla grande de Tierra del Fuego, con una carga animal equivalente al 70% de la dotación territorial, la que da cuenta tanto de la calidad de los terrenos pastoriles como de la eficiencia en la explotación[4].

Puede, además, intentarse una aproximación sobre la base del cálculo del valor de inversión realizada hasta 1896 en los terrenos dados en arrendamiento en la Patagonia chilena, hecho por Mariano Guerrero Bascuñán, Delegado del Supremo Gobierno en el Territorio de Magallanes[5].

Este valorizó las instalaciones y animales que entonces había sobre un total de 550.250 hectáreas ocupadas, de la siguiente manera:

---

[3] Según lo que nos ha sido gentilmente informado por Jane Cameron, archivista e investigadora en Port Stanley, Islas Falkland, tampoco allí se cuenta con un registro oficial que dé noticias sobre la materia, del mismo modo que sobre los animales lanares exportados a Patagonia. La información, de existir, sería sólo parcial y podría encontrarse en los registros de algunas estancias. Sin embargo, Cameron nos ha brindado un dato adicional de origen oficial como es el informe del Government Saving Bank para el período 1888-1895, que da cuenta del cierre de 197 cuentas de ahorro durante ese lapso, con un retiro de fondos ascendente a 41.515 libras esterlinas. Comentando esta situación, el autor Wayne Bernhardson (*Land & Life in the Falkland Islands*, 1989), escribió ... que *...no todos esos cierres de cuentas y retiros de dinero pueden ser atribuidos a los emigrantes a Patagonia, pero debe haber habido en gran porcentaje de éstos en ello* (traducción del autor).

[4] Oficio 152 de 31 de marzo de 1893, Datos Estadísticos sobre Magallanes, en vol. *Gobernación de Magallanes 1893-94*, Archivo Ministerio de RR. EE. y Colonización, Santiago.

[5] *Memoria que el Delegado del Supremo Gobierno en el Territorio de Magallanes don..... presenta al señor Ministro de Colonización*, Santiago, 1897, tomo I, págs. 32 y 33.

TABLA I

Ocupación fundiaria en Magallanes 1896

Superficie ocupada	Ganado existente			Valor del ganado		
	Vacuno	Caballar	Ovejuno	Vacuno	Caballar	Ovejuno
550.250has.	15.484	4.026	469.100	$200.045	$159.355	$2.697.600

Producción de lana	Kilómetros de Alambrado	Costo alambrado	Valor instalaciones industriales	edificios varios
933.493 kilos	1.301,4	$436.801	$58.30	$402.460

Sobre esta base, considerando el alambrado y las instalaciones construidas en la superficie ocupada, atribuyéndoles un valor porcentual igual al consignado en 1893 respecto de la posesión fundiaria (48%) –corriendo el riesgo cierto de una subvalorización por cuanto se sabe que los mejores y mayores establecimientos tenían la inversión más importante cuantitativa y cualitativamente considerada–, y al ganado un valor semejante al mencionado (70%), tenemos un total de $2.943.824, lo que significa que la inversión hecha por los colonos extranjeros en los campos de la Patagonia chilena –entre los que la presencia británica era mayoritaria y cualitativamente más importante– no habría bajado del 55% del total del capital invertido por entonces en la explotación ovejera.

Guerrero Bascuñán entrega asimismo datos sobre los lotes ocupados a título provisional o precario y los lotes arrendados en la Tierra del Fuego (recién en la fase inicial de la colonización) que totalizaban $4.499.865, en los que la presencia de británicos y sus aportes de capital era ciertamente importante (aunque indeterminable) especialmente en lo tocante a los campos fueguinos. Una segunda referencia que permite aproximarse a lo que pudo ser la cuantía de la inversión de capital de origen británico la encontramos en un documento del archivo epistolar de Mauricio Braun. Se trata de un listado completo de estancieros para el año 1898, esto es, cuando la etapa inicial de la ocupación de campos pastoriles estaba virtualmente cumplida, aunque en él faltan algunas menciones referidas a los distritos de Magallanes centro-oriental y de Ultima Esperanza (Tabla II).

TABLA II

Colonos ganaderos británicos en Magallanes (1898)*

Colono	Estancia	Superficie	Valor terreno	Avalúo Municipal Enseres y animales
Hamilton & Saunders	Morro Deslinde	10.000 has.	$ 10.000	$ 46.000
Hamilton & Saunders	La Portada	10.000 has.	$ 20.000	$ 84.800
Hamilton & Saunders	Otway Station	20.000 has.	$ 200.000	$ 261.000
Robert Gilles	Morro Chico	20.000 has.	$ 20.000	$ 86.000
Suc. Roig (H.Reynard)	Oazy Harbour	60.000 has.	$ 600.000	$ 840.000
Henry Reynard	Isla Isabel	6.000 has.	$ 15.000	$ 47.500
Merrick Mac Lean	Río Zurdo	15.000 has.	$ 15.000	$ 68.500
Dobreé y Allan	Roseaike	15.000 has.	$ 25.000	$ 35.000
Braun y Mac Leod	Cabo Negro	5.390 has.	$ 10.780	$ 120.000
Braun y Cameron	Laguna Romero	20.000 has.	$ 100.000	$ 265.600
John Mac Lean	Punta del Monte	10.000 has.	$ 15.000	$ 50.000
Miguel Doolan	Gallegos Chico	15.000 has.	$ 15.000	$ 42.500
William Douglas	Useful Hill	30.000 has.	$ 300.000	$ 355.000
Tweedie, Craig y Paton	Lago del Toro	45.000 has.	$ 45.000	$ 80.000
Walter Ferrier	Río Payne	50.000 has.	$ 5.000	$ 18.000
Waldron & Wood	Punta Delgada	100.000 has.	$1.000.000	$1.500.000
Morrison y Cía.	Penitentes	15.000 has.	$ 15.000	$ 128.000
Edward S. Yonge	Cabeza del Mar	60.000 has.	$ 600.000	$ 285.000
E. Adams	Río Zurdo	15.000 has.	$ 30.000	$ 50.00
Suc. Charles Felton	Cabeza del Mar	20.000 has.	$ 200.000	$ 155.000
Lillian Barttlet	Cabeza del Mar	10.000 has.	$ 20.000	$ 147.000
Morrison y Cía.	Laguna Larga	10.000 has.	$	$ 45.000
Soc. Explotadora T.Fgo.	Caleta Josefina	1.109.000 has.	$3.000.000	$1.560.000
The Philip Bay Sheep Farming Company	Bahía Felipe	170.000 has.	$ 540.000	$ 325.000
The Tierra del Fuego Sheep Farming Company	Springhill	180.000 has.	$ 540.000	$ 690.000
Wehrhahn, Hobbs y Cía.	Gente Grande	100.000 has.	$ 500.000	$ 520.000
John Mac Rae y Cía.	Porvenir	20.000 has.	$ 200.000	$ 172.000

* Tomado de una lista que obra en el Archivo de Mauricio Braun (Punta Arenas).

En este documento se individualizan los estancieros (personas naturales y sociedades), la superficie ocupada, el avalúo fiscal de los terrenos y el correspondiente a los enseres, animales y demás instalaciones de cada establecimiento. Pues bien, los británicos que aparecen como sujetos con tenencia de campos (o de intereses en casos de compañías) poseían entonces 2.101.390 hectáreas sobre un total de 2.930.228 hectáreas ocupadas (71,7%),

que a su vez tenían un avalúo fiscal de $8.200.780, sobre un total de $10.665.440, más un avalúo adicional por concepto de ganado introducido, edificaciones e instalaciones y enseres, con un monto de $12.893.200, sobre un total de $17.403.760, esto es, el 74%.

Así, generalizando a 1901-02 y sobre un ecúmene ocupado algo superior a 3.000.000 hectáreas, la participación británica –que debería entenderse como aporte de capital– equivalía aproximadamente a tres cuartos de la inversión realizada durante el proceso colonizador fundacional, participación ciertamente relevante.

Pero, debe destacarse, no se trató solamente de aportes de capital, bien en animales, bien en dinero fresco, sino también de la introducción –inavaluable– de una tecnología de explotación ovina absolutamente desconocida en Chile, como fuera el patrón de crianza anglo-escocés adaptado a las islas Malvinas y puesto en práctica, virtualmente sin modificaciones, en la realidad ambiental fuego-patagónica. Merced al mismo la ganadería ovina magallánica, como la patagónica en general, alcanzaría en pocas décadas el estándar de calidad que la distinguiría en los mercados laneros; no sólo eso, sino además fue el fundamento tecnológico sobre cuya base cobró forma la estructura económica vertebral de Magallanes con una vigencia que alcanzaría hasta la mitad del siglo XX como actividad abrumadoramente predominante.

La contribución británica en ese tiempo, además de capitales y tecnología, significó la incorporación de fuerza de trabajo calificada, pues estimuló la afluencia libre o inclusive la contratación expresa de personal especializado, mayormente pastores escoceses. De ese modo, en poco, tiempo, la estructura operativa de la gran mayoría de los establecimientos estuvo formada por gente de origen británico, principalmente ingleses y escoceses (en este caso en una proporción que no bajó del 50%), pero también de malvineros y algunos neozelandeses y australianos. Así la presencia británica finalmente agregaría eficiencia operativa a su trascendental contribución en la estructura productiva agraria de Magallanes.

En la Tierra del Fuego, al revés de lo acontecido en Patagonia, donde la colonización fue abrumadoramente de carácter individual, desde un principio se desarrolló sobre ella exclusivamente el sistema de concesiones latifundiarias: en 1885 a Wehrhahn Hnos. y Cía. (123.000 hectáreas); en 1889 a José Nogueira

(180.000 hectáreas) y Mauricio Braun, testaferro de aquél, (170.000 hectáreas), y en 1890 nuevamente al empresario portugués Nogueira (1.009.000 hectáreas). Así se entregó virtualmente en su totalidad el ecúmene disponible para la explotación ganadera, desde la Primera Angostura en el norte hasta el paralelo 54°, en el sur, y desde el estrecho de Magallanes y la bahía Inútil por el occidente, hasta la frontera con la República Argentina por el oriente.

Para la explotación pastoril de tan vastas concesiones se organizaron sendas sociedades en las que, igualmente, el capital británico habría de hacerse presente. Estas fueron las siguientes:

a) *Wehrhahn, Hobbs y Cía.* (después *Sociedad Ganadera Gente Grande*), para la explotación de la primera de las concesiones nombradas. Aunque constituida inicialmente sobre la base de los aportes de César y Augusto Wehrhahn, comerciantes alemanes avecindados en Valparaíso, con posterioridad se incorporaron a la misma Rodolfo Stubenrauch, empresario de Punta Arenas, y los malvineros Ernest W. Hobbs y un tal Baillon, hombre de recursos, con lo que la entidad habría tenido una participación de origen británico que podría estimarse en un tercio del capital social.

b) *Nogueira, Wales & Company* (después *The Tierra del Fuego Sheep Farming Company*), sociedad constituida en Londres para llevar adelante la explotación de la primera de las concesiones recibidas por José Nogueira, y formada con un capital de 25.000 libras esterlinas, aportados en una quinta parte por el propio Nogueira y en las otras cuatro quintas partes por el grupo ganadero-financiero Waldron & Wood, del que formaba parte Mont E. Wales, representante que intervino en las negociaciones del caso.

c) *The Philip Bay Sheep Farming Company*, entidad creada igualmente en la capital británica para la explotación pastoril de la concesión entregada a Mauricio Braun. Los constituyentes fueron el mismo Braun y nuevamente el grupo Waldron & Wood, y aunque no se conoce el monto ni la forma de aportación del capital, puede conjeturarse que una y otra debieron ser semejantes a los correspondientes a la sociedad anteriormente mencionada.

Es del caso hacer notar que el grupo Waldron & Wood, además de sus posesiones en la Patagonia chilena, tenía una vastísima extensión de campos en el sudeste del territorio argentino de Santa Cruz, donde se habían formado

las grandes estancias "Cóndor", "Monte Dinero" y "Gap", y en el sector norte de la Tierra del Fuego argentina, en que a partir de 1897 se había iniciado el poblamiento de "Cullen Station". Su vasta posesión en suelo argentino se extendía sobre alrededor de 300.000 hectáreas. Este dominio y los campos chilenos de "Kimiri Aike" y "Punta Delgada", que en conjunto redondeaban 100.000 hectáreas, fueron integrados en el patrimonio de *The Patagonian Sheep Farming Company*, constituida en Londres en 1887 sobre la base de los intereses de los hermanos Henry, William y Stanley Wood, y John y William Waldron.

d) *Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego.* La formación de esta compañía estuvo entre las exigencias impuestas a José Nogueira al entregársele su gran concesión fueguina. Tras el fallecimiento del pionero, la misma fue cumplida exitosamente durante el transcurso de 1893 por Mauricio Braun, quien además de cuñado había sido hombre de la entera confianza del empresario lusitano. La entidad se constituyó formalmente a fines de setiembre del año mencionado. En el capital fundacional de $ 1.000.000 (dividido en 2.000 acciones de $ 500 cada una), totalmente suscrito y pagado, participaron algunos comerciantes británicos radicados en Valparaíso, con lo que de partida hubo recursos de ese origen, pero posteriormente, pasado 1900, al aumentarse el capital a $ 1.200.000 (2.500 acciones), la importante casa mercantil inglesa Duncan Fox & Company adquirió un porcentaje de acciones no inferior al 9% según se verá.

e) *Mac Rae y Cía.* Esta sociedad se constituyó, probablemente hacia fines de los años 80, para explotar los campos de la sección sur de la concesión Wehrhahn (zona de la bahía de Porvenir), que fueron arrendados *ex profeso* a la concesionaria. Allí se estableció la estancia "Porvenir", ocupando una superficie de alrededor de 20.000 hectáreas. Los socios constituyentes fueron el empresario Rodolfo Stubenrauch y el inmigrante escocés John Mac Rae.

El lapso comprendido entre 1903 y 1910 registró una serie de acontecimientos que en su conjunto contribuyeron a variar el cuadro de la tenencia agraria en Magallanes y, consecuencialmente, a modificar la participación de capitales británicos en el importante negocio ovejero.

Hacia 1901-02 se cumplió el período de arrendamiento de la mayoría de los campos fiscales del Territorio de Magallanes, hecho que incluso con antelación había dado origen a un intenso y sostenido movimiento por parte de los tenedores, quienes, con toda razón deseaban acceder a la propiedad de los

campos arrendados y poblados con su esfuerzo pionero, salvaguardando de ese modo el fruto de su trabajo. Lo que éstos pretendían era la venta directa por parte del Fisco, pero en ese empeño, su legítimo interés hubo de contender con el afán de capitalistas y especuladores de Santiago y Valparaíso quienes, a la vista de lo rentable que era el negocio pastoril, deseaban acceder y explotar esa fuente de enriquecimiento, que se veía fácil y pronto. Como los mismos de cualquier modo se hallaban vinculados a grupos de presión económicos y políticos, consiguieron influir ante las autoridades gubernativas y el Congreso Nacional para que la decisión a adoptarse respecto del destino de las tierras magallánicas fuese favorable a sus aspiraciones. Y así ocurrió en efecto al enviarse al Congreso por el Poder Ejecutivo un proyecto de ley, que resultó aprobado, mediante el cual se disponía la enajenación en pública subasta de los campos del Territorio de Magallanes ubicados en el continente (distritos Península de Brunswick, Zona Centro-Oriental Magallánica y Ultima Esperanza), debidamente loteados.

De esa manera, entre el 20 de marzo de 1903 y el 10 de setiembre de 1906 se remataron 1.756.882 hectáreas. El saldo, bien se sabe, hasta enterar el total de sobre 3.300.000 hectáreas que en esa época conformaba el ecúmene pastoril, estaba conformado principalmente por las cuatro concesiones fueguinas que se han mencionado y cuyo arrendamiento se extendía hasta 1913.

Como consecuencia del interés conocido y de la puja consiguiente, el cuadro de la tenencia fundiaria varió fundamentalmente respecto del conocido para 1902. Los grandes ganadores de las subastas fueron la Sociedad Ganadera de Magallanes, constituida expresamente para el objeto por capitalistas del centro de Chile, la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego y José Menéndez. Las propiedades adquiridas por la primera y el último estaban situadas en el distrito centro-oriental de Magallanes, y la de la Explotadora en Ultima Esperanza. Entre los perdedores se contaron muchos de los colonos pioneros británicos, aunque entre los rematantes estuvieron otros de los originales como Stanley Wood, Walter Ferrier, Henry Reynard, Alexander Morrison, Thomas Saunders, John Hamilton y Edward S. Yonge. En resumen, al concluir el proceso de enajenación el total de 84 lotes rematados quedó en manos de 18 personas naturales y tres sociedades, pero, en el espíritu de la época varios de los propietarios individuales acordaron fusionar sus intereses y constituir compañías para su explotación.

De ese modo, a las preexistentes Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, Sociedad Ganadera de Magallanes y The Patagonian Sheep Farming Company, se agregaron sucesivamente la Sociedad Criaderos de Casimiro Ltda. (con parte de las antiguas pertenecencias de los descendientes del Dr. Thomas Fenton y Edward Yonge); The Patagonian Land & Estate Company o Sociedad Tierras y Dominios de la Patagonia (en la que confluyeron los intereses de Thomas Saunders y John Hamilton); Sociedades Ganadera de Laguna Blanca y Ganadera "La Chilena", y The Rio Verde Sheep Farming Company, la primera formada sobre la base de los intereses de distintos rematantes de la zona de la cuenca de la laguna Blanca, y la última a base de los dominios fundiarios de Troostwyck y Cía., Jorge Meric y Edmond Doré, aunque con el aporte mayoritario de capital por parte de Peter De Bruyne, importante empresario de Punta Arenas que aunque originalmente holandés se había naturalizado británico.

Este proceso de concentración fundiaria proseguiría durante la década de 1910, de manera tal que para 1920, época para la que la explotación ovina se hallaba plenamente consolidada en Magallanes, en el distrito centro-oriental el 98,5% de los campos pertenecería a 16 propietarios, de ellos únicamente tres personas naturales, y el mayor y más importante a la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, según se verá. Esta poderosa compañía por otra parte era dueña desde 1905 del 90% de los campos del distrito de Ultima Esperanza.

Pero, en tanto así sucedía, en la isla grande de Tierra del Fuego durante la primera década del siglo XX se produjeron algunos cambios de importancia. Estos consistieron en la venta de los derechos de los accionistas británicos originales de las compañías The Tierra del Fuego Sheep Farming Co. y The Philip Bay Sheep Farming Co. a las firmas Braun & Blanchard, importante *holding* de Punta Arenas, y a la casa Duncan Fox & Co., constituyéndose respectivamente la Sociedad "La Riqueza de Magallanes" y la Sociedad Chilena de Lanas y Graserías (1904). Tiempo después, la primera adquirió el activo y pasivo de la segunda. La Sociedad "La Riqueza de Magallanes" fue a su vez comprada en 1906 por su poderosa vecina la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, que, de ese modo, reunió en una sola mano las tres concesiones que se habían dado al pionero José Nogueira. Aunque de primera podría pensarse en una forma de "chilenización" de estas entidades, la verdad es que sólo hubo traspaso de dominios accionarios, con la concurrencia, otra vez, de capitales británicos en ambos casos, de la firma Duncan Fox & Co.

Hecho esto, hacia 1910 y con el debido sigilo, la Sociedad Explotadora inició conversaciones con su rival en suelo patagónico, la Sociedad Ganadera de Magallanes, en orden a la fusión de ambas compañías, lo que se produjo a principios del año 1910, en medio del estupor de la opinión pública magallánica que mayoritariamente se hallaba en contra de la concentración de la tenencia de campos pastoriles y propugnaba la subdivisión de los mismos en plan de recolonización que favoreciera a muchos empresarios medianos y pequeños.

De ese modo, diecisiete años después de su fundación, la poderosa compañía asumía hechuras de un imperio fundiario pues reunía en sus manos 3.000.000 de hectáreas entre sus dominios en Magallanes oriental, en Ultima Esperanza y en suelo argentino (Santa Cruz y Tierra del Fuego), sus arrendamientos fueguinos y la tenencia de otros campos en Magallanes centro-occidental que había recibido tras la adquisición de la Sociedad "La Riqueza de Magallanes", que a su tiempo los había recibido de la Sociedad Ganadera de Ponsonby y Ultima Esperanza. En sus manos estaba ese enorme patrimonio y más de la mitad del ganado lanar que poblaba los campos territoriales, que ya se empinaba sobre los 2.000.000 de cabezas ovinas, y disponía de un gran influjo en sectores empresariales, financieros y políticos chilenos.

Por la composición de su directorio, presidido por el sagaz y talentoso Peter Mc Clelland, que igualmente dirigía la casa Duncan Fox, por su estructura orgánica administrativa y técnica, donde los británicos originarios ocupaban la mayoría abrumadora de las jefaturas y posiciones de confianza, por la misma procedencia nacional de gran parte de sus empleados medios e inferiores y trabajadores calificados, y al fin por la importante cuota de acciones de su capital en manos británicas, era entonces por esencia y definición "una compañía inglesa", como comúnmente solía llamársela.

En la tenencia del paquete accionario de la gran compañía (1.200.000 libras esterlinas), para 1909 la casa Duncan Fox poseía 108.210 acciones, esto es, el 9% del total, pero añadidas las pertenencias de otros tenedores (*shareholders*) tales como el Banco Anglo-Sudamericano, el Banco de Londres y Río de la Plata y The British Bank of Sudamérica, y la de numerosos súbditos británicos residentes en Valparaíso, Viña del Mar y Punta Arenas, información obtenida

de un listado publicado en ese mismo año[6], puede concluirse que entre el 25 y el 27% del capital de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego era, en cierto modo, de origen británico directo o indirecto. El porcentaje era, por lo demás, más que suficiente para mantener el control y la gestión de los negocios sociales que, casi está demás decirlo, se mostraban boyantes merced a una dirección y manejo técnicos de la mayor eficiencia, con excelentes producciones anuales de la mejor calidad y los consiguientes buenos precios en el mercado internacional. Imposible tener una mejor y más cabal imagen de británica eficiencia productiva y mercantil.

En 1917 el cuadro del dominio accionario de la compañía había vuelto a modificarse, ahora señalando lo que parecía una manifiesta chilenización en la propiedad o, lo que es lo mismo, evidenciándose un retiro progresivo de aportes británicos. En efecto, para entonces de un total de 1.800.000 acciones de una libra esterlina que enteraban el capital social, 223.844 pertenecían a la Compañía Chilena de Custodia de Valores (12,4%). Otros accionistas importantes eran Sara Braun, con 88.400 acciones, Mauricio Braun, 66.000 acciones, Fernando José Irarrázabal, 60.000 acciones y José Menéndez, 39.600 acciones, que en conjunto hacían otro 14,1%. El solo grupo Punta Arenas (los Braun, Menéndez, sus familiares, los Blanchard, y las sociedades relacionadas reunían 220.000 acciones, 12,2%). Los accionistas británicos institucionales (Duncan Fox & Co. y Banco Anglo-Sudamericano) poseían 47.436 acciones (2,6%)[7].

Este repliegue financiero, si de tal puede escribirse, debería entenderse en el contexto comprensivo del conflicto bélico mundial entonces en desarrollo y de los cambios en variados y complejos sentidos que habría de traer la postguerra para la situación del Imperio Británico y los negocios de sus súbditos e instituciones en el exterior.

Además de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, la expresión más acabada del aporte económico de origen británico en el desenvolvimiento productivo de Magallanes, hacia los años de 1910 destacaban tres núcleos empresariales importantes de esa procedencia: el formado por John Hamilton y Thomas Saunders, antiguos estancieros (Tierras y Dominios de la Patagonia),

---

[6] *List of Shareholders of the Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego on 15th August 1909*, Archivo Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

[7] *Memoria Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego al 30 de Junio de 1917.*

y The Patagonian Sheep Farming Co., uno y otro con propiedades en suelo argentino vecino, y The Rio Verde Sheep Farming Company, cuyo accionista mayoritario era, según se ha visto, Peter A. De Bruyne.

En grado de menor importancia deben mencionarse Alexander Morrison, los hermanos George y Walter Harries, William Fell y Edward Stanton Yonge. Todos, aquéllos y éstos, siendo originalmente británicos en sus contribuciones de capital ya podían ser considerados completamente nacionalizados chilenos, por su arraigo definitivo en el país (Tabla III).

TABLA III

Británicos con propiedades e intereses rurales en Magallanes 1903-1920*

Propietario	Total de hectáreas	Ubicación	Avalúo
Suc. Water Ferrier	11.346	Río Payne	$ 370.000
Alexander Morrison	14.000	Penitente	$ 500.000
Harries Hnos.	23.962	Río Zurdo	$ 1.000.000
The Patagonian Sheep Farming Co.	101.262	Kimiri-Aike-Ciaike	$ 3.900.000
The Río Verde Sheep Farming Co.	13.182	Río Verde	$ 860.000
Soc. Tierra y Dominios de la Patagonia	20.030	Otway	$ 1.500.000
Hamilton & Saunders	34.504	Morro Chico-Portada	$ 1.300.000
Soc. Criaderos de Casimiro	25.027	Laguna Casimiro	$ 1.900.000
Southern Patagonia Sheep Farming Co.	10.000	Carlota	$ 100.000
Soc. North Arm Station Ltd.	16.790	Brazo Norte	$ 400.000
Soc. Explotadora Tierra del Fuego	737.453	Patagonia	$ 60.000.000

* Fuente: *Rol Municipal de Avalúos de Magallanes para 1914*

La referencia a la participación de los británicos en el desarrollo de la colonización y en la consolidación de la crianza pastoril ovina debe completarse necesariamente con la mención del esfuerzo poblador realizado por gente pionera de ese origen en diferentes sectores marginales del ecúmene magallánico y que, salvo excepciones contadas, resultó finalmente infructuoso lo que, por cierto, no resta mérito al intento. Entre los exitosos cabe nombrar a James Stirling, que hacia 1916 ocupó terrenos virtualmente vírgenes en el sector situado al occidente de Morro Chico, que denominó Primavera, surgiendo allí un establecimiento de crianza de ganado mayor que se mantuvo por años hasta que un conflicto suscitado con la entonces poderosa Sociedad Ganadera y Comercial José Montes por la tenencia de la tierra fiscal, forzó el abandono de la explotación. Asimismo Arthur Jacobs y Kenneth Morrison quienes se establecieron en la zona litoral del fiordo Obstrucción, en Ultima Esperanza. El primero, al cabo de ímprobo trabajo iniciado con los años de 1920 puso en actividad un aserradero, que complementó con la crianza de ganado vacuno; el segundo por esa misma época consiguió hacer prosperar una pequeña estancia de ganadería mixta ovino y bovina. Uno y otro fueron por años ejemplos de la penetración colonizadores en zonas naturalmente muy difíciles. Otro caso notable fue el de Jhon Mac Lean, que pobló sucesivamente en las zonas del valle Penitente, Llanuras de Diana y Fiordo Erezcano, sobre el que se abunda en particular más adelante.

Pero el paradigma de ese esfuerzo fue el protagonizado por numerosos súbditos británicos en la zona septentrional preandina del antiguo Territorio de Magallanes, en el distrito del lago San Martín, hoy O'Higgins, que en 1961 pasó a la jurisdicción de la Región de Aysén. Los primeros en instalarse en la zona chilena del lago fueron Charles Brenkley y Toby Brest, en 1914, y poco después William Braxton, John Burnell, Edgard Nightingale, Perceval Knight y Frank Doolan, conjuntamente con el danés Axel Nielsen. Ha de verse en los nombrados al grupo final de la corriente de animosos inmigrantes que habían ingresado a principios del siglo XX en el distrito de Ultima Esperanza buscando un trabajo en qué ocuparse o, si los había, lugares donde establecerse como criadores de ovejas cuando disponían de algunos recursos. Si muchos se quedaron en ese territorio, otros traspusieron la Sierra Baguales y prosiguieron hacia el norte con igual propósito, por los terrenos subandinos de los lagos Argentino y Viedma, hasta llegar al San Martín, radicándose otros varios en el sector oriental de su cuenca, en suelo argentino. Tales los casos de los hermanos

Jack, Hugo y William Lively, de Bill Downer, Jack O'Keefe, Charles Wilson, un tal Gillis, James Carpenter, William Ford, Donald Mac Bean, del proscrito James Radburne y de Edgard Chace, este norteamericano. Pero al fin en los primeros años de la década de 1910, éstos y otros que aspiraban a establecerse como estancieros habían ocupado la tierra disponible. Así, sólo quedaban campos baldíos del lado chileno del lago San Martín y su aspecto era bastante parecido a los del sector oriental: limpios en general y aptos para la crianza ovejera, aunque muy quebrados y poblados por animales carniceros. De esa manera las motivaciones de los que entraron a Chile eran las propias de hombres jóvenes y animosos que con algunos recursos buscaban surgir en forma independiente. Las circunstancias del tiempo eran por demás favorables, pues con el comienzo de la Gran Guerra Europea los precios de la lana estaban en un buen nivel y seguirían subiendo durante el transcurso del conflicto, haciendo que cualquier terreno que permitiera criar ovejas, antaño dejado de lado por malo, entonces fuera cotizado y ocupado si estaba disponible. Pero acabada la guerra sobrevino la baja en los precios de los productos ovinos y con ello quedó en evidencia la bajísima rentabilidad económica de los terrenos marginales del ecúmene. Así, poco a poco, cansados de luchar contra las condiciones adversas de diferente índole, uno a uno aquellos pioneros fueron abandonando sus posesiones al punto que hacia los años finales de la década de 1920 de ellos sólo quedaba el recuerdo. Fue, ciertamente, un esfuerzo infructuoso que, para la historia, quedaría como ejemplo de la tenacidad británica.

Algo más al norte, el distrito más septentrional señoreado por el caudaloso río Baker fue asimismo escenario de empresas colonizadoras pioneras a contar de 1904, que resultaron inicialmente fallidas debido a la configuración del terreno, abrupto, boscoso y dominado por un clima de extremo húmedo, y también por causa del aislamiento geográfico en que se encontraba respecto de Punta Arenas, el centro en donde se había originado el esfuerzo, como de las líneas de comunicación marítimas que eran las únicas que en un principio permitían acceder a esos entonces remotos parajes.

Lo que importa para el caso es que en los diferentes emprendimientos iniciados en el año indicado por la Compañía Explotadora del Baker[8] y proseguidos a partir de 1914 por la sociedad magallánica Hobbs y Cía., tuvieron una

[8] Entidad organizada por Mauricio Braun.

participación relevante varios británicos. Entre otros merecen mención los nombres de Williams Norris y de Lucas Bridges. Aquél, inglés de nacionalidad, fue contratado en 1904 para hacerse cargo en el terreno del poblamiento colonizador en el valle del Baker, tarea ímproba que asumió responsablemente pero que fracasó en 1908 por diferentes circunstancias, entre ellas la fatalidad[9]. Bridges, el primer hombre blanco nacido en la Tierra del Fuego, era hijo del pastor evangélico del mismo apellido que tenía bajo su cargo la Misión de Ushuaia, fue llamado en 1920 para hacerse cargo de un nuevo intento para colonizar los campos del Baker y sus aledaños. Decidido a salir adelante en la tarea en la que otros antes habían fracasado, puso en su empeño su reciedumbre espiritual, su laboriosidad a toda prueba y su vasta experiencia adquirida en años de convivencia con la rudeza ambiental fuego-patagónica. Fue así que para fines de los años de 1920 la colonización pastoril era una realidad en esos dificilísimos parajes de la Patagonia occidental central. Sus trabajos y su personalidad perdurarían para la posteridad como los propios de un hombre devenido arquetipo del esfuerzo creativo y de la capacidad de manejo de hombres y circunstancias en las condiciones naturales más adversas.

La participación británica en los negocios industriales

La primera actividad económica de carácter propiamente industrial registrada en la historia colonial magallánica estuvo referida a la explotación forestal, principalmente para la producción de madera para la construcción. En este rubro está visto que el iniciador, como tarea privada, fue el súbdito británico Henry Reynard, que hacia 1875 invirtió capital en la instalación de un aserradero a vapor en el sector de Río de los Ciervos, algunos kilómetros al sur de Punta Arenas, y que de tal manera pasó a reemplazar a la actividad del aserradero fiscal que había sido establecido alrededor de una década antes y que posteriormente había resultado destruido por un incendio. No se poseen mayores antecedentes sobre esta faena industrial pionera, aunque se sabe que años después Reynard transfirió su propiedad, tal vez en la época en que concentró su esfuerzo económico en la crianza ovejera.

---

[9] Cfr. del autor, *De la Trapananda al Áysen* (Pehuén Editores, Santiago, 2005).

Mencionando únicamente a otro emprendimiento del género, el más importante durante los años de 1880, iniciado por Mauricio Braun en sociedad con el inglés Alfred W. Scott, por cuanto la inversión de capital la hizo aquél, teniendo el segundo sólo la responsabilidad de la operación técnica por su profesión de mecánico, cupo nuevamente a Reynard asumir un rol pionero en el inicio de la faena industrial referida al aprovechamiento de los excedentes de la explotación ovina. Ello ocurrió en 1894 y, como hemos señalado en un estudio precedente[10], fue una respuesta técnica y económica a la exigencia impuesta por el crecimiento numérico de la masa ovina. Al aumentar la cantidad de animales en los campos más allá de la capacidad anual de absorción por el consumo intraterritorial de carnes, se advirtió la necesidad de aprovechar económicamente el creciente excedente mediante su faenamiento y procesamiento para la producción industrial de sebo.

A la primera grasería, tal era su denominación, establecida por Reynard en Puerto Oazy junto a las instalaciones centrales de su estancia, siguieron sucesivamente otras hasta llegar a la decena en 1904, varias de ellas fruto de la iniciativa e inversión de capital de empresarios de origen británico, tales como Waldron & Wood (Punta Delgada), Thomas y Williams Douglas (Useful Hill y Río Verde) y Peter A. De Bruyne, asociado con el alemán Bernardo Osenbrug, igualmente en Río Verde.

Virtualmente en simultaneidad con la iniciativa de Reynard, los estancieros Waldron & Wood consideraron la posibilidad de instalar en Punta Delgada una planta para el faenamiento y congelación de carnes, tecnología industrial esta recientemente puesta en uso en el mundo. Así, en 1894 adquirieron en Europa la barca *Hengist*, provista de instalaciones para la frigorización, con el objeto de fondearla en calidad de pontón-fábrica. Sensiblemente la nave sufrió un siniestro al entrar al estrecho de Magallanes, varándose sobre la costa de Dungeness, razón por la que aquellos empresarios optaron por adquirir otra nave de características semejantes, el *Oneida* que, una vez fondeado sirvió como planta industrial flotante. En uno y otro caso se trató de una inversión importante aunque de monto desconocido. De su producción se sabe que en 1896 se exportaron 70.000 capones congelados a Inglaterra y que no obstante ese promisor comienzo la producción debió ser discontinuada por

---

[10] *La actividad industrial en Magallanes entre 1890* y mediados del siglo XX, *Historia* número 34, págs. 91-115, Santiago, 2001.

razón del bajo precio internacional para la carne congelada. Sin desanimarse, Waldron & Wood en asociación con otro empresario local de origen germano, Moritz Bergl, instalaron en la costa de la bahía Dirección próxima a la Primera Angostura, una fábrica de carnes y grasería, que después de 1903 y tras los remates de tierras pasó a manos de la Sociedad Ganadera de Magallanes, y después de 1910 al poder de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego.

Pero un paso ciertamente determinante en la actividad industrial derivada de la crianza ovejera se dio en 1903 cuando, por iniciativa de Mauricio Braun, uno de los hombres más emprendedores del Territorio, un conjunto de industriales y capitalistas ingleses, entre ellos la casa Houlder Brothers, de Londres, decidió erigir en Río Seco, localidad costera situada al norte de Punta Arenas, una planta de faenamiento y frigorización con la mejor tecnología entonces conocida. Se constituyó para el efecto *The South American Export Syndicate*, como sociedad anónima inglesa, con sede en la capital británica y con un capital inicial de 30.000 libras esterlinas, enterado en un tercio con aportes de Braun (bajo la firma Bermúdez y Cía.) y el saldo por Houlder Brothers y otros capitalistas ingleses. La gran planta, la primera de la Patagonia, que fue igualmente la primera en su género establecida en el país, tuvo desde su puesta en marcha en 1905 una producción regular definida por la calidad y que se prolongaría por medio de un siglo hasta su cierre a mediados de la década de 1950, en un contexto depresivo de la economía magallánica que no viene al caso considerar.

Una segunda inversión importante en el rubro de que se trata se materializó por iniciativa de otro gran capitán de empresa regional, José Menéndez, quien conjuntamente con otros inversionistas de Magallanes (The Patagonian Sheep Farming Co., Fred Waldron, F. H. Townsend y otros) constituyeron la Compañía Frigorífica de Patagonia, con un capital de 100.000 libras esterlinas, dividido en otras tantas acciones, de las que al momento de la constitución se habían tomado y pagado efectivamente sesenta mil[11]. La planta, instalada en Puerto Sara (bahía de San Gregorio, estrecho de Magallanes), fue inaugurada en 1908. Tiempo después, antes de 1910, hubo un aporte de capital no inferior a 10.000 libras esterlinas que fue hecho por la casa inglesa Weddell & Co. de Londres. Como mera referencia de producción se menciona que en 1910 las plantas de Río Seco y Puerto Sara exportaron en conjunto 338.413 reses congeladas, además de otros 32.784 animales faenados para la producción de sebo.

[11] El 10% fue tomado por Menéndez y un porcentaje semejante (9,5%) por los inversionistas británicos mencionados.

Un tercer emprendimiento realizado por una sociedad en la que habían comprometidos intereses británicos, fue el realizado por la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego en Puerto Bories (Ultima Esperanza). Allí, sobre la base de la fábrica de carnes y grasería instalada en los comienzos de la primera década del siglo XX por Rodolfo Stubenrauch, aquella compañía realizó una importante inversión de capital en su modernización y ampliación (fábrica de carnes congeladas, curtiembre, aserradero y ferrocarril), que a 1915 totalizaba 120.000 libras esterlinas. La industria fue inaugurada en 1914 y su producción en 1916 fue de 218.976 reses congeladas, exportada al Reino Unido como el resto de la producción regional del rubro.

La actividad industrial ajena a los derivados de la ganadería ovina no registra otra participación de alguna importancia por parte de capitalistas de origen británico, excepción hecha de la realizada en época indeterminada de la década de 1910 por el antiguo capitán mercante Charles A. Milward, quien radicado desde las postrimerías del siglo XIX en Magallanes llegó a ser un destacado empresario[12] y como tal adquirió el establecimiento de maestranza y fundición establecido en 1895 por los alemanes Ricardo Lion y Adolfo Geissel.

Entre los emprendimientos menores de principios del siglo XX y hasta 1920 merecen citarse también la maestranza y fundición establecida por Braun & Blanchard en sociedad con el súbdito inglés John Skirving, que giró por un tiempo bajo la razón social Skirving y Cía., y que luego pasó a ser propiedad exclusiva de la primera entidad mencionada. También se mencionan el aserradero de Richard Löhr y Cía., inmigrante malvinero, y el establecimiento de imprenta de C.A.T. Riesco[13] ("Imprenta Inglesa") (Tabla IV).

Como sucediera en el caso de la ganadería ovina donde la tecnología y experiencia anglo-escocesa fue determinante para su establecimiento inicial y su exitoso desarrollo, tal ocurrió en el caso de la actividad fabril, principalmente en los rubros de la fabricación de carnes congeladas y derivados, y en el de la metalurgia y maestranza industrial.

La primera requirió de la indispensable presencia de ingenieros, técnicos y maestros especializados para los trabajos de instalación, montaje y prueba de

---

[12] A mediados de los años de 1910 Milward asumió la representación consular de Gran Bretaña en Magallanes, que mantuvo por muchos años.

[13] De origen británico, no obstante su apellido hispano.

maquinarias y equipos, situación que en menor grado se refirió en el caso de la faena metalúrgica. Ello significó a su tiempo que parte de ese personal calificado se contratara de manera permanente en los diferentes establecimientos, pero, asimismo generó una inmigración selectiva de profesionales de origen británico, en especial de ingenieros mecánicos, quienes se emplearon en esas y otras actividades referidas a su profesión[14]. Con ello la contribución tecnológica británica en Magallanes adquirió una nueva e interesante significación, pues tanto aportó al desenvolvimiento industrial del Territorio durante la época en consideración, cuanto generó una notable tradición de servicio operativo que perduraría por largo tiempo en la Región Magallánica.

TABLA IV

Artesanos, industriales y prestadores de servicios británicos en Punta Arenas 1880-1920*

The Magallanes Telephone Company	
(Jones y Cía)	Servicio telefónico
Richard Löhr y Cía.	Aserradero
Skirving y Cía.	Maestranza
Charles Milward	Fundición y maestranza
George Hardy	Panadería
John Jackson	Herrería
C.A.T. Riesco	Imprenta y Librería Inglesa
De Bruyne & Osenbrug	Armadores
Coll Mac Gillivray	Transporte de pasajeros
The South American Export Syndicate	Frigorífico y fábrica de carnes
Douglas y Cía.	Grasería
Waldron & Wood	Frigoífico y fábrica de carnes
De Bruyne, Andresen y Cía.	Caza y beneficio de ballenas

* Elaborada a base del Censo General de Población y Edificación, Industria,

[14] De acuerdo con la información obtenida de registros consulares entre 1893 y 1920, durante dicho periodo inmigraron 107 profesionales con estudios superiores de los que, a lo menos dos tercios correspondían a disciplinas de la ingeniería (civil, mecánica, minas). De dicha cantidad los británicos hicieron la abrumadora mayoría, si no la totalidad.

Ganadería y Minería del Territorio de Magallanes del año 1906, de la *Guía de Magallanes en 1909* y del *Rol de Avalúos de Magallanes para 1914.*

La participación británica en los negocios mercantiles

Al hacerse la revisión de los antecedentes que informan sobre el afán económico de los británicos en Magallanes, salta a la vista que el mismo de modo abrumador estuvo referido al negocio ganadero y secundariamente a la actividad industrial, quedando distante en tercer lugar el ejercicio del comercio.

Ciertamente tal ocurrió y la explicación de porqué hubo de ser así, siendo como es conocida desde largo tiempo la semejanza que se ha encontrado entre los hijos de Albión y los antiguos fenicios, mercaderes por excelencia, no resulta fácil. Tal vez se trató de un asunto de espacio y oportunidad en lo referido a perspectivas, facilidad y magnitud de los negocios mercantiles.

En el terreno de la ganadería los británicos entraron con ventaja manifiesta pues conocían bien la actividad y estaban de alguna manera familiarizados con el negocio. Otro tanto ocurrió en el caso de la industria frigorífica. Pero en cuanto al comercio, los inmigrantes de esa procedencia se encontraron con que su ejercicio estaba en manos de empresarios hábiles y visionarios, entre otros José Nogueira, Braun & Blanchard (que sería la dinámica y creativa sucesora de aquél) y José Menéndez, firmas que desde 1880 en adelante si no monopolizaron el movimiento mercantil, concentraron a lo menos entre dos tercios y tres cuartos del mismo en el período histórico que se considera. Y aún para competir por el porcentaje remanente había otras firmas mercantiles importantes y sólidas, con lo que –en este campo al menos– poco espacio hubo de quedar para la actividad ejercida por súbditos británicos.

No obstante que relativamente menor, cabe consignar la contribución de éstos en la actividad comercial registrada para el lapso que interesa.

Sobre la base del listado que se presenta en la Tabla V se tiene una idea de la titularidad y variedad de los correspondientes establecimientos durante el transcurso de las cuatro décadas que comprende este estudio. Pero, cabe señalar que antes de 1880 y a manera de precursores de la actividad debe

mencionarse a Henry Reynard –hombre de inquietudes económicas múltiples y una suerte de arquetipo de la pujanza empresarial de los británicos– y a James Dunsmore. Uno y otro instalaron al promediar los años de 1870 sendos pequeños comercios de ramos generales, más bien "despachos", al uso de la época, y de escasa significación económica.

Pues bien, de un total de sesenta y tres firmas registradas se advierte en general una doble presencia preferencial en el ejercicio mercantil. Una, la correspondiente al rubro de importaciones, con su derivación en el negocio de distribución y venta al por menor en forma de tiendas y almacenes de ramos generales o especiales, y de agencias y representaciones de marcas industriales y comerciales de fama, que tanto pudieron tener establecimientos de venta directa al público, como exclusivamente de suministro al por mayor, o ambas formas también (en total 32 firmas); y otra, la del ramo de hotelería (26 firmas), explicable por la demanda de hospedaje en una época de inmigración constante y gran movilidad de pasajeros. Entre las primeras se contaron casas de prestigio como la de propiedad de Lionel L. Jacobs ("Casa Inglesa"), con especialidad en mercaderías generales, la de Lennoy Dobrée (Dobrée y Cía.) y la tienda de George Vickery, especializada en artículos para caballeros; también tuvieron prestigio las casas de Whaits y Cía., P. H. Lethaby & Co., Charles Williams y Frank H. Townsend. Entre los del ramo hotelero tuvieron nombradía los dos establecimientos que fundara J.C. Robins, el "Caledonian" (traspasado después a J. C. Roberts) y el "Royal", hotel este que poseía un buen restorán y que llegó a ser el establecimiento preferido por los británicos.

Entre los negocios singulares cabe mencionar el cinema "Lilley", una de las primeras, sino la primera de las salas de exhibición de cinematografía de Punta Arenas; la casa de remate de J. Wattson y la agencia de aduana de Walter F. Dixon. Particular mención cabe para la casa de H. Gray, uno de los establecimientos comerciales más antiguos de Punta Arenas, por cuanto a su especialidad de compra y venta de productos naturales del Territorio, añadió la de fotografías de indígenas, siendo así, probablemente, la primera casa en comerciar en el ramo[15].

---

[15] Para el caso vale reproducir el texto del timbre que se estampaba en el dorso de las fotografías que producía y vendía el establecimiento: *H: GRAY, Dealer in Fruit, Fur-Skins, Curios, Nicknacks, Photograph of Patagonian and Fuegoans -Sandy Point- Magellan.*

La participación británica en las comunicaciones y la navegación

Quien se creó su propio espacio en el ejercicio de los servicios comerciales, en el que no tendría competidores, fue el talentoso ingeniero William A. Jones, quien introdujo y desarrolló la telefonía en Magallanes. Natural de St. Hélier, en las Channel Islands, emigró a Magallanes en los años finales del siglo XIX. Fue en 1898, cuando para el efecto se asoció con otro compatriota, William Macdonald, constituyendo la sociedad Jones y Macdonald que al parecer tenía como nombre de fantasía el de *The Magallanes Telephone Company* e importó una central telefónica e inició su extensión por los ámbitos urbano y rural. Al año siguiente Macdonald vendió su parte a John E. Webster, surgiendo la razón social Jones y Cía. con que giraría en el futuro. En pocos años el esencial y moderno servicio de telecomunicaciones alámbricas se extendió por el interior del Territorio, alcanzando hasta Ultima Esperanza y Río Gallegos, capital del Territorio de Santa Cruz (Argentina), con el que las comunicaciones quedaron establecidas en 1900. En el curso de los años de la primera década del siglo XX la longitud de líneas telefónicas llegó a superar el millar de kilómetros, uniendo a diferentes estancias y factorías desperdigados por la vastedad rural con la capital territorial. A este fundamental servicio Jones agregó en 1901 el correspondiente a la telegrafía intraterritorial e internacional con el que Punta Arenas y Magallanes quedaron vinculados con Buenos Aires y, por tal vía, con el resto del mundo, en lo que fue tenido –con toda razón– como un adelanto tecnológico casi prodigioso por cuanto rompía el aislamiento geográfico en que hasta entonces había estado. Al mismo Jones cupo la iniciativa y la materialización del tendido de un cable submarino para enlazar las comunicaciones entre la Patagonia y la Tierra del Fuego a través de la primera angostura del estrecho de Magallanes.

Igualmente merece mención el ingeniero escocés George Slight por su participación determinante en el diseño y construcción del sistema de señalización del litoral chileno para la seguridad de la navegación. Nacido en Edimburgo en el seno de una familia de ingenieros, orientó sus estudios hacia la misma especialidad, en particular en lo referido al diseño arquitectónico y mecánico de faros, incorporándose posteriormente a la prestigiada Trinity House de Londres, oficina responsable del servicio de faros de Gran Bretaña y llegó además a ser elegido miembro del Real Instituto de Ingenieros. Conocedor de su competencia, el gobierno de Chile lo contrató para proyectar y erigir un faro en la entrada occidental del estrecho de Magallanes. Arribó al país en 1892 y se quedaría aquí para siempre.

Concluida satisfactoriamente la erección del faro Evangelistas, se le renovó el contrato y fue designado Jefe de la Sección Faros y Balizas de la Dirección del Territorio Marítimo, cargo que ocuparía por espacio de dos décadas. Durante este período, esto es, desde su arribo a Chile hasta 1914, proyectó y dirigió la construcción de 64 faros, de los que 17 fueron instalados en los litorales del estrecho de Magallanes y canales de la Patagonia, siendo de ellos los más importantes los de Evangelistas, Guafo y Raper, por sus características y por las dificultades que fue menester superar para su erección.

La tarea desarrollada por el ingeniero Slight le ganó un merecido prestigio en el ambiente naval y marítimo de Chile, fama que ha llegado hasta nuestros días, a más de un siglo del comienzo de su proficua obra técnica que ciertamente contribuyó al mejoramiento de la seguridad en la navegación por las aguas chilenas, en especial de aquellas de Magallanes por las que transcurren las rutas habituales de navegación de barcos de diferentes banderas.

No obstante de que en estos casos no se trató sólo de aporte de capital sino más de una contribución tecnológica muy valorable, cabe su mención por cuanto de importante la misma hubo de ser para el desarrollo de las comunicaciones intraterritoriales y con el exterior, contribuyendo de variado modo al adelanto general de la vida y la economía.

Por fin cabe igualmente una mención para otros servicios comerciales, como el transporte marítimo y terrestre. En el primero, que tuvo tempranamente una notable cobertura por parte de empresarios como Braun & Blanchard y José Menéndez, hubo también una participación menor de capital parcialmente británico a través de la gestión de la firma armadora constituida por Peter A. De Bruyne, empresario de actividad variada, y Bernardo Osenbrug, que registraron a los vapores *Sur* y *Elena* para el tráfico intraterritorial y con la costa argentina. De Bruyne fue asimismo miembro fundador de la Sociedad De Bruyne, Andresen y Cía., constituida conjuntamente con los empresarios Mauricio Braun, Alejandro Menéndez y el capitán mercante Adolfo Andresen para la explotación de la caza pelágica. De su exitoso comienzo en 1904, derivó la posterior organización de la Sociedad Ballenera de Magallanes (1906), en la que De Bruyne fue uno de los accionistas importantes.

En el ramo del transporte terrestre citamos, casi como curiosidad, la participación de un británico, Call Mac Gilliwray, quien habría sido el primero o uno de los primeros en hacer el servicio internacional de pasajeros entre Punta Arenas y el vecino territorio argentino de Santa Cruz (Río Gallegos).

TABLA VI

*Comerciantes británicos en Punta Arenas 1880-1930**

H. Gray	Venta de pieles y curiosidades del Territorio. Fotografías
Whaits y Cía.	Casa Inglesa de importación y exportación
L. L. Jacobs	Casa Inglesa. Importación y tienda de ramos generales
A. Hunter y Cía.	Tienda
P. H. Lethaby & Co.	Importaciones y exportaciones. Representaciones
Charles Williams	Tienda de ramos generales. Representaciones
Correa y De Bruyne	Almacén de ramos generales
George Vickery	Importaciones. Tienda para caballeros
Dobrée y Cía.	Tienda de mercaderías generales
D. Jacobs	Relojería y Joyería Inglesa
Stubbs & Co.	Tienda de artículos generales
Charles Williams	Tienda de ramos generales. Representaciones
Frank H. Townsend	Representaciones y Agencia de seguros
Parcival Hobbs	Tienda para caballeros
John A. Esdale	English Draper Store
Phair & Ellis	British Tailors
Lethaby & Gallie	Compraventa de lanas y cueros. Exportaciones. Agencias
Walter Hardy	Tienda
Skirving y Cía.	Importaciones
Pisano & Foggie	Almacén de ramos generales. Provisiones y abarrotes
Walter F. Dixon	Agente de Aduana
C. Constanduros	Representaciones
T. C. Butteridge	Representaciones
Williamson y Cía.	Importaciones, exportaciones y representaciones
Maisson, Lavelle Ltd.	Tienda
A. W. Scott y Cía.	Tienda de muebles y mercería
Philip Lethaby	Tienda de mercaderías surtidas
John Wattson	Casa de Remates
Hardcastle & Co.	Casa Importadora

Allan Mc Donald	Representaciones
C. Arnold & Co.	Importaciones y representaciones
Arthur Lilley	Cinema "Lilley"
Simon Dunn	Tienda
Wood Hnos.	Tienda
Mary Bringley	Tienda
Elsa Lethaby	Tienda
Chapple y Cía.	Casa Importadora. Tienda
Needham y Chetwood	Aiken Importadores
J. C. Robins	"Caledonian Hotel"
J. C. Robins	"Royal Hotel"
Dick, Hunter y Cía.	"Royal Hotel"
A. Plant	"Windsor Hotel"
Charles Bardin	Hotel "Comercio"
J. C. Roberts	"Caledonian Hotel"
Gustav Bragg	Hotel "Caledonia"
Wiliam Kinnaird	"Queen's Hotel"
Lilley y Nicol	Hotel "Imperial"
James Docherty	Hoteles "Comercial", "Universal" y "White Horse"
Collin Mac Lean	Hotel "Magallanes"
Charles Poole	Hotel
James Harrison	Hotel
Charles Turnbull	Hotel
John White	Hotel White
Walter New	Hotel
Christopher Smith	Hotel
Edward Spencer	Hotel
A. W. Voice	Hotel
Alfred Dawkins	Hotel
H. Hutton	"Bellevue Hotel"
T. Dettleff	Restaurant y Hotel "Trocadero"
Charles Finger	Hotel Laguna Romero
Alec Mac Donald	Hotel Cabeza del Mar
John Rodgers	Hotel (Porvenir)
J. H. Cox y Cía.	Hotel (Puerto Natales)

---

* Elaborada a base del Censo General de Población y Edificación, Industria, Ganadería y Minería ordenado levantar en 1906 (L. Navarro Avaria 1908), de la *Guía de Magallanes 1909*, el *Rol de Avalúos de Magallanes para 1914* y diarios de la época.

La fuerza de trabajo británica

En el análisis del fenómeno de la producción económica es insoslayable la mención a uno de sus elementos determinantes como lo es el correspondiente a la fuerza de trabajo.

En este aspecto, en la consideración de los hechos económicos de los británicos en Magallanes, en particular de aquellos de carácter económico, ha sido, y aun lo es, frecuente asociar o aun confundir al total de la inmigración con aquellos de más relevancia que han calificado el fenómeno, esto es, con el exitoso desarrollo de la crianza ovina y sus derivaciones industriales y comerciales. De allí que para mucha gente no debidamente informada ha sido común asociar al ser británico la propiedad fundiaria (estancias) con el consiguiente estatus de riqueza y de prestigio social, olvidando que tales condiciones en efecto se dieron respecto de un sector menor del contingente inmigratorio, y que un segmento mayoritario correspondió a gente común y corriente que integró el conjunto que, económicamente considerado, conformó básicamente la fuerza de trabajo para diferentes faenas.

Ello lleva a considerar el papel que jugaron los inmigrantes en ese elemento componente y a valorizar su importancia, uno y otra, ciertamente de gran relevancia en las épocas inicial y de consolidación de la colonización y el primer desarrollo territorial.

En una apreciación cabal del punto debe hacerse mención igualmente a otra creencia sostenida hasta el presente, no obstante que errada, como es la de que los inmigrantes chilotes conformaron desde el principio de la colonización la fuerza principal de trabajo. La verdad es que no fue así, pues bien se sabe que la inmigración de aquel origen –constituida por el pequeño contingente que trajera consigo en febrero de 1868 el gobernador Oscar Viel cuando llegó a asumir el mando colonial– no fue nutrida por más gente de la misma procedencia sino hasta casi tres décadas después y ello cuando las autoridades nacionales y territoriales estimaron necesario "chilenizar" la población total de Magallanes que hacia fines del siglo XIX aparecía como mayoritariamente extranjera, dada la afluencia constante de inmigrantes europeos.

Así, entonces, gente de esta procedencia conformó esencialmente la fuerza de trabajo indispensable para tantísima faena generada por el dinámico y

progresista esfuerzo creativo pionero. Es más, aun ingresado un nuevo contingente chileno –chilote– entre los años 1894 y 1896, el trabajo especializado y por tanto mejor cotizado y más requerido continuó siendo nutrido por la inmigración europea pues los trabajadores de origen nacional requerían del necesario aprendizaje previo de oficios y especialidades, lo que sólo se daría con el paso del tiempo y la traslación de los antiguos obreros –dada la movilidad social inicial– a otros segmentos productivos pequeño empresariales. De ese modo, tornando al punto, en el contingente laboral de las etapas fundacional y del primer desarrollo de la economía magallánica, los británicos constituyeron un elemento determinante cuantitativa y cualitativamente apreciados.

En efecto, buscando encontrar sustento fehaciente para el hecho, más allá de la lógica de los acontecimientos históricos según los hemos investigado, recurrimos a las fuentes naturales como ser los libros de contabilidad de antiguos establecimientos ganaderos, en el caso de algunos correspondientes a las estancia "Caleta Josefina" (1893 a 1900 y 1904 a 1906) y "Sección Ultima Esperanza" (1906 a 1910), ambas de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, y "Secciones Springhill y Philip Bay" de la Sociedad La Riqueza de Magallanes (1904 a 1908), que se encuentran depositados en el Archivo de Documentos Inéditos del Centro de Estudios del Hombre Austral (Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes). En una selección aleatoria los asientos contables respectivos permiten conocer el número y la nacionalidad (por los apellidos) de los empleados. Así, según esta última condición, el total de los trabajadores admite ser dividido entre británicos, otros extranjeros[16] y chilenos.Promediando los resultados correspondientes a quince asientos mensuales diferentes (remuneraciones), elegidos, se reitera, de manera aleatoria, de un total de 689 trabajadores (de administrador a peón), alrededor del 80% era de procedencia europea y el saldo probablemente de nacionalidad chilena[17]. Ahora bien, dentro del primer conjunto los británicos hacen a lo menos las cuatro quintas partes y en el total general, los dos tercios.

Es cierto que esto sólo refleja lo que pudo acontecer en la explotación ovejera, la actividad económica más importante del antiguo Territorio de Magallanes,

[16] Por ejemplo, croatas, alemanes, noruegos, daneses, suecos, italianos y franceses.

[17] En ocasiones es imposible distinguir a chilenos de españoles, por lo que más de alguno de éstos pudo acrecer el número de aquéllos.

en donde el conocimiento o la experticia en la faena se tenía abrumadora sino totalmente en gente de origen británico (principalmente escocés[18]), con lo que quedan fuera otras ocupaciones rurales (mineras, madereras) y urbanas (marítimo-portuarias, comerciales, industriales, servicios, etc.), en las que, es seguro, las proporciones de participación debieron ser diferentes a las del primer sector productivo mencionado. Pero, otra vez para una debida comprensión , cabe señalar que el mismo correspondía a la actividad más significativa en la ocupación laboral, por el contingente empleado, por el monto de las remuneraciones pagadas y el valor de la producción económica. En procura de una corroboración del resultado que se comenta, que debe tomarse únicamente como la expresión de una tendencia, recurrimos a una de las escasas fuentes de otro origen, esto es, a recuerdos personales de gente que vivió en aquella época y conoció íntimamente el ambiente de que se trata. Tal el caso del inglés James Radburne, cuya aventurera existencia fuera recogida por el periodista norteamericano Herbert Childs[19].

Radburne arribó a Punta Arenas en diciembre de 1892 como un inmigrante más que esperaba hacerse de una situación en el territorio patagónico austral compartido por Chile y Argentina. Como tantos otros inmigrantes arribados antes y como otros que lo harían después de él, debió aceptar lo que se ofreciera, y lo que se le dio fue precisamente la oportunidad de trabajar como peón en una gran estancia fueguina ("Springhill") y posteriormente en otros establecimientos de la tierra firme de Patagonia ("Laguna Romero", "Oazy Harbour", "Dinamarquero", "Fenton Station"). En ello estuvo por a lo menos los

---

[18] Para el caso, la siguiente es la nómina de pago correspondiente al mes de abril de 1906 para la estancia "Springhill": E. Swinhoe, Knut Alfsen, Pedro Pérez, Vicente Van Aiken, David Alarcón, Miguel Mimiza, Wm. Dunnet, M. Franola, John McIntosh, L. Alarcón, J.M. Alderete, F.A. Robertson, David McGuffie, George Whiting, John Cameron, M. Calachich, Wm. Andrews, F. Stout, R. Barrientos. W. Wilson, Jack McGregor, Neil Morrison, K. McDonald, W. Campbell, D. Weatherstone, E. Knight, R. Wells, Chas Reynolds, John Kennedy, D.A. Jamieson, E. Lara, A.W. Christie, Lucas Sardaño, Pedro Oyarzún, H.A. Jardine, Henry Knight, Robert Wilson, John Daly, Francis Taylor, Dr. Juan Dencke, Robert McRae, Charles Gordon, John McPherson, Murdo McLeod, K. McKay, Mundo Maclean, Alfred Rose, M. Murray, J. Russel, N. Montgomery, A. Gordon, A. McIver, D. Branmall, A. Morrison, Jack McLaught, And. Halliday, Joe A. Daly, G. Anderson, George McKay, M. Hunter, D. Hastings, P. Donaldson, Donald McKenzie, James Wells, D.B. Brown, J.A. Richards, H. Jowett, W.A. Sutton, J. Young, J. Jack McVinnie, Peter Kennedy, J.L. Edgar y B. Williamson. (*Copiador de Cuentas Secciones Springhill i Philip Bay* (setiembre 1904-Junio 1908), Archivo de Documentos Inéditos, Centro de Estudios del Hombre Austral).

[19] *"El Jimmy" The outlaw of Patagonia* (J. B. Lippincott Company, Philadelphia, London, 1936), reeditado luego de traducido al español en 1997 por Ediciones de la Universidad de Magallanes, bajo el título de *El Jimmy Bandido de la Patagonia.*

siguientes diez años hasta que, por asuntos que no viene al caso mencionar, debido a su carácter algo turbulento entró en problemas con la justicia. Encarcelado en Punta Arenas, se las arregló para escapar, lo que consiguió e hizo de él un fugitivo, por lo que al promediar la primera década del siglo XX se trasladó a suelo argentino, a la entonces remota zona del lago San Martín, donde consiguió poblar un campo con ovejas, como un modesto pequeño estanciero, situación en la que le conoció Childs en los años de 1930.

Pues bien, de los recuerdos de Radburne y la mención expresa de personas que hace en ellos, queda la impresión de que si no la totalidad, la inmensa mayoría de sus compañeros de trabajo eran británicos, tanto en Tierra del Fuego como en Patagonia. Ello permite confirmar la tesis de la predominancia extranjera en la masa laboral del tiempo de la colonización hasta su consolidación (*ca.* 1880-1900 aproximadamente), en un proceso de progresiva reducción de participación numérica con su contrapartida de incremento de la proporción de chilenos en el contingente, aunque persistiendo el predominio en las labores más calificadas del oficio campesino.

Por si faltara, agregamos lo expuesto en un estudio especial, en cuanto que en 1906, esto es, cuando el rubro se hallaba virtualmente consolidado como ramo económico, los británicos hacían el 40% del total de los ocupados en las faenas correspondientes, seguidos de los chilenos con un porcentaje equivalente (39,5%), pero mientras éstos abundaban entre la peonada rural, en los trabajos especializados como los de pastor y ovejeros dominaban netamente los británicos (61,5%) y entre ellos, naturalmente, los escoceses. En los niveles correspondientes a la administración, de capataz arriba, las ocupaciones se hallaban casi sin excepción en manos de británicos. De acuerdo con el registro consular del Reino Unido en Punta Arenas, sobre 1.001 inmigrantes que declararon ocupación, el 50,8 correspondió a trabajos propios o afines con la ganadería ovina, porcentaje que entre los escoceses alcanzó al 64,2%[20].

Finalmente, cabe agregar que la tradición ha recogido de fuentes familiares la noción de desempeños laborales modestos a lo largo de toda una vida de trabajo, no sólo en las faenas rurales ovejeras (ovejeros, capataces, cocineros, mozos de servicio y mucamas), sino también en la minería (buscadores de

[20] "La inmigración europea en Magallanes 1891-1920", *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Sociales, volumen 18, Punta Arenas, 1988.

oro), caso este en el que los viajeros y cronistas norteamericanos Robert y Catherine Barret dejarían varias referencias[21].

En conclusión, considerada como elemento esencial en la participación de la gestión económica, la fuerza o contingente de trabajo aportado por la inmigración británica en Magallanes fue ciertamente importante, tanto cuantitativa como cualitativamente, condigna con la contribución registrada en lo referido al aporte de capital y a la introducción de tecnologías operativas.

importancia de la participación británica en la estructuración de la economía regional y de su inserción en el mundo

En una evaluación sobre lo que fue en su hora la participación de capitales británicos en el desarrollo económico de Magallanes en el período comprendido entre 1880 y 1920, debe comenzarse con un reconocimiento franco acerca de la oportunidad y bondad del mismo, teniendo en consideración el surgimiento y evolución del proceso productivo territorial.

Particularizando, el mismo fue determinante en lo referido a la introducción de la ovejería como crianza extensiva y, como tal, fundamento sólido que devino estructural para la organización económica regional. Tal circunstancia histórica sería impensable sin la participación de súbditos y capitales británicos, poseedores aquéllos de conocimientos, tecnología, artes y experiencia que los situaba en el mejor nivel de calificación en su época. El modelo anglo-escocés de crianza y producción de ovinos conformó, vale reiterarlo, un doble aporte, financiero y tecnológico, que hizo posible la estructuración productiva del Territorio de Magallanes, de tales vigor y características que alcanzaría una vigencia intangible de tres cuartos de siglo a contar de 1880. No sólo eso, pues además permitió posicionar a la producción lanera magallánica entre los mejores estándares de calidad en el mundo –y desde luego la más calificada de Chile–.

En lo tocante a la actividad industrial, la contribución británica aunque menos significativa que la de la crianza ovina, fue ciertamente importante en cuanto hizo posible la incorporación de una tecnología fabril en el tratamiento y

[21] *A Yankee in Patagonia* (Cambridge, W. Heffer & Sons Ltd. 1931).

conservación de carnes novedosa y desconocida en Chile, que fue repetida en otras inversiones de la especie tanto en Magallanes, como en la Patagonia y la Tierra del Fuego argentinas, permitiendo la dotación de una infraestructura productiva suficiente y eficiente, según se ha comprobado con una prolongada vigencia histórica hasta bien superada la mitad del siglo XX.

Por fin, en lo referido al ejercicio del comercio propiamente tal, es preciso convenir que la participación de capitales británicos fue irrelevante. No sucedió así, en cambio, en el campo de los servicios mercantiles, donde la sola introducción y desarrollo de la telefonía alámbrica y la telegrafía deben acreditársele sin retaceos a la visión y pujanza de un empresario de esa nacionalidad, siendo, como fue, una contribución tecnológica significativa de modernidad y progreso general por donde se la considere.

La cuantificación de la participación económica de los británicos en Magallanes es, lejos, una cuestión ardua y de difícil determinación. Al revés de lo acontecido en otras regiones de Chile (Tarapacá, Antofagasta, Atacama, Valparaíso y Concepción), respecto de lo cual hay abundante documentación y antecedentes estadísticos, en el caso de Magallanes la información sobre el punto que interesa es fragmentaria y por tanto insuficiente para precisar la magnitud de la inversión. No se han conservado registros de época, ni menos información estadística y las fuentes que dan noticias, como se ha visto, son parciales, incidentales o secundarias, y, se reitera, en cualquier caso insuficientes para entregar una información tan completa como la que se requiere. En subsidio, y además de los datos entregados precedentemente, hemos dispuesto de dos antecedentes que sólo sirven para un cálculo meramente estimativo. Uno, la información recogida por el diputado Agustín Gómez García, correspondiente al año 1913, y que se refiere a la propiedad del capital mercantil e industrial. Así, sobre una inversión de $ 30.480.900, los británicos poseían $ 3.510.000 ($ 2.620.000 en el comercio y $ 890.000 en la industria), esto es, el 11,5% de aquel total, encontrándose porcentualmente detrás de los alemanes, croatas y españoles, y precediendo a italianos, suizos, franceses y otros extranjeros y chilenos[22].

Pero este dato, a más de incompleto es engañoso, como lo entiende el propio diputado informante al manifestar que en el cálculo no estaban comprendidos *los* [valores] *de la industria ganadera ni sus derivados los*

[22] *Viaje de un chileno a Magallanes en 1914*, Santiago, 1914.

frigoríficos, graserías, fábricas de conservas, etc. –precisamente los rubros de inversión donde el capital británico era significativo– *por figurar ya éstos en los avalúos de las estancias, cuya valorización alcanza a más de cien millones de pesos*[23].

El otro antecedente se refiere precisamente a parte de la inversión no calculada por aquél, vale decir a la propiedad raíz rural (estancias) y procede del *Rol Municipal de Avalúos para el año 1914*. En este documento oficial emanado de la Junta de Alcaldes de Magallanes, organismo edilicio en la época, se contiene un listado de todos los bienes raíces urbanos y rurales existentes en el Territorio. Pues, bien, de aquellos correspondientes a las estancias hemos seleccionado las pertenecientes a súbditos británicos o a las sociedades por ellos integradas o con participación accionaria en las mismas. Así, de un total de 79 propiedades inmuebles enroladas con una superficie total de 2.915.228 hectáreas y un avalúo de $ 28.044.200 (incluyendo el valor del terreno, enseres y animales), 30 de ellas, con un total de 2.086,390 hectáreas y un avalúo de $ 21.088.980, representaban efectivamente el 71,6% y el 75,2% en cada ítem. En buenas cuentas, para mediados de la segunda década del siglo XX el patrimonio fundiario directo e indirecto de los súbditos británicos en Magallanes abarcaba tres cuartos de la propiedad raíz rural, en la que radicaba la base de la producción económica fundamental: la ovejería en gran escala. Estas cifras son ciertamente confiables y conforman una aproximación a lo que debió ser la realidad de la participación de los británicos en la economía magallánica del cuatridecenio en consideración. Es sensible la carencia de información específica completa y fidedigna tanto para conocer la cuantía de la participación británica en el conjunto de la inversión productiva realizada en el período que interesa, cuanto para compararla con los antecedentes conocidos para otras regiones chilenas.

De este modo, para concluir, ha de convenirse en que aún imperfectamente cuantificada o desconocida en su verdadera magnitud, la participación de capitales británicos en la génesis y desenvolvimiento de la economía magallánica durante el período 1880-1920 fue absolutamente determinante en lo tocante a su producción matriz: la crianza ovina. La historia de Magallanes y de la región meridional americana entera habría sido diferente de no haber mediado tan oportuna como eficaz participación.

---

[23] *Op. cit.* pág. 82

Una consecuencia indirecta de la participación británica en la estructuración de la economía de Magallanes, estuvo dada por la incorporación de la región como zona productora primaria en el esquema de la división internacional del trabajo desde los comienzos de la introducción ovina a fines de los años de 1870 y con vigencia hasta mediados del siglo XX. Esta incorporación, está claro, fue posible por la intermediación de los intereses británicos surgidos de las inversiones realizadas en el territorio, y con especial referencia a los de carácter económico propios del Imperio, del que Magallanes llegó a ser virtualmente una dependencia tributaria, situación esta de notoria evidencia hasta el fin de los años de 1920.

Britannia "rules" Magellan

En el ambiente de los negocios económicos hubo de vivirse en Magallanes desde fines de los años de 1910 y por el siguiente cuarto de siglo una situación peculiar y única, que no se repetiría hasta nuestros días. Ello decía con la presencia importante y rectora de "lo británico" en los campos específicos de la ganadería ovina, de la actividad industrial derivada y relacionada, de los servicios financieros y de otros complementarios y, por reflejo, en todo el ámbito de la economía productiva, según se ha conocido precedentemente.

En efecto, con las consecuencias que pasaron a hacerse notar localmente con el advenimiento de la paz tras el extenuante y sangriento conflicto que fuera la Gran Guerra Europea de 1914-18, mejor conocida después como Primera Guerra Mundial, fue evidente para la inmensa mayoría de los habitantes de Magallanes que los años dorados del pasado reciente ya no volverían a ser tal y como se los había vivido[24], pero así y todo se fueron constatando y asumiendo las nuevas circunstancias internacionales.

---

[24] Hemos denominado así o también "época de oro" en otros de nuestros trabajos historiográficos al período de esplendor económico, social y cultural que caracterizó al antiguo Territorio de Magallanes -en especial a Punta Arenas, su dinámico centro capital- vigente desde el principio del siglo XX hasta mediados de la década de 1910, con el que, en cierto modo, culminó su autogestión como nueva entidad humana y económica en el conjunto regional de Chile, con inéditas y no repetidas proyecciones hegemónicas económicas y sociales sobre el vastísimo entorno territorial allende las fronteras internacionales en la Patagonia y la Tierra del Fuego.

Estas mostraban al Reino Unido como la gran potencia imperial triunfadora, en apariencia más sólida y fuerte que nunca en su historia, con la inevitable y honrosa carga del prestigio internacional consiguiente, máxime quizá entre los países de allende los mares, si los mismos poseían una antigua relación comercial con aquél. En este contexto comprensivo debe entenderse una suerte de vigencia renovada, reafirmada y acrecida de influencia en la forma de un predominio sutil, pero real, que se nos ocurre hubo de darse en Magallanes por ese tiempo, especialmente en el ámbito de los negocios y su correspondencia social.

Había razones que dan sustento a esta presunción. En primer término, está visto, se hallaba la antigua y calificada presencia inmigratoria, sobre todo en los niveles empresariales directivos y administrativos, en la propiedad rural y en los servicios derivados de la ganadería ovina. En segundo, se contaba el predominio evidente de lo británico en el comercio de importación y exportación como consecuencia de la eliminación de firmas competidoras locales debido a la vigencia de la "Lista Negra" instituida durante el conflicto[25]. Y, por fin, en tercer término estaba el aumento de prestigio que para todo lo británico hubo de registrarse tras el triunfo de los países de la Entente o Aliados en el conflicto mundial[26].

Esa influencia preponderante se pudo y debió ejercer por medio de tres pivotes: el Banco Anglo-Sudamericano (antiguo Banco de Tarapacá y Londres y posteriormente Banco de Londres y América del Sud Ltdo.), el Frigorífico de Río Seco y la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego.

El primero, una entidad genuinamente británica, porque fuera de toda duda concentraba, como lo haría por largo tiempo, el grueso del movimiento financiero regional, como que a través de él se canalizaban los recursos del género correspondientes a la totalidad de los actores productivos y económicos relevantes, fueran sociedades o personas naturales. Las otras entidades

---

[25] Se denominaba así a la medida de suspensión de todo trato mercantil con firmas o establecimientos pertenecientes a alemanes o a simpatizantes con Alemania y Austria-Hungría, medida que se generalizó rápidamente a lo largo y ancho de Chile y que, en muchos casos, tuvo consecuencias ruinosas para los empresarios afectados.

[26] La Entente fue un pacto de carácter defensivo establecido con anterioridad a la Gran Guerra Europea entre Francia y Rusia, al que posteriormente adhirieron el Reino Unido y otras potencias.

entonces operativas en Magallanes, el Banco de Punta Arenas y el Banco Yugoeslavo de Chile (cerraría sus oficinas en 1922) mantenían un movimiento considerablemente menor y nunca competitivo con aquel propio del Banco Anglo-Sudamericano.
El Frigorífico de Río Seco, en cuya sociedad propietaria había una participación de capital mixta chileno-británica, y cuya operación industrial se había iniciado en 1905, era no sólo el más antiguo, sino el mayor y más importante del ramo, que en buena medida daba la pauta para los efectos de mercadeo de exportación de los productos y subproductos. Además, ya se había hecho tradicional que su gerente invistiera en simultaneidad la representación consular del Reino Unido, lo que daba a su gestión, cualquiera que fuera, un doble y significativo peso.

Por último estaba la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, la poderosa empresa ganadera que imperaba en el ámbito rural magallánico y todavía allende las fronteras nacionales, que no obstante tener entonces el dominio accionario más entre chilenos que extranjeros, era *indudablemente* una entidad británica. Tal carácter, bien se sabe, se definía por la nacionalidad de su plana ejecutiva superior, administrativa y técnica, de buena parte de sus empleados de confianza situada en otros niveles, de la tecnología y modalidad de trabajo en uso en sus establecimientos, del estilo de vida vigente en los mismos, del destino de sus exportaciones y del origen de sus principales importaciones, en fin, todo lo cual hacía –y haría por largo tiempo todavía– que la Explotadora fuera vista, tenida y sentida como "una compañía inglesa", dentro y fuera de la misma.

Por si faltara, debía agregarse un pivote social, como era el exclusivo y bien prestigiado British Club de Punta Arenas, al que concurrían habitualmente no sólo los personeros del *establishment* británico, sino todos cuantos, locales o foráneos, deseaban relacionarse o medrar con tal vinculación. Es claro que, así visto, esa entidad "daba el tono", como solía suceder en otras ciudades chilenas con los clubes exclusivos equivalentes, circunstancia utilísima en el mundo de los negocios.

De esa manera, se reitera el lapso iniciado con los años de 1920 y que continuó durante las dos y media siguientes décadas, con algún mayor énfasis hasta 1930, debió hacer posible en Magallanes la vigencia de un estado de cosas determinado por la influencia decisiva de los intereses generados a lo largo del

tiempo por el afán laborioso de los británicos, en una forma de dominio que, parafraseando el poder de Albión sobre los mares, bien puede resumirse en el dicho *Britannia "rules" Magellan (Gran Bretaña dirige a Magallanes)*[27].

[27] Hubo de sentirse el influjo de tal forma que, más allá del ámbito de los negocios, el mismo permeó a la clase media de la sociedad regional al punto que muchas familias deseaban para sus hijos egresados de las escuelas y colegios una ocupación laboral estable en "una compañía inglesa", que garantizara seguridad para el porvenir, en una época en que la continuidad de los estudios en la Universidad era algo excepcional.

Tercera Parte

LOS BRITÁNICOS EN LAS ACTIVIDADES HUMANITARIAS, SOCIALES, SOCIETARIAS Y CULTURALES

Origen y evolución de la acción misionera inglesa entre los aborígenes australes

Es bien sabido que el primer interés del que posteriormente se originaría la acción misionera evangélica entre los aborígenes del archipiélago austral de la Tierra del Fuego, estuvo en el conocimiento que los hidrógrafos ingleses tuvieron de los mismos a partir de sus exploraciones y operaciones de 1829-30. Su miserable aspecto físico y las rudas condiciones climáticas y naturales del territorio en que habitaban, y, por consecuencia, el estado de atraso y barbarie en que les pareció se encontraban impresionó fuertemente a los marinos, en especial al humanitario comandante Robert Fitz Roy, hombre de profundas convicciones religiosas, quien pensó que debía hacerse un esfuerzo para redimir a aquellos privados seres de tan desmedrada condición.

De allí que en 1832, durante la segunda fase de la campaña hidrográfica se agregó al rol de la nave capitana *Beagle* al catequista Richard Matthews, a fin de dar comienzo a la actividad evangelizadora entre los yámana. Pero este intento, realizado en la parcialidad grupal que habitaba en la bahía de Wulaia (isla Navarino), terminó en un fracaso apenas iniciado.

No obstante, la difusión que posteriormente tuvieron en Inglaterra los resultados de los trabajos de las expediciones británicas y, por ende, las noticias que pudieron tenerse acerca de los habitantes que poblaban el extremo meridional de América, despertaron el interés particular de un antiguo oficial naval, el comandante Allen Francis Gardiner, varón piadoso que movido por una fuerte vocación caritativa anhelaba convertirse en misionero para llevar la luz de la fé cristiana a los pueblos primitivos.

Con alguna experiencia previa, aunque infructuosa, que le condujo a regiones del sur de Chile (Araucanía y Chiloé) y persuadido acerca de la necesidad de evangelizar a los pueblos indígenas del extremo sur del territorio, Gardiner decidió llevar a éstos su afán.

El intento misional de Gardiner en el estrecho de Magallanes (1842-1845)

Habiendo abandonado por fin toda esperanza de alcanzar la población india donde es más civilizada y menos migratoria, mis pensamientos se han vuelto

necesariamente hacia el sur [...] *Los patagones alrededor de la bahía de San Gregorio en la parte noreste del estrecho, siempre han demostrado una disposición amistosa hacia los extranjeros y es a ese lugar al que ahora estoy volcando especialmente mi atención,* escribiría en su diario hacia fines de 1841[1].

Influyó en esta decisión la proximidad relativa de las tierras del estrecho de Magallanes con las islas Malvinas, lugar en donde podía tener una base de apoyo.

Habiendo conseguido transporte para el Estrecho –no sin dificultades– Gardiner, acompañado de un criado de nombre Johnson, se trasladó allí en el curso del mes de marzo de 1842. Tras una breve recalada en la costa fueguina que le permitió una corta relación con los sélknam, el capitán se trasladó a la bahía de San Gregorio. Aquí, no bien arribado bajó a tierra para buscar el cercano campamento aónikenk y encontrándolo vacío, determinó trasladarse más hacia el oeste sobre la base de la observación que hizo de fuegos en aquella dirección, señal clara de indígenas en las cercanías. Navegaron entonces hasta la bahía de Oazy y luego, internándose por algunas millas hacia el interior, pudo efectivamente encontrar un grupo de aborígenes que eran encabezados por Santos Centurión, el mismo personaje que años atrás había tenido tratos con los misioneros norteamericanos William Arms y Titus Coan, a quien enteró sobre sus propósitos inmediatos de estadía y los futuros de misión.

La amistosa acogida que encontró entre estos indígenas y posteriormente en otro grupo mayor dirigido por el jefe Wissale, le dieron ánimos para llevar adelante su objetivo. Procuró, como mejor pudo a través de un intérprete (un negro norteamericano que andaba con los indios) explicarles la razón de su presencia entre ellos, dándole a entender que solamente quería su bien, a lo que aquéllos, por boca de Wissale, respondieron favorablemente, considerando en especial que se trataba de un hombre bueno y que les traería regalos, particularmente tabaco. Gardiner aprovechó el tiempo, además para informarse sobre el número, costumbres y demás aspectos culturales referidos a los indígenas, enterándose así que en el territorio patagónico oriental vivían cinco grandes grupos, entre los cuales estaba aquel que lo acogía, cuya cuantía, calculó, no bajaba de 2.000 almas.

---

[1] Arnoldo Canclini, *Allen F. Gardiner, marino, misionero, mártir,* Buenos Aires, 1979, pág. 138.

Animado por este primer resultado, determinó retornar a las Malvinas en busca de su familia, para establecerse en la costa del Estrecho, pero este propósito resultó fallido por diversas causas y circunstancias, debiendo entonces viajar a Inglaterra para ver cómo podía llevar adelante su empresa misional. No volvería al Estrecho sino pasado tres largos años.

Entre tanto y contando con la comprensión y colaboración de gente amiga se ocupó en la organización de una entidad que le diera sustento y respaldo a la tarea que deseaba emprender, y a la que llamó *Patagonian Missionary Society*, de la que fue designado secretario. Esta fue una directa consecuencia de la escasa acogida que encontraron sus apelaciones de auxilio en otras sociedades misioneras, a las que se había dirigido en demanda de ayuda. Pudo entonces Gardiner preparar con mayor cuidado y tranquilidad una segunda misión que integraría él mismo, a falta de un ministro ordenado, y un ex-maestro de escuela, Robert Hunt, en calidad de colaborador voluntario.

La embarcación que los condujo arribó en febrero de 1845 a la bahía de San Gregorio, paraje donde el antiguo marino se encontraría con una situación completamente diferente a la esperada. En efecto, en el intertanto la República de Chile había tomado posesión de las tierras del Estrecho y había establecido una base en la punta de Santa Ana (península de Brunswick) –Fuerte Bulnes– y entrando en relación con los indígenas, sobre los cuales pretendía establecer su autoridad y jurisdicción que, naturalmente, incluía el aspecto religioso, teniendo en consideración que la católica era la religión oficial del Estado Chileno. De esa manera entonces y por consecuencia los indígenas se mostraron menos acogedores que la vez anterior, en particular el jefe Wissale, reducido ahora a una modesta expresión de autoridad y empobrecido en lo tocante a recursos (caballos); tampoco fue más valorable Centurión, quien había hecho buenas migas con los chilenos, particularmente con el capellán de la Colonia, Fray Domingo Pasolini. Esta presencia vino a añadir otra imprevista circunstancia: la de la más eventual, pero segura competencia religiosa católica, que igualmente buscaba evangelizar a los aborígenes.

En esas tribulaciones se hallaba Gardiner, quien a todo esto había erigido un pequeño establecimiento con tres casitas, cuando fondeó en la bahía la goleta chilena *Ancud* a cuyo bordo venía el capellán mencionado. De la entrevista que ambos sostuvieron le quedó en claro al capitán inglés que sus posibilidades de acción eran escasas, tanto más porque la agresividad que mostraba Wissale

le hacía temer por su seguridad. De allí que, cuando apareció en el puerto la nave de su bandera *Rosalind*, Gardiner no titubeó en embarcarse en ella, dando por terminada su misión aun antes de iniciada.

Tan decepcionado hubo de quedar el otrora animoso marino que llegaría a escribir *De ninguna manera recomendaría volver a la bahía de San Gregorio* (y a los patagones) conclusión lapidaria que revelaría su resignada decepción y que marcaría el fin del segundo emprendimiento protestante entre los aónikenk[2].

La acción misionera entre los yámana

No obstante ese fallido comienzo, el perseverante misionero determinó llevar adelante otro esfuerzo, dirigido ahora a los yámana del sur de la Tierra del Fuego. Así entonces, puesto en campaña Gardiner llegó hasta la isla Picton, en el archipiélago austral de la Tierra del Fuego, lo que le permitió conocer las severas condiciones naturales propias de este territorio marítimo extremo y tener una primera visión de sus misérrimos habitantes. Se propuso entonces llevar adelante un proyecto de misión evangelizadora que tuviera por sujetos a los mismos indígenas que antaño habían despertado la conmiseración de Fitz Roy y sus marinos. Retornado a Inglaterra, se ocupó durante el lapso que siguió hasta setiembre de 1850 en organizar una expedición misionera al remoto territorio austral.

Zarpó entonces, con seis compañeros, hacia el sur de América, arribando a la isla Picton en enero de 1851. Desde el primer momento una seguidilla de circunstancias y hechos adversos complicaron el curso y propósito de la expedición, que concluyó finalmente de manera trágica al fallecer por enfermedades o inanición uno a uno los misioneros y al último, el heroico Gardiner, que así devendría un verdadero mártir de la noble causa evangelizadora.

Conocido que fue en Inglaterra ese lamentable fracaso, al cabo de encontradas opiniones y sentimientos acabó imponiéndose entre los miembros de la Sociedad Misionera el propósito de proseguir con la misión entre los yámana, ahora fortalecido con el recuerdo del sacrificio del fundador y sus compañeros. Tal

[2] En 1833 había tenido ocurrencia un primer intento misionero a cargo de los norteamericanos William Arms y Titus Coan, que también había fracasado.

fue la responsabilidad que asumió el reverendo George Packenham Despard, secretario de aquella institución.

Se decidió por tanto llevar adelante la actividad, acordándose desde luego el establecimiento de una segura base de operaciones en la isla Keppel, archipiélago de las Malvinas, y la adquisición de una goleta para su servicio –bautizada merecidamente *Allen Gardiner*– para realizar especialmente el recorrido de los canales fueguinos con fines de conocimiento y relación con los indígenas y, si se brindaba la oportunidad, para recoger algunos de ellos y conducirlos hasta la base misionera, para iniciar su instrucción y civilización, y devolverlos después de un tiempo prudente a sus lugares de origen. Se pensaba que de esta manera éstos podrían predisponer favorablemente a los demás aborígenes para el ulterior desarrollo de la actividad misionera.

Superándose dificultades, se realizaron durante varios años tales recorridos marítimos y al fin, en 1859, se consideró oportuno instalar en el conocido paraje de la bahía de Wulaia, isla Navarino, una misión en forma. Ocurrió entonces un suceso lamentable y brutal, como fue el asesinato del catequista a cargo Garland Phillips, del capitán de la *Allen Gardiner*, R. S. Fell, de su hermano John S. Fell, piloto de la embarcación, y de seis tripulantes, todos a manos de los yámana a quienes con disposición apostólica querían hacer bien.

Aquel fue un golpe doloroso absolutamente inesperado y cruel del que, otra vez, pudo reponerse la Sociedad Misionera, pero que obligó a retornar al sistema anterior -la misión flotante-, comenzando desde un principio, esto es, procurándose recuperar la confianza y amistad de los indígenas. En ello se pasó varios años, una década, hasta que en 1869 el pastor Waite H. Stirling, superintendente de la Misión de Keppel, consideró llegado el momento de volver a intentar el establecimiento de una misión en tierra firme. El tiempo transcurrido desde el último trágico episodio, entre tanto, había sido bien aprovechado pues se había adelantado en el conocimiento de la lengua yámana y se había recobrado la confianza de y en los indígenas. Una vez más, podía esperarse un sesgo favorable en los acontecimientos por venir.

Para materializar ese acariciado proyecto, Stirling, en una decisión verdaderamente heroica que puso de relieve su coraje, decidió permanecer él mismo en el lugar elegido, una abrigada bahía situada sobre la costa norte del canal Beagle, llamada por los indígenas Ushuaia. Allí permaneció el misionero

en efecto, totalmente solo y aislado, en medio de los yámana que se habían congregado a la llegada de la goleta de la Misión, por espacio de casi ocho meses.

Esta arriesgada experiencia resultó feliz y conformó la base para la instalación en forma de una Misión, a principios de 1870, que fue encomendada a la responsabilidad del pastor Thomas Bridges. De esa manera y luego de sostenidos trabajos, al cabo de un año el establecimiento misional se encontró materialmente bien instalado y con personal suficiente para el comienzo y desarrollo de sus tareas evangelizadoras y civilizadoras entre los aborígenes, que desde el primer día habían arribado al paraje, estableciéndose en el mismo con sus toldos por tiempo variable, conformando una comunidad que se fue renovando periódicamente, dando muestras de satisfactoria conducta y, lo que colmaba la aspiración de los misioneros, al parecer con plena aceptación de la nueva situación.

Así, durante los siguientes quince años, hasta 1885, los misioneros anglicanos pudieron realizar una fructífera y abnegada labor de cristianización, instrucción y civilización entre los indígenas, que abarcó a gran parte de los individuos que componían el total de la etnia. Pero, desgraciadamente, ello había tenido de hecho un tremendo costo humano: la reducción de la población yámana –ya disminuida severamente desde tiempo atrás– a la mitad del millar de almas censado en junio de 1884 por Bridges debido a una fuerte epidemia de sarampión. Fue esa una nueva y gravísima consecuencia del contacto reiterado de los hombres blancos con los indígenas, contagiándose éstos con diversas enfermedades que eran propias de aquéllos, para los cuales los inermes organismos naturales carecían de toda defensa, circunstancia que había causado estragos en la etnia yámana, ocasionando la disminución numérica de la misma en porcentaje aterrador, considerando la población estimada para antes de 1860.

Ante tan preocupante situación que virtualmente había dejado a la Misión sin feligresía, agravada todavía con la reciente radicación de población extraña en el lugar, consecuencia de la instalación de autoridades, dependencias y servicios oficiales expresivos de la jurisdicción argentina sobre la parte oriental de la isla grande de Tierra del Fuego e isla de los Estados, Thomas Bridges juzgó llegado el momento de recomendar el término de la actividad misionera en Ushuaia y

elevó además su renuncia a la dirección de la misma, al comité directivo de la South American Missionary Society, cuerpo que sancionó la suspensión y aceptó la resignación del cargo hecha por aquel eminente apóstol y filántropo.

Misión de Bayly (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 inmediaciones.

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 estación 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 Edwin 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 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 12[3].

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 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 oir que se venía a quedar. Me sentí muy gratificado al ir a tierra y saber que aún estaban dispuestos a recibirnos[4].

---

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

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

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 Ottaries. 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 muelle[5] *y mañana espero dar los últimos toques a nuestra casita. La tripulación del velero nos ha ayudado mucho y ciertamente el capitán Willis ha sido muy bueno,* relataría más tarde el misionero[6].

Habilitado el asiento, se congregó a blancos e indígenas, estos en número de cuarenta y cinco y se procedió al izamiento del pabellón nacional chileno en un mástil levantando 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

---

[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] *S.A.M.M.*, citado, pág. 35.

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 las 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 al 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 derivada 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 respectos[7].

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

Pero así y todo, superándose dificultades y carencias, la labor misionera adelantó tan satisfactoriamente como fue posible, justificándose de cualquier manera tan ímprobo 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*[8].

El obispo observó con ojos certeros la materialidad del establecimiento, apreciando el mejor uso que había sabido hacerse de elementos tan precarios, pero con resultado satisfactorio. 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 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*[9].

---

[8] *S.A.M.M.*, 1 de mayo 1890, pág. 102.
[9] Id. Pág. 103.

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 aborigen 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 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*[10]. *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[11].

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, 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.

---

[10] 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 (Martinic, 1980).

[11] *S.A.M.M.*, 1 setiembre, 1890, pág. 201.

Entre tanto 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 librara, 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 Tekenica o el seno Ponsonby, escribió en abril de 1891 Burleigh, al parecer al pastor Lawrence[12].

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 Misionera[13].

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

---

[12] *S.A.M.M*, 1 de octubre, 1891, pág. 150.
[13] Id., 1892.

antiguo para las embarcaciones procedentes 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 otros lugares, lo que permitiría a los misioneros acceder a una parcialidad aborigen 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 parecía 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 enaltecedor 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.

Misión de Tekenika, 1892-1906

Según el *Derrotero del Archipiélago de la Tierra del Fuego*, del capitán de la Armada de Chile Baldomero Pacheco (1911), *Allen Gardiner* es una bahía espaciosa y abrigada cuya entrada está señalada por islotes Pringles; tiene dos millas de saco hacia el suroeste y es un excelente tenedero. En la costa del fondo se estableció la Misión.

De acuerdo con la descripción de Leonard Burleigh el lugar elegido fue una semi península, 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 yámanas 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 Tekenika, 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 aborigen 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 podía 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 agradará 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...*[14]. 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 enaltecedora obra evangelizadora y civilizadora, que por cierto destaca para la historia la gesta misionera evangélica británica entre los yámana.

El sentimiento de pesar que estos indígenas manifestaron en tan triste circunstancia constituyó, paradojalmente, un hecho consolador para los otros

---

[14] *S.A.M.M.*, 1 de julio, 1893, pág. 100.

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, 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 el 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 diario[15].

La exploración practicada por la gente 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

[15] *S.A.M.M.*, 1895, pág. 136.

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 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 preguna ¿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 entones, igualmente, que se descubrió la existencia de carbón

en una barranca vecina, hallazgo que tendría alguna resonancia ulterior. El descubrimiento, en vez de contestar 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 completamente*[16].

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

[16] Viaje de la escampavía "Huemul", al mando del Teniente 1° don 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, 1925.

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 Ushuaia, en la parte arjentina del canal Beagle*[17].

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 yámana 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 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 acontecimientos[18]. La opinión del retirado

[17] Id. Pág.s 8 y 9.

[18] *S.A.M.M.*, octubre 1903, pág. 244.

pastor John Lawrence, desde su estancia de Puerto Remolino no era más optimista: *parece imposible, humanamente hablando, hacer mucho más por ellos*[19]. Era evidentemente una primera señal de flaqueza, una fisura en el hasta entonces inconmovible ánimo que sustentaba la noble misión auto impuesta.

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 yámanas y otras dos estaban en construcción para mediados de 1904. *Tekenika, podría decirse en cierto modo que parece un pequeño pueblo inglés,* escribió entonces Williams[20].

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.

En la reunión anual del Comité Directivo, celebrado 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 Edgard 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

---

[19] Id. Pág. 249.

[20] Id., junio 1904, pág. 180.

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 huertas. 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 Beagle[21].

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 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

[21] *S.A.M.M.*, julio 1905, pág. 137.

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.

Misión de Río Douglas 1906-1917

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 yámana. *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 favorables, 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 Sociedad[22].

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 yámanas. 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

[22] *S.A.M.M.*, julio 1907, pág. 134.

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 misioneros[23].

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 precedera 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!*[24]

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.

---

[23] 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).

[24] *S.A.M.M.*, 1908, Pág. 62.

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 encargó las mercaderías a un negocio de Punta Arenas. Se vio en ello una prueba del grado de civilización que iban adquiriendo los yámanas.

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 nomádica 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.

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 Navarino.

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,* agregaba, *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*[25].

---

[25] *S.A.M.M.*, 1913, Pág. 145.

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 referencias 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 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*[26]. *Fue con*

[26] 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 permanecían en el lugar hasta una treintena de personas.

profunda tristeza que se llegó a esta decisión, pero se entendió que este sentimiento debía superarse ante la urgente necesidad que hay en otras partes[27].

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*[28].

Significación de la acción misionera en la aculturación y declinación poblacional de los yámana

Es asunto ciertamente árduo hacer un juicio sobre los resultados y consecuencias de la acción misionera entre los indígenas del archipiélago austral de la Tierra del Fuego, a lo largo de las seis décadas en que la misma tuvo vigencia.

Como en todas las acciones similares emprendidas por las religiones cristianas en América, una apreciación en verdad objetiva y justiciera ha debido y debe hacerse en el contexto comprensivo de las ideas sociales, morales y científicas propias del tiempo en que aquéllas tuvieron desarrollo. Ello es especialmente válido para los casos más extremos, esto es, el de los pueblos o grupos étnicos que por su situación numérica crítica estaban en riesgo cierto de extinción al ocurrir aquel fenómeno.

Respecto de la parte espiritual es particularmente difícil pronunciarse, so pena de pecar de incomprensión y por ende de injusticia. Bien lo ha señalado una

---

[27] *S.A.M.M.*, 1916, pág. 129.

[28] Hakon Mielche, *Journey to the World's End* (Citado por el autor en *Crónica de las tierras del sur del canal Beagle*, pág. 120, Buenos Aires, 1973).

escritora inglesa contemporánea, Elisabeth Dooley, participe de la fe anglicana: *El efecto que los misioneros lograron espiritualmente sobre los Indios no es fácil de establecer. Cientos fueron bautizados, y esto solamente cuando los misioneros estuvieron seguros que ellos habían entendido el mensaje evangélico y aceptado al Señor como Su Salvador. Habrá Indios Yaganes en el paraíso que no habrían llegado allí de no ser por los esfuerzos de los tenaces misioneros de la South American Missionary Society*[29].

Pero si en esto algo pudo conseguirse según los objetivos, distinto fue el resultado en los aspectos culturales y biológicos.

En el caso específico de las etnias fueguinas, yámana y sélknam, es evidente que la acción misionera –en particular la variante civilizadora o pretendidamente tal de la misma– tuvo una consecuencia finalmente lamentable que jamás estuvo entre los supuestos de tal empresa: la aculturación y, en particular, la reducción numérica de los conjuntos étnicos que fueron los sujetos de tal intervención religiosa hasta el punto de comprometer de manera irreversible la pervivencia de las poblaciones aborígenes.

En lo tocante al pueblo yámana, no cabe duda de que la actividad de los misioneros debió acelerar la progresiva reducción numérica de la etnia, fenómeno que, visto en perspectiva, se advierte como inevitable e irreversible desde el advenimiento del hombre blanco o, si se prefiere, civilizado, al territorio meridional americano.

Está claro que una vez que el foráneo puso su planta en el suelo austral y se estableció de manera permanente como ocupante con ánimo de señor y dueño, los días de las etnias originales estuvieron contados. Esa presencia ajena irrumpió con su cultura avasallante y agresiva en un mundo prístino con vigencia de milenios, caracterizado por una adaptación física y espiritual admirables a un medio geográfico rudo, casi inclemente. Lo hizo con sorprendente vigor, afectando activa o pasivamente a las expresiones culturales locales que se manifestaron invariablemente más débiles e impotentes para enfrentarla; lo hizo, al fin y abreviando, con el sólo contacto físico entre los arribados al territorio y los aborígenes, posibilitando la transmisión de enfermedades de consecuencias aterradoras para la supervivencia de pueblos originariamente inermes.

---

[29] *Streams in the Wasteland*, Punta Arenas, 1993, pág. 91.

Ciertamente desde entonces los aborígenes australes estuvieron condenados a perder su cultura y su propia existencia.

En ese contexto comprensivo y en sentido amplio, los misioneros cristianos –católicos y protestantes– eran también "ocupantes colonizadores" y animados de las más nobles motivaciones: el amor al prójimo, el desinterés y el sincero afán por redimir a los pueblos indígenas del estado de postración, atraso y barbarie en que ellos se encontraban (así les parecía), contribuyeron a su pesar a la extinción de las etnias originales y, en el caso, de los yámana.

¿Qué jamás se les pasó por la mente la posibilidad siquiera de estar infiriendo un daño que sería irremediable? Por cierto, qué duda cabe, pero al final el resultado fue pavoroso y asombrosamente rápido. En menos de un siglo, un pueblo milenario, que, reiteramos, había sabido adaptarse como pocos a uno de los entornos naturales más hostiles y limitados, generando una cultura que hoy miramos como única y sorprendente, desapareció para siempre.

El eminente etnólogo Martín Gusinde, hizo ya hace tiempo, un análisis a fondo, tan objetivo como podía hacerlo, y estableció las causas generales y particulares del doble fenómeno de la aculturación y de la extinción étnica. Al concluir, achacó al "europeismo", esto es, a la civilización occidental, de la que los misioneros ingleses habían sido agentes dinámicos de expresión y acción, la responsabilidad histórica del triste suceso social[30].

Cabe enunciar las más determinantes de tales causas.

Así, entre las activas, estuvo la *europeización*, como propósito de mudanza virtualmente forzada de vida y costumbres; la *sedentarización*, igualmente forzada, para quienes eran nómades por necesidad vital; el *uso de vestimenta*, en gentes para las que la desnudez era funcional a su manera tradicional de vida; el *consumo de alimentos* extraños a los habituales, el *encierro y hacinamiento* habitacional, que acababa afectando a la salud grupal; el *ordenamiento del comportamiento cotidiano* siguiendo normas foráneas, que resultó opresivo para la libertad indígena y el *consumo alcohólico*, con su secuela de debilitamiento fisiológico y relajación moral. Entre las pasivas, las

[30] M. Gusinde, *Los indios de Tierra del Fuego*, tomo II, *Los Yámana*, vol. I, Primera parte, especialmente páginas 299 y siguientes.

enfermedades introducidas (tuberculosis, sarampión, neumonía, tifoidea, viruela, etc.) que fueron fatales para los organismos de los aborígenes[31]; el *menosprecio* (involuntario) *del acervo cultural y espiritual,* que provocó la pérdida progresiva del patrimonio más preciado para la existencia aborigen; la *depredación de la fauna,* fuente existencial de recursos alimentarios; la *inhibición de la fertilidad*, que incidió directamente en la época tardía en la reducción de la natalidad y el *debilitamiento de las capacidades y habilidades heredadas,* responsables directas de la abulia y pereza grupales características del tiempo final. En este conjunto de causas hay algunas primarias y otras derivadas, de las que el consumo alcohólico y la depredación de la fauna, en absoluto pueden ser atribuidas a la intervención misional y sí, en particular, a la acción directa de terceros arribados por motivaciones económicas (caza de nutrias, lavado de oro, tráfico con los indígenas, etc.).

En este punto surge la cuestión de si el resultado conocido históricamente habría sido diferente en tiempo y forma, de no haber mediado la acción de los misioneros. La respuesta es que definitivamente no habría sido distinto, salvo en la celeridad con que se produjo el fenómeno poblacional reductivo.

Concluyendo, pues, si fue nobilísimo y generoso el esfuerzo misional, como expresión de amor al prójimo, de redención y promoción humanas, fue al propio tiempo una circunstancia histórica que resultó fatal para el destino de la etnia yámana. No obstante, se trata de una responsabilidad inimputable y en todo caso exculpable pues las acciones motivantes respondieron a la comprensión y visión propias de una época –la decimonónica– que no tuvieron la capacidad de prever el daño que podía causarse y que fueron una consecuencia de sensibilidades diferentes a las que hoy en día se tienen respecto de los derechos del ser humano, en particular de aquellos propios de los pueblos primitivos. Fue, se enfatiza, una situación imprevisible e irremediable en el tiempo.

Queda al fin la acción de los misioneros como un hecho encomiable en sus objetivos filantrópicos, admirable por la abnegada, incluso heroica, entrega que la misma supuso, pero también con un inesperado final de lamentable tragedia por la que la posteridad ciertamente se conmueve y lamenta.

---

[31] Las epidemias de envenenamiento de la sangre *(bloodpoisoning)* hacia 1860, de tuberculosis, a partir de 1881 y de sarampión, en 1884, fueron tenidas como las patologías causantes directamente de las mayores mortandades y por ende de reducción poblacional.

La inmigración británica en Magallanes

La inmigración europea en el antiguo Territorio de Magallanes aunque históricamente se dio en circunstancias y contexto de ocurrencia parecidos a los dados para fenómenos semejantes en otras regiones chilenas, difiere de éstos en su carácter básicamente espontáneo y libre. Las actividades oficiales de fomento a través de los agentes en Europa no tuvieron en el caso significación y las correspondientes a las sociedades de colonización, tan conocidas en algunas provincias nacionales, carecieron de vigencia en el extremo sur de la República.

A Magallanes los primeros inmigrantes llegaron por afán de aventura; luego, tras ellos, otros lo hicieron obedeciendo al clásico "llamado de parientes y amigos"; unos terceros, los menos, expresamente contratados para trabajos específicos, y muchos, por fin, debido a la buena fama que llegó a tener el territorio meridional una vez que su evolución en progreso se hizo manifiesta. Además, dado el aislamiento geográfico de Magallanes, el fenómeno tuvo un desarrollo autónomo respecto de lo ocurrido en el resto de Chile y, por tanto, más ligado al movimiento inmigratorio europeo que llegó a las costas atlánticas americanas.

Tocante a la inmigración de británicos, esta se vio favorecida por la circunstancia de la recalada de naves mercantes de esa bandera en Punta Arenas durante los años de 1850 y 1860, que de ocasional devino regular una vez establecida la línea entre Liverpool y la costa sudoriental del Pacífico por parte de The Pacific Steam Navigation Company en 1869. Aunque es probable que se haya dado una presencia individual temporal anterior, la primera presencia británica con carácter de permanencia se ha constatado para los años de 1870, época en que se pusieron en vigencia las facilidades para la radicación de colonos libres en Magallanes. De acuerdo con los antecedentes compulsados, se sabe de un total de 138 inmigrantes arribados entre 1870 y 1890 (166 varones y 23 mujeres). Había entre ellos unos pocos titulares de profesiones calificadas, caso del médico irlandés Thomas Fenton y de los ingenieros James Armett y John G. Hamilton, y de William Greenwood, periodista; además algunos artesanos (carpinteros, mecánicos y un relojero), varios marinos, entre ellos dos o tres capitanes mercantes y patrones de embarcaciones, algunos comerciantes y agricultores, y numerosos ovejeros, oficio este que se hizo

más común tras la introducción de la ovejería entre 1876 y 1880. De las mujeres se sabe que dos eran costureras y el resto se ocupaba en labores propias del hogar[32]. Durante el período en referencia los inmigrantes registraron una participación creciente en el contingente europeo (9,4% entre 1873 y 1877; 25,8% entre 1878 y 1882; y 32,1% entre 1883 y 1890), contándose entre ellos una apreciable cantidad de gente procedente de las Islas Malvinas, en el caso hombres originarios de Escocia e Inglaterra que habían arribado allí contratados para trabajos de campo, que decidieron reemigrar al vencimiento de sus correspondientes períodos, y también algunos de origen malvinero[33].

La inmigración europea cobró mayor importancia a contar de 1890 y hasta 1920, lapso durante el cual se ha estimado un ingreso posible de alrededor de 10.000 personas pertenecientes al variado universo étnico del Viejo Continente, aunque con una predominancia de croatas, españoles, británicos, italianos, alemanes y franceses, principalmente, en el mismo orden. En ese total los británicos debieron hacer un quinto, esto es, unos 2.000 individuos. Como referencia se señala que la población territorial creció de 3.000 habitantes en 1890 a 28.960 en 1920.

TABLA 1

Principales grupos europeos en Magallanes según los censos

	1885	1895	1906	1907	1914*	1920
Croatas	9	359	1.469	1.761	2.200	1.693
Españoles	43	210	711	1.197	1.900	1.322
Británicos	291	378	728	1.190	1.400	1.154
Italianos	7	148	368	428	600	370
Alemanes	90	126	328	447	500	333
Franceses	103	219	259	325	400	154
Otros	212	206	538	571	600	397

*El dato demográfico para el año 1914 está basado en un recuento efectuado en Punta Arenas y en una estimación para el resto del Territorio de Magallanes.

[32] Para mayor información véase nuestro trabajo "Origen y evolución de la inmigración extranjera en la Colonia de Magallanes entre 1870 y 1890", en especial el Apéndice I (*Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. VI, Punta Arenas, 1975).

[33] Véase del autor "Inmigrantes malvineros en Magallanes" (*Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, vol. 24, Punta Arenas, 1996).

El contingente británico estaba conformado por gente originaria del Reino Unido de Gran Bretaña, Escocia e Irlanda, y sus colonias. Las informaciones que obran en el registro consular[34] dan cuenta de que de 1.335 inscritos con declaración de procedencia[35], el 85% era de las Islas Británicas (Inglaterra y Gales 38,4%, Escocia 41,7% e Irlanda 4,8%). El resto era originario de las colonias, principalmente de las Malvinas (10%), Nueva Zelandia y Australia. Ahora bien, el 71% de los declarados como malvineros debe ser tenido como de origen escocés, bien por propia declaración, bien por sus apellidos, con lo que puede concluirse que los inmigrantes de esa procedencia conformaron la mayoría del contingente británico en Magallanes, en un porcentaje indeterminado pero que debe tenerse como superior al 50% del total. En su gran mayoría, se reitera, el mismo estuvo integrado por inmigrantes libres, pero hubo igualmente una proporción menor conformada por gente contratada en Escocia para desempeñarse como ovejeros y en otros oficios del campo.

Respecto de otras características, el conjunto británico acusó la mayor desproporción entre sexos, en comparación con otros grupos europeos, siendo la misma, en general, del orden de 3 hombres por una mujer[36] y en lo tocante a la edad, el mayor contingente ingresado correspondió a individuos en plena capacidad laboral (16-50 años). En lo referido a su conducta nupcial, los inmigrantes británicos mostraron una elevada preferencia endogámica, según se comprueba con la revisión del Registro de Matrimonios Civiles en Magallanes para el período en consideración. En efecto, de un total de 522 contrayentes de ese origen, la condición endogámica representó el 63,1%; la unión con otros europeos el 18%, con chilenos el 19,4% (siendo común entre éstos la ascendencia británica) y con otros americanos el 1,4%. En cuanto se refería a instrucción escolar, el grupo británico ocupó el segundo lugar entre los europeos, con un 96,95% de alfabetismo, sobre la base del registro censal municipal realizado en 1906. En lo concerniente a la calificación laboral, la inmigración británica se destacó notoriamente, junto con alemanes, italianos y franceses, en el mismo orden, por la inclusión de titulares con profesiones con estudios superiores, predominando entre ellos los ingenieros de diferentes

[34] Para el caso *Registration Cards 1895-1920*, del Consulado Británico en Punta Arenas.

[35] Esta cifra corresponde aproximadamente al 70% del probable total del contingente británico inmigrante, toda vez que la inscripción consular no era obligatoria.

[36] Esta circunstancia quedó reflejada en el registro consular mencionado que dio un 77% de varones y un 23% de mujeres, esto es, una relación matemática de 3,3 x 1. A su tiempo el Censo de Población de 1920 consignó la presencia de 869 varones y 272 mujeres de esa nacionalidad, esto es una relación de 3 a 1,2.

especialidades, hecho que, como se ha señalado, explica su influencia determinante en algunos campos de la actividad económica como fue el de la tecnología industrial. Si, en cambio, en el campo de la artesanía su participación fue de menor relevancia en el conjunto inmigratorio europeo, más importante lo fue en el del comercio, en particular en ramos como el de la hotelería. Pero, fuera de toda duda, fue en la actividad rural, principalmente en la crianza ovina, donde la predominancia de los británicos devino abrumadora, tanto que, bien se sabe, la misma fue organizada, dirigida y desarrollada según los patrones tradicionales de la ovejería en las Islas Británicas, en especial de Escocia, región cuyas condiciones naturales se asemejan a las propias de la Patagonia Austral y la Tierra del Fuego. En 1906, cuando el rubro se hallaba virtualmente consolidado como ramo económico, los británicos hacían el 40% del total de los ocupados en las faenas correspondientes, seguidos de los chilenos con un porcentaje equivalente (39,5%), pero mientras éstos abundaban entre la peonada rural, en el trabajo especializado como era el del cuidado y manejo de las ovejas (ovejero) dominaban netamente los británicos (61,5%) y entre ellos, naturalmente, los escoceses[37]. En los niveles correspondientes a la administración rural, de capataz arriba, las ocupaciones correspondientes se hallaban casi sin excepción en manos de británicos[38]. De acuerdo con el registro consular del Reino Unido en Punta Arenas, sobre 1.001 inmigrantes que declararon ocupación, el 50.8% correspondió a trabajos propios o afines con la ganadería y entre los escoceses el porcentaje alcanzó al 64,2%.

TABLA 2

*Ocupación de los inmigrantes británicos (1895-1920)**

Profesiones con estudios superiores	70 personas	7% del total (1.001indvs)
Profesiones con estudios medios o conocimientos prácticos	26 personas	2,6% del total
Artesanos	96 personas	9,6% del total
Comerciantes	39 personas	3,9% del total
Empleados	96 personas	9,6% del total
Marinos y afines	22 personas	2,2% del total

[37] Laurie Nock ha señalado que la preferencia por los escoceses para el trabajo ganadero llegó a ser tan marcada que inclusive hubo ingleses que se hicieron llamar con apellidos de ese origen para mejorar sus posibilidades (1985-86:25).

[38] Censo Municipal de Magallanes, año 1906.

Industriales	3 personas	0,3% del total
Trabajos propios de la ganadería	509 personas	50,8% del total
Servicios domésticos o personales	18 personas	1,8% del total
Dueñas de casa	47 personas	4,7% del total
Jornaleros o peones	45 personas	4,5% del total
Otros oficios u ocupaciones	30 personas	3% del total

*Registro consular citado

En el estudio del fenómeno migratorio aparece siempre la variable de la reemigración por razón de diferentes circunstancias, que en el caso de la inmigración británica la misma tuvo una particular connotación y permite explicar la notoria baja en la cantidad total de individuos que se registró tras el recuento censal realizado en Magallanes en 1920. En efecto, el censo nacional de población realizado en 1930 arrojó un total de 596 individuos de ese origen, vale decir que su número se redujo a la mitad del registrado en el recuento anterior. En la explicación de este aspecto del fenómeno estuvieron la saturación de la ocupación laboral que se dio en Magallanes hacia 1914, debido principalmente a la consolidación de la actividad económica fundamental como era la ganadería ovina, en un nivel de producción primaria considerada en el contexto de la división internacional del trabajo; y el desarrollo registrado en la provincia argentina de Santa Cruz, desfasado con relación al propio de Magallanes, circunstancia que requirió de mucha mano de obra, parte de la cual se encontró disponible en la vecina región chilena. A estos dos hechos, de validez general se agregaron, en el caso de los británicos, otras dos causas concurrentes como fueron, una, la incorporación de voluntarios a las fuerzas armadas del Imperio al iniciarse en 1914 la Gran Guerra Europea, luego devenida mundial. Aunque no se conoce con certidumbre el número de voluntarios que se fueron desde Magallanes a Europa, la cantidad no debió bajar de un centenar o algo así[39]. La otra causa que explica el descenso registrado en la década que corrió entre 1921 y 1930 estuvo esencialmente en la razón de retiro laboral por razón de edad y a veces por salud. Así muchos antiguos inmigrantes, en su mayoría célibes, luego de una prolongada vida de trabajo en la Patagonia austral decidieron

[39] Se ha afirmado que en la oportunidad hubo un ofrecimiento de transporte gratuito, lo que fue aprovechado especialmente por algunos inmigrantes que faltos de recursos deseaban retornar a la patria.

vivir sus años de jubilación en la patria de origen. Se sabe, por la tradición local, que ello ocurrió preferentemente entre los inmigrantes de origen escocés.

En cuanto el número de inmigrantes que permaneció en Magallanes, el mismo continuó descendiendo por declinación natural (fallecimientos), no obstante algunos ingresos esporádicos individuales ocurridos a contar de los años de 1920, procedentes de suelo argentino. Así, a vía de ejemplo, los censos nacionales de población correspondientes a los años de 1940 y 1952, dieron las cifras de 411 y 224 personas, respectivamente.

Las instituciones nacidas de la inmigración

a) Societarias, de solidaridad y benéficas

Tal como sucedió de modo particular con la croata y la alemana, la inmigración británica en Magallanes mostró fecundidad y diversidad creativa en lo tocante a instituciones funcionales durante el lapso en que la misma mantuvo significación social. Unas tuvieron un origen formal y otras, las menos, un carácter informal, a veces circunstancial.

Así en lo societario y en lo referido a la solidaridad mutual cabe mencionar respectivamente a *The British Association of Magallanes* y la *Mutual Benefit Society,* ambas fundadas en 1899.

La primera fue pensada inicialmente como un organismo destinado a la vinculación de los británicos residentes en la Patagonia y sus intereses, pero posteriormente pasó a ser una entidad propiamente de sociabilidad que asumió la denominación de *British Club.* El presidente fundador de la asociación matriz fue el prestigioso vecino y ganadero Henry L. Reynard. Desde un principio se quiso que fuera una institución acogedora aunque selecta, en tanto que se abrió a la gente de mejor nivel económico y educacional (quizá más aquél que éste) del conjunto de la inmigración con el propósito de brindar un espacio para el encuentro, intercomunicación y el mantenimiento de la identidad nacional que con el tiempo hizo posible el surgimiento de un verdadero *esprit de corp* entre sus miembros, con un carácter marcadamente exclusivo y elitista. Para ello no se omitió detalle alguno a fin de hacer real la confortabilidad de cuantos

accedieran y convivieran socialmente en él: salones acogedores con mobiliario y decoración complementaria de calidad (todo obviamente *british style*), mesas de billar y juegos varios, y una excelente y rica biblioteca, tenida en su hora como la mejor de Sudamérica[40].

Contribuyó a su carácter selectivo el hecho de que, prácticamente desde sus inicios, una buena parte de sus miembros fueran estancieros y otra, gente con desempeños gerenciales o altos empleos en diferentes entidades o empresas. En un principio sus asociados fueron exclusivamente británicos de nacimiento o ascendencia, pero con los años tal exigencia devino insostenible por diversos motivos, entre otros los de alejamiento y fallecimientos. Así, para 1920 los asociados de origen británico conformaban el 80% del total, pero en un proceso declinante el porcentaje fue reduciéndose con los años (74,8% en 1930, 67,7% en 1940, 64,4% en 1950 y 43,1% en 1960), lo que paulatinamente significó una mayor, aunque siempre restrictiva apertura para miembros de otras ascendencias étnicas, preferentemente la chilena[41].

Pasado 1950 el British Club entró en una fase menguante en todo sentido (conducción, prestigio y estilo), al punto que con sentimiento pudo echarse en falta los "old days" de antaño[42]. La declinación se hizo inevitable pasado 1970, tanto que carente de fuerza la sólida institución de otrora, para entonces apenas un precario entramado formal, no resistió el embate externo como lo fue la injustificada y abusiva intervención del agente local del Banco de Chile (entidad propietaria del edificio en cuyo tercer piso funcionaba el club) y que en la práctica significó el cierre obligado de la institución y el desalojo virtual del local, con pérdida, por indebida apropiación, de buena parte de sus valiosas pertenencias. Así, a mediados de los años de 1980, se extinguió sin pena ni gloria una entidad que por décadas había sido mirada como lo más calificado y selecto del mundo británico magallánico.

A un género semejante perteneció una sección o dependencia local del afamado *Overseas Club*, de extensión mundial, llegando a sumar 450 miembros, cantidad ciertamente apreciable en la medida que la población de origen británico fue

---

[40] Tom. P. Jones, *Patagonian Panorama* (The Outpoken Press, London and Bournemouth, 1961), pág. 132.

[41] Laurie Nock, Los Británicos en Magallanes (*Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Sociales, vol. 16, Punta Arenas 1985-86), pág. 37.

[42] Jones, *op. cit.*, pág. 133.

disminuyendo con los años. Esta entidad perdió relevancia paulatinamente y dejó de funcionar en época indeterminada anterior a 1940, al revés de su entidad congénere.

Es del caso mencionar que esta institución fue menos selectiva que el British Club, pues a la misma pudo ingresar gente de campo (*campmen*), aunque no se tratara de propietarios o administradores, sino de empleados de rango inferior como capataces, contables y, quizá, algún ovejero[43].

En 1914 tras el inicio de la Gran Guerra Europea, surgió espontáneamente como una institución *ad hoc* la *British Red Cross*, con el carácter de entidad caritativa preocupada de la recolección de fondos para contribuir a la asistencia de las víctimas del conflicto, y que mantuvo su vigencia hasta poco después del armisticio de noviembre de 1918 con el que concluyó la guerra. La misma tornó a refundarse bajo circunstancias semejantes a partir de setiembre de 1939, cuando Alemania y Gran Bretaña volvieron a enfrentarse, esta vez en otro conflicto mundial más prolongado y sangriento que el de 1914-18.

Ello generó una intensa actividad de solidaridad patriótica con los combatientes de allende los mares y, está visto, con las víctimas de la guerra. Así, aparte de las actividades propias de la organización benéfica mencionada, surgieron otras derivadas o relacionadas tales como *Widows and Orphan Fund, War Relief Fund, Patriotic Fund, Children's Fund, Airplane Fund, Memorial Fund for Lord Kitchener* y *Overseas Club Tobacco Fund*. La gran mayoría de estas expresiones de ayuda desaparecieron en el curso de los años iniciales de la postguerra.

Al comenzar en 1939 la Segunda Guerra Mundial revivió, como se ha mencionado, la institución benéfica matriz, ahora bajo la denominación de *British War Patriotic Fund Committee*, presidida por Tom P. Jones, gerente del Frigorífico de Río Seco y Cónsul de Su Majestad Británica en Magallanes. Como en oportunidad anterior, otra vez y a su amparo surgieron actividades de beneficencia derivadas que tanto contribuyeron a sus propósitos patrióticos

---

[43] El número 65, correspondiente a junio de 1921 de *Overseas The Monthly Journal of the OVERSEAS CLUB & PATRIOTIC LEAGUE*, informaba (pág. 103) sobre el vigor de la rama magallánica, como lo probaba el hecho de haberse recibido 87 renovaciones de suscripción a la revista, circunstancia que motivó una calurosa congratulación para la que conformaba la *farthest south branch* de la entidad. Los otros centros meridionales se situaban en Port Stanley, Falkland Islands, e Invercargill, New Zealand.

y humanitarios, cuanto contribuyeron indudablemente a reanimar y reforzar los lazos sociales en el interior de la colectividad británica magallánica.

La Mutual Benefit Society, ya mencionada, fue creada al calor del movimiento inspirado en la protección y asistencia solidaria a personas de escasos recursos incorporadas voluntariamente, en el caso de los súbditos británicos tal y como en el tiempo de entre siglos ocurriera con otras colectividades de inmigrantes europeos y con los propios nacionales chilenos. Al parecer su funcionamiento no fue muy regular al cabo de algunos años, pues el Censo Municipal de 1906 no registró actividades, debiendo suponerse que su vigencia no habría pasado de la primera década del siglo XX. Es posible que en tal circunstancia, sus fondos derivaran a la British Association, la que así se habría hecho cargo de algunas eventuales obligaciones respecto de los últimos asociados o de sus familiares. Ello se infiere del hecho que, posteriormente, hacia 1950 el British Club determinó emplear un legado de trescientas cincuenta libras esterlinas que hiciera F. Lewis, un antiguo miembro de la Mutual Benefit Society, con el propósito de fundar un Hospital Británico en Punta Arenas y que, según transcurrió el tiempo, se vio como un objetivo cada vez más difícil de realizar[44]. Así fue que años después se decidió emplear dicho dinero en fines de beneficencia creándose para ello *The Magallanes British Wellfare Fund*. Para entonces, pasada la Segunda Guerra Mundial, había algunos súbditos británicos que pasaban necesidad económica, en su mayoría gente ya mayor, inhábil por tanto para el trabajo, que ni siquiera tenían dinero para un funeral decente[45]. Alma de esta organización fue Janie Buchan, esposa de Eric, quien era a la sazón gerente del Banco de Londres y América del Sud Ltdo. en Punta Arenas, quien se esforzó por administrar y aumentar los recursos de diversa manera con el fin de prolongar y hacer más eficaz la labor asistencial.

Corriendo los años y desaparecidas las organizaciones benéficas formales de la colectividad, el espíritu solidario se mantuvo sin embargo, ahora encarnado en algunas damas, en su mayoría hijas de antiguos inmigrantes. Lo hicieron al amparo de la iglesia de Saint James, en una tarea anónima y de generosa entrega voluntaria de muchos años que de hecho se ha

---

[44] Jones, *op. cit.*, pág. 132.
[45] Id., pág. 133.

prolongado hasta la actualidad con modalidades operativas tales como tés-reuniones en diferentes hogares, labores de tejido, ventas o bazares, en fin. Entre otras de sus generosas animadoras han de mencionarse a Jean de King, Margaret Harper, Peggy Mac Kay de Fell, Daphne Hamann de Mac Lean, Ruth de Pettersen y Kathleen de Rowland[46].

Cabe al fin hacer una mención, por curiosa, a una iniciativa de carácter humanitario y solidario que no llegó a adquirir forma institucional, pero que sin embargo es digna de recordación. Cuando en 1899 se invitó al vecindario masculino de Punta Arenas a incorporarse a la Segunda Compañía de Bomberos en formación, el llamado despertó gran interés entre los inmigrantes británicos, al punto de que al advertirse que constituían una mayoría se quiso darle la denominación de "Bomba Inglesa o Británica", tal y como la había en Valparaíso. Pero tal propuesta no consiguió la aprobación unánime y no llegó a hacerse efectiva[47].

b) Escolares y educacionales

Un campo particular de intensa y prolongada actividad institucional, tanto como social y cultural fue el de la enseñanza y educación formales.

Nacida directamente como tarea propia de la comunidad inmigrante, para el caso de la Iglesia Anglicana, la primera expresión fue la *English Church School*, fundada en 1896 con carácter de dominical por el pastor John Williams, quien fue su entusiasta animador. Renominada *St. James College,* luego que el templo y la escuela ocuparan las nuevas dependencias edificadas para ello, su actividad fue decayendo en la medida que lo hacían los recursos para su sostenimiento debido a que, por una parte, los británicos comunes, principalmente "campmen" (a los que pertenecía la mayor parte del alumnado) no era gente de recursos suficientes y, por otra, a que el segmento más acaudalado de la comunidad era avaro en sus aportes[48]. De esa manera el

---

[46] Además de las organizaciones mencionadas precedentemente, Elizabeth Dooley hace referencia en su obra *Streams in the Wasteland* (Punta Arenas 1994), al *Saint James' Social Club* y la *Magallanes Branch of the British Legion*, entidades creadas por iniciativa del pastor Alexander Colvin en 1925, uno y otra entidades de breve vigencia.

[47] Antecedente histórico hasta ahora ignorado y que debo a la gentileza del señor Goran Lausic King.

[48] Dooley, *op. cit.*, pág. 54.

establecimiento no sobrevivió mucho al alejamiento de Williams cuando el mismo fue trasladado a la Misión de Tekenika.

La escuela se reabrió en 1914 con su antiguo nombre, pero ahora con el patrocinio de *The Anglican Society*, lo que permitió mantenerla en funcionamiento por los siguientes veinte años, hasta 1943, aunque no sin avatares en este respecto pues nuevamente debió enfrentarse la ausencia de interés en el seno de la comunidad pues esta en su mayor parte estaba integrada por gente que no tenía suficiente capacidad para erogar con ese propósito, en tanto que el sector minoritario que sí la tenía tanto optaba por el envío de sus hijos a estudiar a Inglaterra o bien contrataba institutrices o profesoras en ese mismo país. En 1943 la escuela adoptó oficialmente la denominación de *The Bristish School of Punta Arenas*, bajo el auspicio del British Council, situación en que se mantendría durante los siguientes treinta años. Esta entidad asumió la responsabilidad del envío del director del establecimiento desde Gran Bretaña y del desarrollo de las actividades escolares ceñido a la normativa pedagógica vigente en ese país. A fines de los años de 1960 se puso término al auspicio concedido por el Consejo Británico y tras un lapso de indefinición en lo referido al patronazgo, en 1992 la Sociedad Anglicana de Punta Arenas adoptó la decisión de formar la *Corporación Británica de Punta Arenas* a fin de asumir con autonomía y eficacia la tarea de sostenimiento del establecimiento. Con los años The British School había venido cimentando un bien ganado prestigio, incorporando progresivamente más y más alumnos ajenos a la colectividad madre, hasta ser en la actualidad un colegio destacado por su buena gestión directivo-administrativa y docente y por la calidad de su enseñanza, amén de ser la institución representativa por esencia de la antigua, aunque ya muy disminuida comunidad británica de Magallanes. Como entidad del género The British School es uno de los miembros fundadores de la Asociación de Colegios Británicos de Chile y es el único en el país reconocido como centro oficial de todos los exámenes de la prestigiosa Universidad de Cambridge para el uso de la lengua inglesa.

Por otra parte, se dio asimismo en el tiempo otra expresión de la actividad educadora, la surgida por iniciativas individuales que también merece mención en el contexto de esta obra. Tales los casos de *The Giffen College*, fundado en los años de 1910, *Miss Goudie's School*, abierto en 1923, *The Magellan English College, Miss Sharp's School*, que se mantuvo en funcionamiento desde

1937 hasta 1993, y *The Florence Stuart College*, que tuvo una vigencia de sólo algunos años.

De los nombrados, el Magellan English College fue fundado por el reverendo John Williams, al parecer en 1922, y su origen estuvo en las discrepancias surgidas entre el pastor y la Sociedad Anglicana, motivadas en parte por el carácter áspero de aquél. El colegio desde un principio se abrió para los hijos de británicos, de chilenos y de gente de otros orígenes étnicos de recursos modestos o escasos, y se mantuvo en funciones hasta la muerte de Williams ocurrida en 1936, y desarrolló una labor educativa digna de reconocimiento, que la posteridad recordaría. De las otras iniciativas mencionadas, todas nacidas del afán docente y educacional de las respectivas promotoras, merece particular referencia la escuelita fundada por Mildred Sharp, nacida en Porvenir, maestra autodidacta hija de un ingeniero inglés radicado en Magallanes hacia 1900. Su servicio educativo, ciertamente abnegado, se prolongó durante más de medio siglo y permitió la enseñanza elemental, con un estilo educacional propio, a varias generaciones de magallánicos. La escuela se cerró tras su fallecimiento en 1993.

c) Religiosas y filosóficas

Al promediar la década final del siglo XIX la comunidad residente de origen británico era numéricamente de cierta importancia y, por tanto, pasó a hacerse necesaria la prestación de servicios cristianos (bautizos, matrimonios, funerales), lo que sólo pudo conseguirse a satisfacción con la presencia permanente de un ministro que poseyera las órdenes religiosas. Ello se dio con el arribo del reverendo John Williams, en calidad de pastor y para el ejercicio de la capellanía. Fue enviado para el efecto por el consejo directivo de la South American Missionary Society, entidad que mantenía la asistencia misionera a los indígenas yámana en el distrito de las Islas Australes, Tierra del Fuego.

De ese modo comenzó la actividad del género con la apertura formal de una capilla, designada originalmente como *Saint James Mission Church*, la que a su vez hizo posible la creación y funcionamiento de la escuelita dominical a la que se ha hecho mención precedente, y que quedó convenientemente instalada en un edificio apropiado, ubicado en la antigua calle de Santiago, actual Waldo Seguel, que fue bendecida e inaugurada en 1899 por el obispo Waite H.

Stirling, representante de la Iglesia de Inglaterra para toda la gran región meridional sudamericana, incluidas las Islas Malvinas, donde radicaba su sede. Sostén generoso económico de esta actividad, desde un principio, fue Henry L. Reynard, por tantos títulos benemérito de la colectividad británica residente.

No resultó fácil la tarea para el reverendo Williams, pues *el demonio de la indiferencia* alejaba a sus potenciales feligreses de la Luz y la Verdad, según escribió por entonces, con vivo sentimiento, a sus superiores de la South American Missionary Society[49], lo que, ciertamente, dificultaba una actividad apostólica regular, circunstancia agravada por el hecho de la permanencia de gran parte de los inmigrantes en las zonas rurales del territorio magallánico. Ello lo movió a realizar ocasionales recorridos misionales en procura de un servicio religioso siquiera elemental, que de algún modo resultaron más eficaces que la actividad centrada en Punta Arenas. Aquí, debe entenderse, sobraban los motivos para que los inmigrantes, gente en su mayoría ruda en un ambiente que por entonces tenía mucho de "sociedad de frontera de la civilización", se mantuvieran lejos de preocupaciones espirituales y qué decir de aquellos que de tiempo en tiempo y tras largas permanencias rurales y consiguientes obligadas abstinencias, arribaban a la ciudad del Estrecho con el propósito principal de desfogarse, lo que nada tenía que ver con asuntos de índole espiritual.

Así, mientras buenamente se pudo, Williams intentó realizar su labor de la mejor forma posible, lo que se interrumpió con su traslado a la Misión de Tekenika en 1902. A partir de entonces la actividad religiosa fue esporádica, librada como estuvo a la presencia ocasional de algún ministro que venía de visita. De ese modo tuvo vigencia la capellanía a cargo del reverendo Edwin C. Aspinall al promediar la década de 1900, que luego contó con la colaboración del pastor Edwin Q. Coles. Pero, ya está dicho, la capellanía religiosa en el seno de la comunidad británica de Punta Arenas no era una tarea sencilla ni grata. Como antes Williams, también Aspinall manifestó con sentimiento su desazón ante la escasa receptividad y disposición de la feligresía para la práctica religiosa, disintiendo así del obispo Stirling que, de primera, había quedado favorablemente impresionado con el estado de cosas en lo referido a la capellanía y la escuela[50].

---

[49] Id. pág. 53.
[50] *Ibid.*, pág. 56.

La creación de The Anglican Sociey en 1915 contribuyó a generar un mejor ambiente para la tarea evangélica. Su creación obedeció directamente a la necesidad de adquirir y mantener las propiedades donde se ubicaban la iglesia de Saint James, la casa pastoral y la escuela. Sus primeros presidente y secretario fueron, respectivamente, Charles A. Milward, prominente miembro de la comunidad, y Thomas Boyd, con los que colaboraron otros personajes connotados como Ernest Hobbs, William Perkins, Frank H. Townsend y Douglas R. Lethaby. A ellos hubo de corresponder y desarrollar las instituciones formales como un instrumento para el bien, según lo hiciera presente en su momento Milward, y en efecto tal sucedió paulatina y satisfactoriamente[51].

El cierre de la Misión de Río Douglas, Navarino, acaecido en 1917, permitió la redestinación de su último director, el pastor John Williams, a Punta Arenas para reasumir la capellanía de la comunidad británica residente, aunque con carácter interino. En su ejercicio, otra vez su carácter fuerte y la convicción de estar en lo correcto respecto de la atención preferente que en su misión pastoral debía dar a la gente humilde, fuera esta de origen británico o chileno, le llevó a discrepar con el segmento minoritario pero influyente de la colectividad, conformado por gente acaudalada y por tanto de mayor rango social. Sus ideas y la intransigencia de que hizo gala para mantenerlas acabó por malquistarlo con los poderosos de la comunidad, tanto que influyó en su separación del cargo en 1924. Pero, no obstante el abrupto término, su labor pastoral fue notable, antes y después, y entre la gente común llegó a ser muy popular y querido.

Tras este episodio y mediando acefalías se sucedieron otros capellanes que sirvieron su responsabilidad con altibajos[52], lo que serviría para destacar entre sus contemporáneos y la posteridad la admirable tarea apostólica de Olive de Aldridge. Esta, enfermera de profesión, que arribó con su esposo a Punta Arenas a la conclusión de la Primera Guerra Mundial, era una mujer de fe profunda, abnegada y de espíritu generoso que asumió la colaboración en la tarea pastoral con tal dedicación y responsabilidad que con razón ha sido calificada como el "pilar de la iglesia [la congregación de St. James] durante más de cuarenta años"[53]. En su labor hizo de todo: fue organista y animadora

---

[51] *Ibid.*, pág. 105.

[52] Para mayor información sobre el punto sugerimos consultar la obra de Elizabeth Dooley, ya mencionada, en sus páginas 105 y siguientes.

[53] Bárbara Bazley, *Somos Anglicanos* (Santiago, 1995), pág. 213.

del culto, maestra en la escuela dominical cuando no había pastor, catequista en idénticas circunstancias y mucho más. En suma, una mujer excepcional y admirable que con sobrado merecimiento dejaría de sí una grata memoria.

Para concluir el punto debe hacerse una nueva mención a la Corporación Británica de Punta Arenas, en el caso por cuanto entre sus objetivos se encuentra el de mantener lazos con la Comunidad Anglicana a través de la Sociedad Anglicana de Punta Arenas y la Corporación Anglicana de Chile, para la enseñanza de principios cristianos.

Cabe ahora una referencia a una institución de carácter societario y filosófico como lo es la Francmasonería, para la afiliación y práctica de los británicos de origen y sus descendientes chilenos.

En época indeterminada que podría situarse hacia la primera década del siglo XX, algunos británicos que eran miembros de la fraternidad masónica se concertaron para fundar en Punta Arenas un logia de habla inglesa, para la que eligieron el nombre de *Straits of Magellan*. Ello conduce a suponer necesariamente la realización de a lo menos dos reuniones, una para tratar de la organización y para invitar a los posibles adherentes, y otra para echar las bases de la misma. En esta segunda asamblea, o en otra posterior, los reunidos acordaron solicitar el patrocinio de la Gran Logia de Escocia, lo que efectivamente ocurrió tiempo después con la recepción de la Carta Constitutiva. Es posible que ese patrocinio se solicitara atendido el hecho de que los escoceses residentes conformaban la mitad de la inmigración británica en el Territorio de Magallanes.

Pero la entidad que tan auspiciosamente se había iniciado, habría tenido una imprevista dificultad al no conseguir los miembros de la misma ponerse de acuerdo respecto de la persona que debía dirigir la logia. Así la iniciativa habría fracasado, debiéndose restituir la Carta Constitutiva a la Gran Logia de Escocia[54]. Al parecer no habría habido intentos inmediatamente posteriores para reactualizar la fundación masónica de habla inglesa.

---

[54] Se conoce el nombre de al menos uno de los afiliados a esta logia, el ingeniero William A. Jones, pionero que introdujo en Magallanes los servicios telefónico y telegráfico. Para mayor información véase del autor el estudio "La Organización masónica en Magallanes. Primeras actividades 1896-1910" (*Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, N°110 (Santiago, 2000-2001).

Ello recién hubo de ocurrir muchos años después, el 7 de mayo de 1937, cuando se constituyó, esta vez bajo el auspicio de la Gran Logia de Chile, la logia *Strait of Magellan N°68.* No deja de ser curiosa la similitud de la denominación entre la primera y fallida entidad y la segunda. Está claro que el nombre de esta última fue tomado del de aquélla, rememorándose así el efímero esfuerzo fundacional de otrora. Entre sus miembros fundadores deben ser mencionados W. R. Smithson, Cyril H. Jervis y Ernest Hobbs. Su actividad, realizada con la discreción que es propia de la organización, se ha mantenido hasta el presente.

d) Deportivas

Sin duda alguna los británicos, como nación, han hecho de la actividad física, bien sea por juego o competición, como por entretenimiento, por razón de convivencia social lúdica o por mero ejercicio físico al aire libre, una parte integrante de su vida cotidiana, tanto que bien puede afirmarse que conforman por antonomasia un pueblo amante de los deportes, como que inclusive ya durante la época victoriana expresaron con el término *sport* una actividad que les era connatural y que conceptualmente trascendía el mero ejercicio físico involucrando el bienestar espiritual, definitivamente una expresión de su cultura. Así, dondequiera que emigraron, ingleses y escoceses principalmente, llevaron consigo sus prácticas deportivas, comenzando con aquellas que se habían originado y difundido en sus regiones natales, tales como el fútbol, el box, el golf y el tenis, entre otras. De ese modo al radicarse en Magallanes los primeros inmigrantes no tardó en surgir entre ellos el hábito del ejercicio deportivo, tenido además como necesidad social.

Es difícil precisar cuál fue el primero de los juegos deportivos que se practicó en Magallanes, si el fútbol o el box por las referencias que se poseen, pero sí se sabe que el último ya era común en las postrimerías del siglo XIX, al punto de que el 4 de agosto de 1898 el escocés Robert Ferries realizó una pelea de exhibición con el pugilista norteamericano Henry Barrington, en el Teatro Cosmopolita de Punta Arenas. El mismo Barrington posteriormente se enfrentó con otros británicos, John Morgan, James Mitchell, Tommy Burns y George Booth, a todos los cuales debe tenérseles como cultores pioneros de ese rudo deporte.

En cuanto al fútbol, introducido por un tal Norman Scott en época indeterminada de fines del siglo XIX, su práctica se hizo común durante la primera década del siguiente. Ello hizo surgir tempranamente a los dos primeros clubes organizados para el efecto: el *British Sports* y el *Union Club*. Tanta popularidad adquirió el juego que en 1912 pudo disputarse el primer partido internacional, entre un equipo chileno representativo de Magallanes (donde a lo menos figuraban siete jugadores de origen británico) y otro del territorio argentino de Santa Cruz, el que es seguro también formaban en buena parte los hijos de Albión[55]. Las dos entidades mencionadas se unieron posteriormente, en el curso de los años de 1910, dando origen al *British Athletic Club*, con ramas de atletismo, fútbol, tiro y tenis, organización que cimentó fama por sus *performances* deportivas en sus confrontaciones con otras organizaciones congéneres. Este club se mantuvo activo y vigente hasta mediados de los años de 1940.

Otra práctica deportiva tempranamente introducida por los británicos, a lo menos desde 1905, fue la del juego de golf, que para el caso se realizaba en una pequeña cancha habilitada en las cercanías de la Laguna de Patinar, en el barrio Cerro de la Cruz de Punta Arenas. Entre los primeros jugadores se recuerda a E. T. Price, Frank D. Paton, J. H. Boggie, A. Mac Donald y W. M. Sommerville[56]. Aunque tiempo después, hacia 1910, se intentó crear un club en forma para su práctica y otros aspectos sociales, ello no llegó a formalizarse, no obstante que la práctica del deporte golfístico continuó muy activa. La primera organización formal fue el *Magallanes Golf Club*, fundado el 8 de octubre de 1917 bajo los auspicios de la British Association of Magallanes. El carácter británico de la entidad derivó no sólo de tal circunstancia y de la nacionalidad de los concurrentes que, salvo uno, todos eran británicos, sino, luego, porque en la nómina de asociados fundadores publicada el 8 de noviembre siguiente, de ellos únicamente tres eran de otra nacionalidad (dos noruegos y un español), quienes poseían 120 de las 133 acciones tomadas[57]. Su actividad regular se ha prolongado hasta el presente, aunque, es claro, hace ya largo tiempo que perdió su característica de institución social y deportiva británica que mantuvo por años.

---

[55] Jones, *op. cit.*, pág. 129.

[56] Ernesto Fernández de Cabo, *Historia del Golf en Magallanes* (Punta Arenas, 2001), pág. 8.

[57] *Id.*, pág. 12.

La comunidad de que se trata introdujo directamente, o contribuyó a ello, otros deportes característicos de los británicos como son el tenis, el *cricket* y la hípica.

Respecto del primero ciudadanos de ese origen residentes en Punta Arenas conocedores de la regla del juego y que desde largo tiempo antes lo practicaban en encuentros ocasionales, dieron un paso adelante a fin de generalizar su práctica y en 1918 contribuyeron a la creación del *Magallanes Lawn Tennis Club*, entidad de la que, algunos fueron sus primeros dirigentes y sus principales animadores. La institución no tardó en tener un *court* propio para el desarrollo de la actividad tenística, de mismo modo que tempranamente cimentó un prestigio que se mantiene vigente hasta el presente. En cuanto al *cricket*, su práctica se restringió a los alumnos del Saint James College, recordándose entre los primeros entrenadores a Mr. Frederick Laight, a mediados de los años de 1930. El deporte hípico o *turf*, de práctica social más selectiva, surgió tempranamente, en 1899, debido al interés de muchos aficionados a los caballos, parte de ellos estancieros y gente de campo de origen británicos, lo que hizo posible la fundación del *Club Hípico de Punta Arenas*, cuya actividad ha superado el siglo.

Finalmente debiera acreditarse a un británico la introducción del ciclismo como un deporte popular, a juzgar por el aviso bilingüe publicado en el semanario *El Magallanes*, en su edición del 26 de enero de 1899, donde un tal Andrew Nicol desafiaba a todos los ciclistas de la Patagonia *"para una carrera de bicicleta, a cualquiera distancia que se quiera, por la suma de $50,00 o más, y el campeonato de la Patagonia*[58].

e) Periodísticas y culturales

Con este número presentamos el primer periódico inglés en la Colonia de Punta Arenas. Esperamos que daremos placer a la población inglesa de la Colonia. Es nuestro ánimo entregar las mejores y últimas noticias tanto como sea posible, y notas alegres y jocosas cuando se dé el caso. Esperamos que sea recibido con alegría por quienquiera que tenga un corazón que palpite por la vieja Inglaterra

[58] Los interesados podían adquirir mayores informaciones con James Docherty, propietario del hotel "White Horse".

y por la querida y anciana Reina Victoria. Esperamos ser otro eslabón en la cadena que une al Pueblo Británico. Queremos ser el estandarte que jerarquice la lengua inglesa en esta remota parte del globo.

El Pueblo Británico de la Colonia ha esperado desde largo tiempo por un periódico propio pues desea uno que pueda expresar sus sentimientos, que pueda hablarle sobre la amada Patria que se dejó hace largo tiempo. Esperamos que el periódico satisfaga todo esto y deseamos que sea un estandarte de la Verdad y la Decencia defendiendo lo bueno y hermoso y censurando lo malo, y ayudando al idioma inglés a ser la lengua dominante en la Tierra.

Por ahora el periódico será publicado en este formato. Más adelante esperamos publicarlo en un tamaño mayor y dos veces por semana[59].

Esta fue la presentación que de sí mismo hizo para sus lectores el semanario *The Sandy Point Times*, el primer medio impreso de comunicación en idioma inglés aparecido en Punta Arenas el 19 de abril de 1900. Era una propuesta que trasuntaba con claridad el orgullo británico que animaba a la comunidad residente en Magallanes por la época, así como su voluntad de servir tanto informativamente cuanto como nexo de unión para los connacionales. Sin embargo de tal propósito, el mismo no tuvo la posibilidad de ser concretado, pues al parecer no pasó del primer número[60].

Como quiera que hubiera sido, fue esa la primera manifestación de una actividad periodística de alguna fecundidad que se conoció durante un prolongado período que alcanzó las cuatro décadas. Le siguieron *The Punta Arenas Mail*, el mismo año y también con un número único, *Parish Notes Saint James Church*, del que se publicaron 25 números entre 1906 y 1907; *The Punta Arenas English Magazine*, que tiró nueve números entre 1907 y 1908; *The Standard*, dirigido por George Vickery, periódico del que se publicaron 45 números, pero únicamente durante 1908. Tres años después apareció *The Observer. A Patagonian Fortnightly*, semanario de propiedad del comerciante Frank H. Townsend, del que sólo circularon cuatro números.

En 1914 C.A.T. Riesco, británico de nacimiento, hijo de padre chileno y madre inglesa, comerciante de profesión y hombre de prestigio dentro y fuera de la

[59] Jones, *op. cit.*, págs. 97 y 98. Traducción del autor.

[60] Jones es el único autor que da noticia de la efímera aparición de este semanario.

comunidad angloparlante, fundó *The Magellan Times,* que habría de ser el periódico de más larga vigencia editado en lengua inglesa en Magallanes, ya que alcanzó hasta el número 973, correspondiente a la edición del 29 de diciembre de 1932. Fue a cabalidad un órgano informativo muy completo y variado para la comunidad británica que surgió al tiempo del inicio de la Primera Guerra Mundial, circunstancia que hizo de él no sólo el vocero oficioso sino también un factor de animación patriótica. Mantuvo una gran aceptación de los lectores mientras la comunidad regional fue numéricamente significativa en el medio social magallánico. En sus páginas se conserva un buen registro sobre actividades de variado tipo que dan cuenta de la vitalidad y de diferentes intereses de los británicos residentes. Dirigido durante años por Riesco, en su vigencia su actividad trascendió lo propiamente periodístico y en el espíritu humanitario y solidario característico de la etnia anglosajona hizo posible la creación al término de la Primera Guerra Mundial de *The Magellan Times Widows and Orphan Fund*, cuya última acción conocida fue el envío a fines de 1932 de una erogación de tres mil libras esterlinas a Su Alteza Real el Príncipe de Gales para aplicarla a tan calificado fin[61]. Sin embargo, este semanario que se enorgullecía de ser *The Farthest-South British Newspaper* y que se ganó un lugar honroso en la historia periodística regional, no sobrevivió a la muerte de su propietario. Su cierre en cierto modo señalaría la declinación en importancia de la comunidad británica magallánica, hecho que comenzó a hacerse notorio con el transcurso de los años de 1930. Tras el fallecimiento de C.A.T. Riesco, Archibald Stewart, que fuera su eficiente colaborador comenzó a publicar su propio periódico, *Patagonian Times* que aunque tuvo una exitosa acogida inicial no alcanzó una existencia prolongada.

El ciclo de periódicos en lengua inglesa concluyó en los años finales de la cuarta década del siglo XX, con otro semanario, *The Southern Weekly Herald*, de propiedad de Cecil Rasmussen Bishop, chileno de madre británica e impresor de profesión, y que fue dirigido por John Duncan, también chileno de ascendencia inglesa. Apareció en 1936 y tuvo una vigencia de varios años.

Tocante a lo cultural, la actividad surgida de la inmigración fue escasa y tardía, pero no por ello dejó de tener alguna significación. Se manifestó con la creación en 1924 de *The Magellan Dramatic Society,* que mantuvo un cuadro

[61] Es interesante señalar que del total de 674 suscriptores del fondo (a diciembre de 1932), 652 eran súbditos británicos, cantidad que debiera tenerse como correspondiente al número de personas de nacionalidad británica que a la sazón residían en Magallanes.

interpretativo formado con gente aficionada al arte teatral y que desarrolló una prolongada actividad con representaciones regulares de obras de autores ingleses y con gran acogida en el medio social para el que eran entregadas. Bajo la responsabilidad de Dorothy Jones, la fundadora, intervinieron como actrices L. Boyd, E. Riesco, Y. Esdale, B. Esdale, E. Paton y M. Stirling; y como actores V. Rathbone, J. Hunter, A. Jacobs, W. Lloyd, H. Henkes, J. Duthrie, C. Ross y A.. P. Jones, entre otros varios amantes del arte de Talía y Melpómene[62].

No puede darse término a la mención de hechos culturales originados en la inmigración británica en Magallanes, sin la mención de la obra pictórica de Zilly Goudie, cuyas acuarelas de factura delicada y magistral naturalismo que se hallan dispersas en diferentes sitios, poseen un rico valor testimonial sobre paisajes y escenas del pasado magallánico.

Así como en el arte pictórico destacó una individualidad, otro tanto sucedió en el terreno de la literatura histórica. En este aspecto y al revés de lo acontecido con la inmigración croata y su descendencia donde la fecundidad es algo proverbial, la británica ha dejado por excepción únicamente una expresión creativa y ella corresponde a la obra *Patagonian Panorama* de Tom P. Jones, que justifica una referencia particular.

Arribado a Punta Arenas a fines de 1909 a los veinte años de edad para trabajar como empleado en las oficinas del Frigorífico de Río Seco, Jones permaneció allí durante los siguientes cuarenta y seis años, lapso durante el cual hizo toda la carrera administrativa, pasando de puesto en puesto, que coronó con la gerencia, la máxima responsabilidad ejecutiva, labor que complementó durante muchos años con el servicio del consulado de Su Majestad Británica en Magallanes, y el desempeño de otras tareas y misiones en el seno de la colectividad. Ello hizo de Jones un testigo privilegiado del suceder de la comunidad que integraba a lo largo de casi medio siglo, período corrido entre la época de auge de la presencia inmigratoria y de las actividades consiguientes de sus connacionales, y la época en que aquélla decreció visiblemente y éstas declinaron en consecuencia, vale decir todo un ciclo histórico.

---

[62] En la mitología griega ambas corresponden a las musas de la comedia y la tragedia, respectivamente.

Así entonces, ya en el retiro decidió escribir un libro, a modo de memorias, donde reunió antecedentes acerca de hechos históricos, así como referencias a personajes del antiguo Territorio de Colonización a los que tuvo oportunidad de conocer y tratar, y, va de suyo, informaciones variadas sobre el acontecer de la colonia británica en el más diverso sentido, todo lo cual y no obstante el sesgo un tanto elitista de este último aspecto, hace de su libro un testimonio valioso, de consulta necesaria (conjuntamente con el de Elizabeth Dooley, *Streams in the Wasteland*), y, por tanto, útil bajo diferentes respectos, que debe ser tenido como una contribución cultural de la inmigración británica en Magallanes.

En la materia de que se trata, específicamente en lo que dice relación con el afán de la cultura, la descendencia chileno-británica tuvo una figuración excepcional y calificada con los intereses científicos y los hallazgos de John Fell Rudd, referidos al poblamiento humano primitivo en el sur de la Patagonia oriental. Nacido en la estancia "Brazo Norte", fundada por su padre William en 1901, creció allí en medio de una naturaleza esteparia y volcánica preñada de sugerencias para un espíritu abierto y receptivo como el suyo, inspirado por el afán de conocer y cultivarse, territorio que en sus andanzas llegó a conocer casi a la perfección. Tanto fue así que cuando en 1933 arribó a Magallanes en plan de prospección arqueológica el especialista norteamericano Junius B. Bird, Fell fue no sólo su inapreciable acompañante e informante, sino que un estrecho y confiable colaborador, al punto que pudo desarrollar después, y a la mayor satisfacción, tareas de relevamiento y excavación que aquél le encomendó luego de su regreso a los Estados Unidos, trabajos que resultaron de gran importancia para el conocimiento de la prehistoria de Magallanes. Así, John Fell, arqueólogo autodidacta, es recordado con respeto y agradecimiento por la posteridad académica, por su aporte al conocimiento de la vida arcaica en el sur del continente americano.

Tal es la síntesis de la variopinta actividad creativa de diferente carácter surgida del seno de la comunidad británica radicada en la región meridional chilena, señalada especialmente por los aspectos societarios, benéficos, educacionales, culturales y deportivos que dejarían honda huella en la historia social de Magallanes.

Modos de vida y costumbres

Elite y gente común

En el imaginario popular de tiempos pasados (con alguna supervivencia inclusive hasta el presente) se generó y mantuvo una suerte de estereotipo respecto de los inmigrantes de origen británico: todos o la gran mayoría eran (o parecían ser) ricos y acomodados. El mismo tenía en su apariencia razones que lo sostenían o avalaban y que derivaban del prestigio connatural que investían quienes representaban a lo más conspicuo de la colectividad (terratenientes, gerentes y ejecutivos empresariales y administradores de las grandes estancias ovejeras), como del elitismo practicado en el seno de las instituciones, en especial en el exclusivo British Club.

Pero, en verdad, era un concepto equivocado en tanto que era el fruto de una generalización indebida por irreal. En efecto, ricos y poderosos los hubo entre los británicos, pero fueron muy pocos en el conjunto de la inmigración. Muchos más, lejos, fueron los que tuvieron una medianía económica o que vivieron modestamente, sin que faltaran, incluso, quienes fueron pobres. Vale ocuparse de unos y otros.

Entre los primeros, en la posición honrosa de respetabilidad y prestigio se incluyen varios de los que arribaron en la fase inicial del flujo inmigratorio y que con sus emprendimientos ganaron suficiente merecimiento como para ser estimados y recordados como auténticos pioneros en aspectos tales como la colonización pastoril o la actividad industrial. Tales los casos, sobradamente conocidos por lo demás, de Henry L. Reynard, Henry P. Wood, Thomas Saunders, John Hamilton, Ernest W. Hobbs, Alexander Morrison, William, John, Walter y Thomas Waldron, Peter A. De Bruyne, William Douglas y Charles A. Milward. Pero también Thomas A. Fenton, Thomas Greenshields, Walter Ferrier, John Tweedie, Edgard Craig, George Paton, Cluny Luke, William Fell, John Cameron y Walter y George Harries.

Luego están cuantos sin ser propietarios y estancieros de nota se destacaron como administradores, gerentes y ejecutivos (*heads, bosses* y *managers* por excelencia), segmento donde resaltan los nombres de Alexander P. Cameron, T.R.D. Burbury, William Perkins, L.R.W. Greer, K. Carnegie Ross, W.H. Smith, Peter Mac Lean, Thomas Boyd y el ya mencionado Tom P. Jones y, por cierto, la falange de administradores de las grandes estancias de la Sociedad

Explotadora de Tierra del Fuego, tales como los ya citados Cameron, Burbury, Greer y Ross, a los que han de añadirse los nombres de A.W. Christie, Charles Daly, A. Clarke, Charles Donaldson, Thomas Dick, R.F. Thomson, James Piggott, Edward Clifford, George Saunders, Hugh Falvey, A. Crosley, Robert Huntley, Monty Trehern, Eric Davies, Jack Spooner y James Stirling, con más de alguna omisión involuntaria.

Por fin cabe recordar a los que se distinguieron en el ejercicio de la actividad mercantil, entre ellos L.L. Jacobs, Lennox Dobrée, Douglas Lethaby, John C. Robins, Charles Williams, Frank H. Townsend, Charles A.T. Riesco y Con. Constanduros entre los más antiguos, y Arthur D. King y Héctor Wilson entre los más recientes. También a los que sin desarrollar un rol empresarial de relevancia, sí ganaron connotación por su participación en el seno de la colectividad, tales como el pastor Williams, varias veces mencionado, William Booth y George P. Brown.

La intensa y determinante actividad que unos y otros realizaron durante décadas, en particular en el mundo de los negocios, contribuyó a cimentar el prestigio de que se trata dentro y, más aún, fuera de la comunidad británica regional. Tan sólo en lo interno sus nombres y apellidos se repitieron en instituciones como el British Club, The Anglican Society y la logia masónica Strait of Magellan. Todos ellos, estancieros, empresarios y ejecutivos encontraron en Magallanes –como en todo el sur de la Patagonia– un ambiente naturalmente favorable, casi excepcional, para su inserción y desempeño, donde además pudieron introducir las formas de trabajo, hábitos sociales, juegos y deportes, además de bienes de toda clase que les eran propios en la patria de origen, hasta dar forma a un genuino ambiente britano-patagón *sui generis*. De allí que se sintieron absolutamente a gusto y actuaron en consecuencia, aunque, claro está, con diferentes matices en sus correspondientes comportamientos.

Pero, asimismo, por tal causa, se generó en el seno de la inmigración una situación censurable de exarcebación de las diferencias de estatus económico y social, de sentido aristocratizante, que devino odiosa en muchas ocasiones, circunstancia particularmente notoria en el caso de los que detentaron posiciones de poder y autoridad por lapsos prolongados.

Los gerentes o administradores de las compañías ganaderas en particular, ha escrito Elizabeth Dooley, en opinión que compartimos, *repentinamente se*

encontraron en posiciones de poder que jamás habrían podido alcanzar en Gran Bretaña. Ellos llegaron a ser la aristocracia y algunos no permitieron que otros descollaran. Leslie Greer, quien se inició como conductor de carros y ascendió hasta ser gerente general de la Explotadora, fue nombrado Rey de la Patagonia [Jones por su parte afirma que se le conocía por el remoquete de "Dios"[63]]. *Ser ovejero o un empleado era considerado lo más bajo de lo más bajo y muchos fueron tratados en consecuencia por sus "superiores". Mucha gente fue lastimada y todavía hoy la molestia reaparece en algunos recuerdos. Esta actitud prevaleció no sólo en el trabajo sino también en la vida social de la comunidad*[64] [65].

¡Cuánto contraste entre ese proceder y el que en su hora tuviera como patrón Henry Reynard, por tantas razones un hombre estimable, particularmente por el buen trato y condiciones de trabajo que dio a sus ovejeros en su estancia, fueran éstos británicos o no, tanto que según recordaría Radburne se les calificaría como "*gentlemen sheperds*" ("caballeros ovejeros")![66] [67]. Por cierto, no fue el único patrón británico humanitario.

Así, ese elitismo que no tenía justificación tanto generó rechazo y segregación dentro de la propia comunidad británica en Magallanes, cuanto contribuyó a elaborar respecto de terceros ajenos un estereotipo equivocado.

---

[63] *Op. cit.*, pág. 59.

[64] *Op. cit.*, págs. 78 y 79.

[65] Una prueba de ese elitismo segregacionistas que pudo llegar a ser agraviante en ocasiones, se dio cuando el British Club rindió un homenaje de reconocimiento a los británicos residentes cuyos hijos habían combatido por Gran Bretaña en las dos guerras mundiales. Entre los injustamente excluidos de él estuvieron Roberto Mac Donald y su esposa Ana Dodman de Mac Donald, dos de cuyos hijos habían luchado en defensa de la patria de sus mayores y uno de ellos había muerto en acción. En procura de una explicación para lo que en verdad es incomprensible, hay que mencionar que Mac Donald se había desempeñado durante prácticamente toda su vida como administrador de la estancia "Entrevientos" de la familia Roux, establecimiento que aunque importante no tenía la magnitud de los de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, y era conocido como un hombre sencillo y afable, sin ninguna ínfula, todo lo cual pudo significar que para algunos él no "calificara" para un reconocimiento como el de que se trataba.

[66] Childs, *op. cit.*, pág. 69.

[67] Una prueba indirecta de ese trato se encuentra en el cementerio de la antigua estancia "Oazy Harbour" de Reynard (ubicada cerca de Puerto Oazy). Allí, entre otras, hay una tumba con lápida de mármol en la que se lee el siguiente epitafio: A *LA MEMORIA DE ANTONIO CURAMIL HIJO DE LA VALIENTE ARAUCO SERVIDOR FIEL CONSTANTE I DE UN CORAZON NOBLE AUNQUE ORIGINARIO DE UNA RAZA SIN CIVILIZACION MURIO A LOS 58 AÑOS DE EDAD EL 23 DE ABRIL DE 1889 RECUERDO DE SU PATRON Y AMIGO H. L. REYNARD.* Pensamos que difícilmente podría encontrarse otro testimonio tan expresivo de afecto y humanidad.

Ese era el auténtico *establishment* británico en Magallanes[68].

Expuestas la apariencia y la realidad, cabe agregar que sobre aquel segmento pretendidamente selecto se ha escrito ya lo suficiente. Es tiempo de ocuparse, pues, del contingente inmensamente mayoritario de la inmigración británica, la gente común, que, otra vez concordando con Elizabeth Dooley, fue la *que produjo un impacto profundo y prolongado* en la sociedad magallánica y *sus nombres persisten en la región*[69], al revés de los integrantes del grupo selecto y minoritario que no arraigaron ni dejaron descendencia en el territorio, salvo rara excepción[70].

No resulta fácil, en verdad, nuestro propósito, pues la gente común está normalmente cubierta por el anonimato y sus hechos, por tanto, son tenidos por irrelevantes aun llegando a sobresalir de momento. Este grupo importante, se reitera, estuvo conformado por los que por natural inclinación no dieron importancia a la vanidad social y aun habiendo adquirido alguna posición económica se mantuvieron deliberadamente prescindentes (caso en el que habría que mencionar a algunos estancieros como William Fell y algunos administradores ganaderos al estilo de Roberto Mac Donald), y por la enorme mayoría de los que durante su vida laboral sólo sirvieron en puestos inferiores, casi todos en la actividad criadora ovejera, donde, cuando más, pudieron acceder a la jerarquía menor de capataz. Gente que por lo común no presumió más que de ser "un buen y leal trabajador" (*a good and loyal worker*) para sus patrones y "un buen vecino" (*a good neighbor*) en los familiares barrios de la Punta Arenas y el Puerto Natales de otrora, donde establecieron sus hogares.

De ellos quien no vino contratado expresamente desde Inglaterra o Escocia como ovejero o para el desempeño de otro oficio rural, de cualquier modo al llegar a Magallanes no demoró en encontrar esos y otros tipos de trabajos

---

[68] Usamos el término en idioma inglés para expresar con él el sentido cabal y profundo que entre la gente de esa lengua se da al concepto, según la acepción que para el mismo encontramos en el *Oxford Advanced Dictionary* (Oxford University Press, 1989, pág. 409).

[69] *Op. cit.*, pág. 66.

[70] Para comprobarlo basta hacer un recorrido detenido por el Cementerio Municipal de Punta Arenas para sorprenderse por la cantidad de apellidos británicos, mayormente escoceses, entre los difuntos allí sepultados. Por otra parte, un catastro de las tumbas rurales que realizamos entre los años 1972 y 1975, nos permitió comprobar que a lo menos un tercio de los restos que muestran identificación (42 de 123) corresponden a gente de origen británico.

similares. Unos y otros se desempeñaron así a lo largo de toda una vida haciendo, por lo general, gala de un servicio eficiente, leal y honrado. Muchos de ellos formaron familias chilenas con paisanas o con mujeres de otra procedencia étnica, tuvieron los bienes y propiedades que sus ahorros les permitieron adquirir, se arraigaron con fuerza en Magallanes y su descendencia continúa hasta el presente.

Esa gente, cabe insistir, es posible que nunca pisara el British Club y muy pocas la iglesia de Saint James, y sólo algunos de sus hijos pudieron acceder a la enseñanza formal en escuelas inglesas. En su inmensa mayoría vivieron aislados en los campos o en las ciudades conviviendo ocasionalmente con algunos otros connacionales de su categoría y con familias de extracción chilena o europea. Fue en todo y por todo gente común (*common people*). Esta, donde quiera moró o acabó por residir llevó consigo sus usos y costumbres culinarios, sus gustos estéticos, sus formas peculiares de vida que procuraron adaptar a las propias de Patagonia. Inclusive algunos escoceses trajeron consigo sus prendas de vestir –kilts– que con su diseño textil (tartan) daban cuenta de su pertenencia a algunos de los tantos clanes de su terruño, y sus infaltables gaitas con las que en momentos de alguna celebración o de simple nostalgia revivían musicalmente los aires populares de las tierras bajas y altas del país natal. Nada de eso, que se sepa, ocurrió en Punta Arenas, pero sí en lugares de Ultima Esperanza[71]. Si hubo atuendos típicos y gaitas ¿por qué no también otras prácticas populares y folklóricas como las pruebas de fuerza (lanzamiento de postes)? No es imposible que ello sucediera habiendo, como había, tanta gente de origen escocés en los campos magallánicos.

Conocer someramente algo de las vidas de uno que otro ayuda a la mejor comprensión del conjunto.

Cabe comenzar con Arthur Button, un británico atípico, como que fue de los contados inmigrantes que, hasta donde sabemos, nunca trabajó para una

---

[71] En el libro de Cuentas del antiguo Hotel "Tres Pasos", se encuentra una anotación correspondiente al día 10 de febrero de 1906 que menciona entre los deudores a un tal *Mac Laud* [¿Mc Leod?] *(que toca la gaita)*, (Archivo de Documentos Inéditos, Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes).
Debemos a doña Peggy Mac Kay de Fell otro dato sobre la materia y que se refiere a Kenneth Mac Lean, hijo de inmigrantes y educado en Escocia, que a su retorno trajo consigo una gaita y solía tocarla mientras trabajó en algunas estancias de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego.

compañía ganadera, y más porque teniendo educación y cultura fue de los poquísimos que tuvo algún devaneo literario y escribió páginas de recuerdos.

Inglés, originario del condado de Linconshire, llegó a Punta Arenas siendo un hombre de 35 años hacia 1905 y no demoró en viajar por la vía marítima hacia Ultima Esperanza, territorio que entraba por entonces a una segunda fase del desarrollo colonizador, tras la etapa propiamente pionera que en cierto modo había concluido con los remates de tierras fiscales de setiembre de ese año y que, como resultado de una jugada empresarial magistral inspirada y dirigida por Peter Mc Clelland, cabeza del grupo financiero y mercantil Duncan Fox en Chile y Presidente de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, había dejado virtualmente casi todo el patrimonio fundiario pastoril en manos de la ya poderosa compañía.

Al revés de la mayoría de sus paisanos, que buscando seguridad se empleaban en las estancias ovejeras, Button quiso instalarse por cuenta propia y para ello solicitó y obtuvo un retazo de campo fiscal en Punta Jamón, península situada entre los fiordos Eberhard y Ultima Esperanza, en verdad muy pequeño para una explotación pastoril, actividad que intentó y que únicamente le dio para mantenerse a sí mismo y a los suyos, por lo que debió complementarla con tareas agrícolas como la elaboración de quesos y mermeladas, la crianza de gallinas y venta de huevos, productos que vendía en el vecino Puerto Prat y, después de 1911, en Puerto Natales.

Formó familia con Mary Ann Gamble, de cuya unión nacieron sus hijos Arthur, Francis y Leslie. De ellos el varón falleció en 1930 mientras cumplía con su servicio militar en Punta Arenas, y pasado 1940 su hermana menor, quedando únicamente Francis que sobrevivió a su madre, fallecida en ese último año, y a su padre, cuyo deceso ocurrió en 1956, permaneciendo célibe y viviendo como una ermitaña en la propiedad paterna, rodeada de muchísimos gatos y algunas gallinas[72].

Button fue un enamorado de la naturaleza patagónica; sensible y culto como era dejó páginas escritas donde relató recuerdos y anécdotas del pasado

[72] La conocimos personalmente, ya muy anciana, a fines de los años de 1960, en su casa de Puerto Prat. En su pobreza y abandono, conservaba sin embargo la dignidad propia de la gente de otra época. Era, en verdad, la imagen viva de un mundo desparecido hacía mucho tiempo.

local o virtió sus sentimientos, material literario ciertamente valioso que sólo se ha podido rescatar en parte. Así, debe verse en Arthur Button a un auténtico cronista del viejo tiempo pionero de Ultima Esperanza, al que la posteridad recordaría por su bonhomía, y, definitivamente a un británico magallánico atípico[73].

Malcom (Callum) Mac Kay, natural de Ashmore, isla de Lewis, Escocia, emigró a la Patagonia en 1914 contratado para trabajar como ovejero en la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, siendo destinado a la estancia "Cerro Guido", Ultima Esperanza, establecimiento en el que permaneció durante siete años. Entonces retornó a su tierra natal para casarse con Christine Mac Donald que lo había esperado entretanto. La pareja viajó a Chile, donde Malcom recuperó su trabajo en la Explotadora, enviándosele ahora como capataz de la Sección Lazo. Allí vivieron virtualmente aislados de todo contacto humano, en medio de una naturaleza fuerte, atractiva y sugerente, a la vista del espléndido macizo del Paine, y allí, asimismo, fue creciendo la familia con los hijos Aulay (1923), Peggy (1925) y Allan (1927). Cuando se enteraba el segundo septenio de su permanencia en la estancia, Mac Kay tuvo una excelente oportunidad de promoción y cambio en el trabajo, ahora para hacerse cargo de la administración de la estancia "Laguna Blanca-Wagner", puesto que le franqueó su experiencia en la crianza ovejera. Marchó pues la familia hacia el nuevo destino, situado en un escenario natural completamente distinto, el de la pampa magallánica, en una estadía que habría de prolongarse por tres décadas y en cuyo inicio nació otra hija que llevó el nombre de su madre (1930). Malcom y Christine quisieron para sus hijos la mejor educación posible que les permitieron sus ingresos económicos y los enviaron a Escocia para un aprendizaje escolar formal. Desde allí, al cabo de varios años de permanencia, retornaron únicamente Aulay y Peggy, pues los otros hermanos decidieron permanecer en la tierra de sus abuelos. Ya mayores, Peggy contrajo matrimonio con John Fell Rudd, de recia estirpe anglo escocesa-patagónica, y Aulay, a su turno lo hizo con Amelia Musac, de ascendencia croata, dándose origen así a sendas nuevas familias de probada raigambre regional que harían honor a sus ancestros.

Y así podrían contarse muchas otras historias mínimas, por el mismo estilo, como la de William Clemens, originario de Devon, Inglaterra, que llegó a

[73] Debemos estos antecedentes a la gentileza del señor Ramón Arriagada, de Puerto Natales, cuya hija ha traducido al español parte del interesante material documental recuperado hasta ahora.

Punta Arenas en 1885 a los 17 años y se empleó como ovejero en la estancia "Fenton", iniciando un servicio laboral que culminaría como capataz, puesto que mantuvo durante muchos años hasta su jubilación. Allí conoció a Winifred Hansen, malvinera de origen sueco, con la que contrajo matrimonio en 1918, unión de la que nacieron sus hijos Marjorie (1920), Elizabeth (1926), Mary (1927), Thomas (1931) y Gloria (1933), de los que sólo la primera y el cuarto prolongaron su estirpe contrayendo nupcias con chilenos (familias Vásquez-Clemens y Faúndez Clemens).

También John Barbour, escocés como tantos inmigrantes, nacido en Kelvin Grove, Glasgow, de arribo relativamente tardío a Magallanes pues lo hizo recién en 1920 tras haber servido bajo las banderas británicas en la Primera Guerra Mundial, en la que tuvo un comportamiento que le mereció ganar cuatro condecoraciones. Como otros paisanos trabajó en la ganadería en diferentes estancias de la Patagonia y la Tierra del Fuego, alcanzando en una de ellas la responsabilidad de administrador. Formó familia con María Sofía Nielsen Ortiz y dejó descendencia chilena.

Peter Crean llegó a Magallanes en 1922, procediendo de Argentina, junto con su esposa Catalina Rolston, ambos nacidos en Irlanda, y tuvieron nueve hijos chilenos que les han dado una abundante descendencia. Crean trabajó en estancias de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, alcanzando la jerarquía de capataz.

Charles Pardon, natural de Falmouth, Cornwall, en el sudoeste de Inglaterra, donde nació en 1873, era un mecánico electricista que emigró a las islas Falkland en 1908 en busca de una ocupación conveniente, que no encontró allí, por lo que el año siguiente reemigró a Punta Arenas, donde a poco de llegar obtuvo un empleo satisfactorio en la Compañía de Luz Eléctrica y que mantuvo por años, hasta su fallecimiento en 1924. De espíritu inquieto, como otros en ese tiempo ocasionalmente lavó arenas auríferas en el río de las Minas, sin mayor suerte, pero estando en esos afanes, acompañado por Frank Saunders, encontraron indicios de presencia de hidrocarburos. Este hallazgo los entusiasmó, en una época en que la búsqueda de petróleo animó a muchos. Consiguieron hacer algunos análisis de muestras minerales, cuyo resultado los condujo a solicitar pertenencias mineras, pero, al fin, todo no pasó de una ilusión. Aficionado a la ebanistería, con habilidad para el tallado en madera, fabricó muebles de rara calidad, que algunos de sus descendientes aun

conservan. Casó con Delfina Lineros, natural de Antofagasta, unión de la que hubo diez hijos, que dieron origen a nueve familias britano-chilenas: Pardon-Vera, Vera-Pardon, Trujillo-Pardon, Muñoz-Pardon, Pardon-Cárcamo, Pardon-Délano, Arizmendi-Pardon, Pardon-Miranda y Espinoza-Pardon.

William John Dodman, natural de Norfolk, Inglaterra, emigró a las islas Malvinas antes de 1880 y contrajo allí matrimonio con Elisa Bishop, también inglesa. Al parecer aprendió de joven el oficio de cocinero, actividad que pasaría a ser el trabajo de toda su vida. En efecto, emigró a Punta Arenas al promediar la primera década del siglo XX con su familia, acrecida con los hijos John, Ellen, Charles y Elina. Aquí posteriormente se agregaron Ana, Ethel, Alfredina, William, Malvina, Thomas y Alexander. Su vida laboral comenzó en el frigorífico de Puerto Sara, donde prestó servicio como cocinero por años, para trasladarse después a diferentes estancias de la firma ganadera Hamilton & Saunders. Con esa modesta pero digna faena culinaria pudo criar y educar a su numerosa prole que, con el correr de los años, daría origen a varios troncos familiares chileno-británicos. Así, los Dodman-Santos, Robertson-Dodman, Dodman-Scott, Dodman-Pérez, Mac Donald-Dodman, Dodman-Mancilla, Dodman-Fabijanac, Dodman-Navone y Dodman-Zeballos, que al presente alcanzan a un centenar de descendientes.

Parecido es el caso de William Emmott, malvinero de ascendencia inglesa, quien arribó a Magallanes en 1898 con su esposa Dora Emma Ibberson y los hijos Walter y William, a los que se agregaron más tarde Agnes y Robert. Trabajó como ovejero, de preferencia en establecimientos de campo de Ultima Esperanza, donde se radicó desde un principio y en el que vive parte de su numerosa descendencia chilena. Frederick Beattie, originario de Escocia, donde había nacido en 1871, sirvió como policía durante algunos años y hacia 1897-98 decidió emigrar a la Patagonia. A poco de arribar a Punta Arenas contrajo matrimonio con Elspeth Walter, unión de la que nacieron sus hijos Alexander (1900), Frederick (1901), George (1903) y Vanesa (1905). Ingresó a la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego y trabajó toda su vida en la isla homónima, desempeñándose como carrero en la estancia "Cameron". Sus hijos fueron todos campesinos y trabajaron en diferentes estancias de la Explotadora, alcanzando las jerarquías de capataces de ovejeros y de peones, y dieron origen a familias con descendencia hasta nuestros días.

Pero la figura que, sin duda, puede definir con su aventurera existencia al común de la gente británica, es John Mac Lean Frazer.

Originario de Rosshire, en Escocia, donde nació en 1864, salió de su patria todavía muy joven con destino a las islas Falkland. Como tantos de sus paisanos, antes y después de él, allí se contrató para realizar faenas de campo que, con el conocimiento que todo buen escocés porta consigo como herencia cultural, hizo del mismo un buen ovejero. Hacia 1883, cuando sólo tenía 19 años, reemigró a la Patagonia para trabajar en la ganadería ovina que recién se iniciaba en ese vasto territorio y, si se daba la suerte, para iniciarse como estanciero. Así fue como, encontrándose en Punta Arenas, se asoció en 1887 con un paisano, Merrick Mac Lean, para poblar una fracción de campo en Santa Cruz, Argentina. En esa preocupación se hallaba cuando el año siguiente determinó incorporarse al grupo de británicos, entre ellos Thomas Saunders, William Hope, Henry Jamieson y John Hamilton, que planeaban adquirir ovinos y caballares en la provincia de Buenos Aires para trasladarlos posteriormente hasta el sur con fines de poblamiento pastoril. Fue así coprotagonista de una faena históricamente memorable, conocida como "el gran arreo de la Patagonia", que demoró un año y medio en su desarrollo y que fue exitosamente completada al arribar unas 5.000 ovejas y 500 caballos en buen estado, sin embargo de haberse sorteado dificultades diversas propias de una marcha que se extendió por unos dos mil kilómetros a través de territorios desérticos y poco conocidos soportándose climas en general poco favorables.

Al cabo del memorable arreo, Mac Lean retornó a Punta Arenas en donde continuó empeñado en introducirse en el negocio ovejero. Primero lo hizo participando en una especie de mediería con Enrique Wagner (1889), pero siempre buscando instalarse por cuenta propia, fijó su interés para ello en los campos de precordillera de la zona central de Magallanes y así obtuvo en octubre de 1891 la autorización de la Gobernación del Territorio para ocupar un terreno baldío de 10.000 hectáreas en el sector conocido como Punta del Monte, al oeste de la laguna Blanca. Ello sin perjuicio de gestionar la adquisición en propiedad de otra cantidad de campos semejantes en el sector argentino de El Zurdo, entre la frontera internacional y el río Gallegos. De esa manera, cuando su situación económica se mostraba auspiciosa, el 2 de octubre de 1894 contrajo matrimonio en Punta Arenas con la malvinera Mary Ann Cameron Mac Call, hija de John, el primer escocés experto en ovejería que llegó a Magallanes para

servir como administrador de José Nogueira en su establecimiento de "Peckett Harbour", y posteriormente socio de Mauricio Braun en la estancia "Dinamarquero". Braun, además fue testigo en el matrimonio.

El desarrollo de la explotación no fue fácil pues los campos de Punta del Monte no eran de los mejores para el objeto y durante sus etapas de principio y desarrollo hubo que soportar el rigor de inviernos excepcionalmente crudos, con pérdidas importantes en la dotación animal. Así, hacia fines del siglo XIX, Mac Lean decidió buscar otro lugar más propicio para iniciar un segundo establecimiento, el que encontró en el sector norte de las Llanuras de Diana, en el distrito de Ultima Esperanza, donde la colonización pastoril se había iniciado hacía pocos años. Allí dio comienzo a una explotación en sociedad con su hermano Murdo (1898).

En su actividad, John Mac Lean debió acreditar prestigio como hombre respetable y confiable, con vocación de servicio público, pues en 1902 el Gobernador de Magallanes, Carlos Bories, lo designó por decreto 164 de 6 de marzo Comisario de la Sección V Punta del Monte, con la responsabilidad del ejercicio de autoridad menor para varios fines administrativos y policiales.

Pero la situación empresarial que pintaba mejor para el colono pionero, comenzó a cambiar a partir de 1903, época en que el gobierno chileno decidió llevar a remate las tierras fiscales de Patagonia hasta entonces ocupadas por arrendatarios o meros tenedores, circunstancia que le obligó a entregar sus campos una vez que estos fueron subastados por un tercero, ya que Mac Lean no consiguió reunir el capital suficiente como para tomar parte en el remate, pues todo cuanto poseía lo tenía invertido en sus animales e instalaciones. Concentró entonces su actividad criadora y sus intereses en la zona del lago Balmaceda que ocupaba, pero allí tampoco consiguió permanecer pues en setiembre de 1905 la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego remató ésos y otros campos de Ultima Esperanza, con los que la misma principió a consolidar el que sería a poco andar su enorme latifundio ganadero de Magallanes.

Aunque en uno y otro caso la desocupación de los terrenos explotados no fue inmediata, pues Mac Lean gozó de un plazo de gracia para ello, lo que evitó la ruina de sus correspondientes explotaciones ya castigadas por algunos inviernos excesivamente severos, hacia 1908 debió abandonarlas definitivamente. Se estableció entonces con su esposa e hijos, que ya

sumaban ocho, en el incipiente caserío que se formaba junto al río Natales, futuro puerto homónimo, a cuyo desarrollo aportó instalando la primera panadería del lugar y promoviendo la apertura de una escuela particular, de la que fueron alumnos sus propios hijos[74].

Pero para un hombre esforzado que había vivido hasta entonces por y para la faena criadora ovejera, la forzada inactividad debió afectarlo anímicamente y fue así que se empeñó en encontrar un terreno apto para ello, aunque el mismo se situara en los lindes mismos del ecúmene territorial. Lo encontró al fin, al cabo de seis años de espera, en el sector del fiordo Erezcano en el pie oriental de la cordillera de los Andes, en donde el *holding* Braun & Blanchard tenía la estancia "San Juan", cuyos derechos e instalaciones adquirió Mac Lean pagándolos con quinientas acciones de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, que su esposa Mary Ann había recibido en herencia de su padre John Cameron. El campo era, definitivamente, muy inferior en calidad a los que el pionero había poseido, no obstante lo cual John Mac Lean se aplicó a su explotación con la misma energía desplegada otrora en otros lugares.

Pero la mala suerte de antaño parecía no querer abandonarlo y fue así que en agosto de 1918 aquél demandó el amparo de la Gobernación de Magallanes para continuar con su explotación, ante una amenaza de desalojo. Ocurría que el campo en que la misma se encontraba, así como otros terrenos fiscales de la periferia del ecúmene occidental de Magallanes habían sido concedidos años antes por el Supremo Gobierno a Juan Tornero, un conocido especulador de la época, quien buscó aprovechar la ventaja que le daba su situación legal para despojar virtualmente a muchos colonos que con gran esfuerzo y no poco sacrificio habían conseguido hacer surgir explotaciones ganaderas, que recién al cabo de años podían arrojar algún resultado económico satisfactorio.

En su presentación, el antiguo poblador pionero, ya con 56 años a cuestas, edad en la que otros afortunados que habían sido sus compañeros iniciales vivían con holgura económica y algunos, inclusive, eran unos potentados, argumentaba:

---

[74] El maestro fue Edward Small, un británico que había residido en Punta Arenas.

[...] el infrascrito, menos afortunado que ellos no ha podido progresar debido a circunstancias ajenas a su voluntad; en los primeros años de trabajo algunos inviernos crudísimos me ocasionaron pérdidas considerables de animales que por poco me llevan a un completo fracaso, pero no sufrí desaliento sino que tuve más fe. De todo lo que vengo diciendo a U.S. se desprende que soy uno de los primeros pobladores de campos en la Patagonia chilena, que tengo doce hijos y varios nietos todos chilenos y que actualmente exploto un campo fiscal en la región de Ultima Esperanza que pronto tendré que desalojar para entregar valorizado a los actuales concesionarios, salvo que el supremo gobierno determine otra cosa. Pues bien, si U. S. estima que todos los méritos me dan derecho para reclamar la protección del supremo gobierno y pedir se me conceda el campo que exploto en arrendamiento directo sin intervenciones interesadas, y si U. S. hace valer su influencia en mi favor y obtener para mí lo que con tanto empeño solicito, deberé a U. S. el haber conseguido mi tranquilidad para esperar los últimos años que me restan de vida en este rincón de la patria de mis hijos y de mis nietos, rodeados de todos, de todos los míos con la satisfacción íntima de haber trabajado treinta y cinco años en pro del progreso del territorio[75].

Su reclamo justiciero fue acogido por el Supremo Gobierno y así la estancia "San Juan" continuó en manos del pionero escocés, que la manejó con la colaboración de sus hijos mayores hasta 1940 y que los mismos prosiguieron por algunos años más tras el fallecimiento del progenitor. Allí Mac Lean encontró al fin si no el bienestar económico que merecía, a lo menos la tranquilidad que esperaba para su numerosa familia, en especial para su querida Mary Ann, su abnegada compañera de aventuras pobladoras, quien falleció todavía joven, 45 años, el 21 de julio de 1920, en Puerto Natales, cuatro meses después de dar a luz a Elena Patricia Jessie, su última hija. Antes habían nacido John, en 1895 (+ 1978), James William, en 1897 (+ 1967), Jane Ann, en 1898 (+ 1986), Mary Betsie, en 1900 (+ 1990), Thomas Charles, en 1902 (+ 1987) y Susana Edith, en 1904 (+ 1992), todos ellos en Punta del Monte; siguieron Frank Douglas, en 1907 (+ 1970) y Roderick Duncan, en 1908 (+ 1996), en el sector del lago Balmaceda, y, por fin, Cluny Cave, en 1911 (+ 1989), Murdo Domingo, en 1912 (+ 1989), Rebeca Mabel May, en 1915 (+ 1993), Margaret Violeta Natalia, en 1917, y la mencionada Elena Patricia Jane, quien vivió hasta 1987.

---

[75] *Familia Mac-lean en la Patagonia, Parte I*, documento inédito cuyo conocimiento agradecemos a su autor, Dr. Sergio Mac Lean G.

El viejo luchador, un pionero auténtico por donde se le considere y un típico hombre común británico, falleció en Puerto Natales el 27 de setiembre de 1940, gozando del afecto ciudadano, dejando en su patria de adopción una familia numerosa con un fuerte arraigo local, a la que legó tal vez como única herencia el ejemplo de su vida laboriosa, que su descendencia ha recogido y cultivado como se manifiesta en los campos del comercio y de la industria, y en el ejercicio prestigiado de las profesiones liberales, honrando así la digna memoria del fundador.

Los mencionados, como tantos otros cuyas historias personales y familiares son harto parecidas, todos originalmente inmigrantes modestos y sencillos, se radicaron en la tierra magallánica que no tardaron en adoptar como la nueva patria. Escoceses, mayoritarios en los campos, e ingleses en los centros urbanizados, todos se fueron adaptando paulatinamente a las condiciones naturales y ambientales de la Patagonia y la Tierra del Fuego, regiones en las que, especialmente los primeros y más todavía aquellos que procedían de las *highlands*, pudieron encontrar más de alguna semejanza en paisajes y climas con los que les eran familiares. Frugales y austeros, aceptaron las comodidades mínimas y el aislamiento, en muchos casos, y se concentraron en sus empleos, en los diferentes niveles que pudieron alcanzar. No todos, está claro, fueron ovejeros aunque sí una buena parte de ellos trabajó en la faena rural por excelencia –la ovejería–, pero otros fueron jardineros, carpinteros, herreros, carreros, cocineros, mozos o sirvientes, amas de llaves, gobernantas o institutrices, algún minero... en fin. Aquí arraigaron y formaron sus familias británico-chilenas, según se ha visto, y a su modo y medida, en diferentes posiciones laborales contribuyeron a la forja del Magallanes moderno, particularmente al exitoso desarrollo de la crianza ovina y sus derivados industriales que darían merecida fama a la Región Magallánica en los mercados mundiales.

Cabe reiterarlo; la gente común entre los inmigrantes británicos fue la que realmente dejó una huella ponderable en diferentes aspectos referidos al adelanto social, económico y cultural de la región.

Los "gringos duros"

En una sociedad surgiente de frontera colonizadora como era la del Territorio de Magallanes entre el quinto final del siglo XIX y la primera década del XX, en que el afluir inmigratorio fue el componente demográfico principal, no fueron extraños algunos individuos de carácter rudo, aptos para cualquier faena por desagradable que fuera; comúnmente eran excelentes jinetes y amansadores, resistentes y frugales cuando la necesidad lo exigía, pero también comilones y buenos bebedores, juerguistas y jugadores, y quizá por ello, amigos de trampas y jaleos; fáciles de violentar como solían ser, ello los hacía particularmente peligrosos cuando eran rápidos para el uso del cuchillo, el revólver o el rifle. No eran necesariamente tipos situados fuera de la ley, pero sí muy cerca de sus límites, lo que hacía que la gente tranquila los mirara con temor y rehuyera un trato frecuente con ellos. Eran, en síntesis, los tipos "duros", originados de la concurrencia de sus propias índoles airadas, acompañadas quizá de una instrucción escolar insuficiente, y de las circunstancias ambientales connaturales a un territorio semi virgen, de indesmentible fuerza y rigor, y escasamente poblado, donde la autoridad o sus agentes podían ser, y de hecho a veces lo fueron, arbitrarios, y cuando así y todo los mismos faltaban en algún distrito, allí sólo imperaba la ley del más fuerte... y en casos había que serlo de verdad[76]. *Un caballo para llevarlos*, escribió Herbert Childs, *un país salvaje para vagabundear y sin interferencias de nadie, era todo lo que pedían de la vida* [...] *Se habían aferrado a una existencia del tipo más duro y desdeñaban cualquier otra*[77]. Esta especie caracterizadora del ámbito rural del principio de la colonización parece haberse dado de preferencia entre los inmigrantes británicos, en tanto que los mismos fueron los más numerosos en la fuerza de trabajo.

Una suerte de paradigma, por la leyenda que originaría y la difusión literaria que conseguiría más tarde fue James Radburne, el famoso Jimmy, al que ya se ha hecho referencia, y sobre el que no cabe abundar.

Por el relato que Herbert Childs hace de su vida, sabemos de otros "casos duros", también británicos, a los que conoció y con los cuales convivió por un

---

[76] El concepto que los adjetiva como "duros" (*hard cases*), tuvo vigencia ocasional en la literatura histórica en lengua inglesa al hacerse referencia a personajes del pasado natural. Véase para el caso las obras ya citadas *A yankee in Patagonia* de K. y R. Barret, y *El Jimmy, bandido de la Patagonia*, de H. Childs.

[77] *Childs, op. cit.*, pág. 47.

tiempo Radburne en la estancia "Springhill", Tierra del Fuego. Eran todos ovejeros y como tales responsables ante sus patrones (también ingleses) del ganado que pastaba en los enormes campos abiertos. Ello significaba que cuando durante los recorridos habituales advertían huellas de tropelías indígenas, esto es, robo de ovejas, se comunicaban entre sí mediantes señales de humo y se juntaban para seguir los rastros de los ladrones, recuperar los animales y, de cualquier modo, castigar a los indios sélknam, matándolos a tiros o como fuera.

Ello llevó a algunos de estos sujetos a aficionarse al cruel oficio y devenir cazadores de indios. *Cuando le ordenaban hacer algo que desde el punto de vista de su crianza británica parecía terriblemente errado,* escribió el periodista norteamericano mencionado recogiendo las palabras del Jimmy, *lo hacía y con la intención de hacerlo tan bien como pudiera cualquier otro. Las cacerías de indios no eran tan románticas como se las había imaginado, ni podría admirar el sistema que estaba liberando a la Isla de sus nativos, pero eran parte del trabajo y al mismo tiempo más excitantes que nada que hubiera hecho antes*[78].

Radburne recordaría después los nombres de varios de estos *hard cases* que fueron sus compañeros. Así Sam Hyslop, tristemente célebre como matador de indios y que recibiría de ellos más tarde su merecido, lo que le costaría la vida. También un tal Mac Donald (de los tantos que portaron ese apellido), todavía más cruel que aquél, al que los naturales que llegaron a temerlo como al que más llamaban el "hombre del caballo blanco", por el animal que montaba, y varios otros, *mayormente ingleses*, como recordaría avergonzado, que se hicieron notar por su crueldad extrema, particularmente con las mujeres indias después de abusar de ellas. Otros "duros" mencionados fueron William (Bill) Downer y Ernest Swinhoe, que ganarían alguna fama con sus ulteriores andanzas patagónicas y acabarían como individuos decentes.

La vigilancia o cuidado de los campos ganaderos fueguinos, bien se sabe, dio origen, en el caso de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, a un empleo especial, el de *border keepers*, suerte de eufemismo para el desempeño laboral de muchos ovejeros con pocos escrúpulos, muchos de ellos de origen británico[79]. En esta cruel e inhumana actividad cobraría particular

---

[78] Ibid. Pág. 49.

[79] Véase sobre el particular nuestro estudio "Panorama de la colonización en Tierra del Fuego entre 1881 y 1900", en *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen IV, Punta Arenas, 1973.

fama Alexander Mac Lennan, más conocido como "Chancho Colorado" por su aspecto físico rubicundo, que se desempeñó como administrador de una de las estancias de José Menéndez en la Tierra del Fuego argentina[80].

Si algunos de ellos pudieron sufrir en carne propia el rigor de la ley que aplicaban o quizá morir en ella, para otros los años y la vida progresivamente civilizada que fue imponiéndose por doquiera contribuyó a morigerar los ímpetus juveniles y a enmendar su carácter violento, y con el tiempo devinieron pacíficos trabajadores, pero no obstante persistió por años la memoria de los hechos de estos "gringos duros"[81].

Ciertamente esos y otros casos de rudeza brutal e inhumanidad protagonizadas por británicos, por suerte excepcionales, no pueden ser soslayados en la consideración siquiera somera de los hechos de la inmigración de esa procedencia en Magallanes. Pero, así y todo, siendo parte de una realidad histórica los mismos sólo ponen pinceladas de sombras que permiten caracterizar mejor, con más nitidez, lo que fuera dicho fenómeno social y por tanto aquilatar apropiadamente el papel constructivo, decente y humanitario de la inmensa mayoría, que es, en definitiva, lo que califica a la inmigración británica en la Región Magallánica.

Un personaje singular: el administrador de una gran estancia ovejera

La crianza ovina en forma extensiva como actividad económica novedosa en Chile importada de las Islas Malvinas, debió ceñirse para su desarrollo a las prácticas, técnicas y estándares propios de la tradición criadora anglo-escocesa adoptada en ese territorio archipielágico atlántico. Entre las primeras

---

[80] Años atrás, en 1990, en un artículo titulado "El genocidio sélknam: nuevos antecedentes" (*Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, volumen 19), dimos cuenta de un hecho homicida protagonizado por Mac Lennan y algunos de sus trabajadores, y que conocimos por una carta privada del ingeniero James C. Robins, que fue testigo de lo ocurrido, a un amigo de Inglaterra. Por lo demás hay varias referencias incriminatorias en contra de Mac Lennan en autores como Lucas Bridges, Martín Gusinde y Alberto De Agostini, entre otros.

[81] La tradición local recogió tempranamente el nombre de "Gringos Duros" como un sucedáneo para la denominación oficial de la estancia "Oazy Harbour" de la Sociedad Explotadora, ubicada en el distrito centro-oriental de Magallanes continental, para el que nunca se ha tenido una explicación satisfactoria. Es por eso que, a base de lo expuesto en el texto, pensamos que con esa nominación un tanto peyorativa se quiso hacer memoria de algunos tipos rudos que hicieron fama durante su vida laboral en el distrito mencionado de la Región Magallánica.

y con carácter de esencial estuvo la de confiar la responsabilidad del manejo de los establecimientos rurales a hombres expertos, conocedores de su oficio y de reciedumbre probada como para vivir en las condiciones más rigurosas en lo tocante a comodidades y aislamiento, si se daba el caso, como eran los escoceses, en primer lugar, y los otros británicos (ingleses, irlandeses, australianos y neozelandeses), en seguida.

Ello dio origen a un empleo calificado y singular en la evolución histórica de la ganadería magallánica –y patagónica–: el de "administrador de estancia", que devino toda una institución respetable en el ordenamiento rural meridional.

Este empleado ejecutivo, de absoluta confianza patronal, con sus conocimientos técnicos, su dominio progresivo de la realidad natural del ambiente rural meridional (topografía, recursos hídricos y de pasturas, abrigo y clima) y con su intuición, fue el agente responsable directo del curso exitoso de la explotación. De allí que siempre fuera bien remunerado, lo que en ocasiones permitió a algunos hacerse de un capital por la vía del ahorro para, así, retirarse y establecerse por cuenta propia como hacendados.

La figura típica del administrador como culminación de la jerarquía laboral rural y, en general, de la estructura administrativa conocida durante la vigencia del período de la gran ganadería ovina o ganadería latifundiaria (1877-1972), tuvo propiamente principio histórico con la organización de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego.

Esta, por su envergadura fundiaria, su dotación de ganado, su eficiente estructura administrativa, su fuerza económica y su consiguiente poderío e influencia, conformó un caso único e irrepetido en la gran ganadería ovina sudpatagónica durante su prolongada vigencia (1893-1973), pero también fue el paradigma tipificador de la organización laboral agraria en el territorio austral americano, sobre el cual pudo originarse y descansar la eficiencia productiva y sus elevados estándares históricos. El acceso a la carrera administrativa en la jerarquía ejecutiva de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego no parece haber estado normado, sino que el mismo fue determinado a lo largo del tiempo por la necesidad y la costumbre. Así, si en la etapa organizativa de la Sociedad los puestos de responsabilidad se fueron ocupando con personal calificado especialmente contratado en Escocia, Malvinas o en el mismo Magallanes, según se fue requiriendo, una vez que el sistema estuvo debidamente

estructurado debió idearse una forma para disponer de reemplazos por distintas eventualidades.

Esta situación debió darse en el contexto comprensivo del legítimo interés de terceros por acceder a empleos en una compañía de tanto prestigio, que garantizaba estabilidad y buenos salarios. De ese modo, tanto pudieron hacerse empeños personales ante la Gerencia General en Punta Arenas u obtenerse recomendaciones de personas influyentes ajenas o pertenecientes a la misma Sociedad (Directorio en Valparaíso). En el primer caso, eran esenciales las acreditaciones de experiencia y competencia ganadera (ovejera) que los interesados podían exhibir.

Naturalmente era muy importante como complemento respaldatorio la nacionalidad que se poseía. Así, quienes eran de origen británico (en un principio y durante largo tiempo los nacidos en Gran Bretaña o en sus colonias y más tarde sus hijos chilenos), tenían una ventaja insuperable respecto de cualesquiera otros. En segundo lugar, estaban los alemanes y los nórdicos (noruegos, suecos, daneses). Este que debió ser una suerte de requisito ineludible tuvo extensa vigencia, tal vez no menor a medio siglo, esto es, hasta promediar los años 40 del siglo XX, conformó una norma común para toda la ganadería patagónica y se flexibilizó a partir de entonces, aunque prefiriéndose a los chilenos de origen británico por sobre los chilenos de otra procedencia nacional, quienes pudieron ingresar si disponían de buenas recomendaciones.

Corriendo el tiempo fue también importante la circunstancia de ser hijo de un antiguo servidor de la compañía, vale decir, alguien formado culturalmente, por así decirlo, en la tradición empresarial. Se dieron igualmente los casos de aceptación de hijos de otros estancieros magallánicos, aunque de carácter ocasional y siempre con relevancia menor a la circunstancia anteriormente mencionada.

Durante la última época de la Sociedad, a partir de los años 30, se exigía a los candidatos tener escolaridad completa (inclusive la enseñanza media o humanística). Puntos a su favor brindaba la posesión de algún título profesional o grado técnico referido a la actividad agraria (Escuelas agrícolas o equivalentes).

Una vez aceptado el postulante, adquiriría la calidad de *cadete* o *aprendiz de ganadería* y se enviaba a cualquiera de los establecimientos rurales de la

Sociedad, según se necesitara. Allí pasaba a depender directamente del subadministrador (o "segundo" en la jerga interna). De esa manera se daba principio a un empleo que, según se diera el comportamiento, le haría acceder a la máxima jerarquía ejecutiva en toda una vida de trabajo.

El objetivo primordial era hacer de este novato un empleado ejecutivo eficiente al cabo de un período variable de algunos años, por lo común no menos de cinco, durante el cual se le sometía a un entrenamiento riguroso y exigente, inclusive severo, tan completo como podía hacerse de acuerdo con los cánones de la tradición formativa anglo-escocesa. El cadete, así, debía poner el máximo de interés, de esfuerzo y dedicación para adquirir conocimientos, habilidades y técnicas referidos al oficio de criador ovejero, que al fin le dieran experticia confiable.

Debía, literalmente, aprender a hacer de todo y, además, bien ejecutado. De partida, a obedecer, haciendo honor al antiguo aforismo de que para saber mandar había que saber obedecer. En la posición inferior en que se hallaba al ingresar y no obstante estar destinado a la línea productiva ejecutiva, además de seguir las órdenes o instrucciones de su superior natural, el subadministrador debía acatar y cumplir las que le daban el o los capataces, empleados de responsabilidad que, aunque integraban la estructura laboral productiva, pertenecían a un escalafón subalterno[82]. Inclusive podía quedar subordinado al jefe de la cuadrilla que ocasionalmente integraba.

Así, a vía ejemplar, debía aprender a montar, si no poseía esa habilidad, pues el caballo fue el medio habitual de movilidad interna durante un extenso período; a alambrar, arreglar corrales, esquilar ojos, castrar corderos, arrear piños, sacar cueros de ovejas o vacunos muertos encontrados durante los recorridos de campo, hacer las entregas de animales a frigoríficos y otros trabajos extraordinarios o excepcionales entre otras actividades. Cuando ya tenía alguna veteranía debía responsabilizarse del galpón de esquila en la temporada de faena, reemplazar a los capataces y asumir otros encargos de mayor importancia, en fin.

---

[82] Había capataces de diversa clase, según especialidades del trabajo ganadero: de ovejeros, de campañistas (encargados de las tropillas de caballos y de los vacunos de cada estancia); de peones y de carretas, carros y vehículos de transporte de tiro en general. Existía, además, el cargo de capataz de sección de un rango mayor y de más responsabilidad y atribuciones.

Su trabajo diario, que comenzaba –como el de los demás empleados– a las 7 horas A. M., debía realizarse sin horario, inclusive en sábados, domingos o feriados, sin derecho a sobretiempo. Permanecía un año redondo en su lugar de trabajo y sólo "bajaba" a las ciudades cuando le correspondía el feriado anual o, excepcionalmente, por razón de enfermedad.

Tenía derecho a poseer una tropilla propia de caballos para su uso (generalmente seis) y también perros ovejeros. Se hospedaba en el "comedor chico" (casa de empleados), en donde disponía de una habitación confortable para sí solo o que podía compartir con otro. Su alimentación era, como la de todos, abundante y buena y sin cargo. Disponía allí de biblioteca y entretenimientos como mesa de billar y otros para su mejor entretenimiento y para llenar su tiempo de ocio. Recibía, como todos, puntualmente el cheque mensual de su remuneración. Podía alternar libremente con sus pares en funciones, pero debía cuidarse de fraternizar con los trabajadores a quienes habría de dirigir más adelante. Por una antigua costumbre, devenida norma, le estaba vedado contraer matrimonio mientras permaneciera en ese nivel inferior, lo que sólo podía hacer cuando alcanzaba la jerarquía de subadministrador. Ello, porque no había en los cascos casas unifamiliares para el efecto. Si esta norma era infringida –lo que alguna vez sucedió- eso significaba la interrupción de la carrera, que entonces únicamente podía llegar hasta el nivel de capataz, en el escalafón subalterno.

Finalmente, lo que se quería de un cadete era no sólo la seguridad de una cabal formación profesional, sino además que a lo largo de toda su carrera –como a todos los demás empleados de la Compañía, pero en especial a los ejecutivos– tuviera una honradez a toda prueba, honorabilidad y una lealtad absoluta e inconmovible a la misma. Por cierto, ello se consiguió siempre, al punto que se hizo proverbial la tradicional fidelidad del personal de la Explotadora hacia su empresa.

La cara visible de la autoridad de una estancia grande era el subadministrador, cargo al que por ascenso llegaba un cadete con todo su entrenamiento cumplido y con una cuota variable de experiencia laboral, sólo cuando se producía una vacante. Podía así esperar años antes de ocupar el cargo y luego para ascender al nivel superior, pues aunque la carrera existía, la movilidad dentro de la misma era normalmente lenta y aleatoria. De él dependían directamente los capataces, cadetes y empleados de apoyo, además del resto de los trabajadores del establecimiento.

Su función ejecutiva le hacía estar en íntimo y permanente contacto con el administrador, con quien se reunía a diario a primera hora de la mañana para recibir las órdenes del día y para tratar sobre la marcha de la estancia. Cumplida esta rutina, se reunía con los capataces para transmitir las órdenes referidas al quehacer cotidiano. Pero, asimismo, tenía la responsabilidad de verificar el estado de los campos y animales, para lo cual periódicamente hacía recorridos personales, inicialmente a caballo (durante los primeros tiempos) y después, cuando la modernidad se impuso y cuando la posibilidad de acceso lo permitía, en vehículo automotor a su cargo.

Entre sus garantías y prebendas estaba la muy importante de tener licencia para contraer matrimonio. Para ello se le asignaba una casa apropiada (la segunda en calidad en el casco), con comodidades suficientes, aunque limitadas, y jardín. Su sueldo era bueno y disponía de las asignaciones de provisiones mensuales, de mozo de patio y de otras complementarias que afirmaban su condición superior.

En su vida de relación social alternaba con sus pares o equivalentes, tales como el contador, el ingeniero o algún otro técnico calificado (agrónomo o veterinario) e, incluso, con sus subalternos, como los cadetes. Todo ello va, de suyo, en el entendimiento de una convivencia respetuosa de calidades y jerarquías.

La carrera jerárquica rural llegaba a su culminación con el puesto de administrador. En el mismo residía la suma y la plenitud del poder administrativo, que incluía la facultad de contratar directamente con terceros algunos trabajos especiales como ejecución de alambrados, reparación de caminos, obras de saneamiento y construcciones menores. Cuando la envergadura de los mismos era mayor, la decisión correspondía a la oficina principal de Punta Arenas, a la que aquél representaba la necesidad y hacía la correspondiente petición. Era la autoridad superior del establecimiento y, como tal, sus decisiones eran indiscutibles. Actuaba y era visto, sobre todo en antiguos tiempos, como un verdadero señor feudal, y se cuidaba de que tal imagen se mantuviera, pues en cierto modo lo requería el sistema imperante. Pero ello significaba también que tenía la máxima responsabilidad de todo el sistema operativo y productivo a su cuidado, y debía responder por ello –en todo evento– ante la Administración General de la Sociedad.

El administrador y sus congéneres disponían de hecho de la autoridad sobre el extenso ámbito rural magallánico. El Gobernador del Territorio, más tarde Intendente de la Provincia, en la lejana Punta Arenas, ejercía virtualmente una autoridad nominal sobre esa vastedad territorial, únicamente a través de la policía. Pero sucede que esta se hallaba ubicada en los cascos de las grandes estancias, que les proporcionaban los edificios para sus cuarteles, los alimentos, el forraje y hasta la caballada, lo que la ponía en manos de los todopoderosos administradores, que así en la realidad pasaban a ser los señores locales.

Ese poder omnímodo se vio inclusive reforzado cuando la Gobernación de Magallanes después de 1907 invistió a los administradores como "Comisarios Rurales", autoridad administrativa inferior creada en reemplazo de los antiguos subdelegados en la estructura orgánica del gobierno interior del Territorio, condición que le dio mayor significación a su jurisdicción.Pero con ello debió, de tal manera, hacerse inevitable el surgimiento de abusos y arbitrariedades, dado que era imposible distinguir en ocasiones entre el legítimo interés público y el particular de la poderosa sociedad.

Si ha de tomarse a un conocido poblador de Ultima Esperanza como lo era Rogelio Figueroa como vocero de la gente común, he aquí lo que ante dicha situación éste expresaba en 1911 al Gobernador de Magallanes: *Aquella rejión, señor, no parece un pedazo de territorio chileno, es una factoría inglesa en donde se ha erigido el abuso como réjimen y el atropello como sistema...*[83] Todo a propósito de diversos hechos acaecidos en aquel distrito, que calificaba de atropellos, reclamando que se designara un subdelegado que diese garantías de imparcialidad y que no fuese, por tanto, empleado de la Explotadora, que podía actuar, como actuaba, amparado en el poder factual de esa compañía en las zonas rurales.

La Gobernación se hizo cargo de esos reclamos y como la situación también incomodaba a la mencionada compañía, se volvió al antiguo sistema reinstalándose los subdelegados, nombramientos que se cuidó recayeran en personas ajenas a aquella sociedad. Sin embargo de ello, fue voz común en muchas ocasiones que la conducción de los asuntos públicos –particularmente en el distrito de Ultima Esperanza–, se hizo en cabal

[83] Carta publicada en el diario *El Comercio* de Punta Arenas en su edición del 3 de abril de 1911. Tomado de la obra del autor *Ultima Esperanza en el tiempo* (Punta Arenas, 1985).

consonancia con el superior interés de la poderosa empresa. Esta, por otra parte, con sus grandes medios y recursos sabía corresponder la condescendencia de los agentes estatales supliendo a menudo las carencias de la cicatería u olvidos gubernativos.

Tornando al administrador, una función que le era privativa era el control y supervisión de la cabaña (criadero) de animales finos (en los establecimientos que contaban con esta dependencia) y que conformaban la valiosa reserva genética que garantizaba el mantenimiento cualitativo y la posibilidad de mejoría de la raza ovina. A contar de 1960 y una vez que la Sociedad Explotadora, desde entonces denominada Ganadera de Tierra del Fuego, se interesó en el fomento de la crianza bovina de raza Hereford (en especial en las estancias del distrito de Ultima Esperanza), esta actividad fue supervisada y dirigida por los administradores de los establecimientos en los que se introdujo ese tipo de ganado.

El hecho de poseer la suma del poder y facultades le hacía vivir casi aislado de su personal, con el que por lo común no alternaba, salvo excepciones en épocas más recientes. Tiempos hubo –varias décadas– en que solamente hablaba en inglés –idioma común de uso obligado–, pues el castellano, si lo poseía, no lo dominaba suficientemente como regla general. Sólo en el tercio final de la historia de la Sociedad Explotadora, cuando la misma comenzó a "chilenizarse", el idioma castellano se generalizó en la vida y actividades cotidianas de los establecimientos rurales.

Su relación directa hacia abajo se daba únicamente con el subadministrador y, cuando procedía, con el ingeniero. Con sus pares, otros administradores, era corriente el trato, pudiendo visitarse entre sí con alguna frecuencia o estar en contacto permanente por la vía telefónica y, por supuesto, hacia arriba, con la Administración General. De manera eventual se relacionaba con terceros ajenos a la Compañía, cuando éstos tenían alguna autoridad o jerarquía y, también, recibía de modo ocasional las visitas de algún miembro de la dirección superior de la Sociedad, incluyendo el Directorio de la misma.

Una relación aperiódica solía tenerse con el delegado de los trabajadores, particularmente en épocas de agitación obrera como las hubo durante la década de 1910 e inicios de la siguiente, aunque actuando siempre en

permanente comunicación con la Administración General. Del buen criterio y prudencia del administrador -y había buen cuidado superior de que tal sucediera- dependía el que la convivencia prosiguiese armónica y la producción mantuviese los perfeccionados estándares alcanzados.

Controlada de tal manera la situación, con mano quieta pero firme, la vida rural transcurrió casi insensiblemente, año tras año, en medio de una tranquilidad admirable, de hecho una paz bucólica.

Los trabajadores insertos en ese rígido marco de organización y convivencia se habituaron pronto al mismo, pues les iba en ello la estabilidad laboral. Pronto entendieron que no había más alternativa que la de someterse razonablemente al orden existente. Cierto es que con el tiempo pudieron tener algún margen de movimiento, pero eso pudo interpretarse como una concesión formal que no alteraba, ni alteró, el fondo del sistema rural instituido.

Aquéllos podían en materia de reclamos y aspiraciones tener las ideas que quisieran, siempre que no buscasen la subversión del orden social, pero debían sujetarse a las normas estrictas imperantes. Los obreros, campesinos por lo general, aceptaron sin oponerse esa regulación paternalista, que de cualquier modo les brindaba una seguridad que ninguna utopía podía reemplazar a conformidad.

La Sociedad Explotadora consiguió de esa manera tener una presencia omnímoda y un grado tal de poder virtual, que hizo de la misma el árbitro factual de la vida rural magallánica.

La Explotadora brindaba a sus administradores las mayores comodidades posibles (un empleado superior contento rendía mejor), y en ello, puede afirmarse, no se ahorraban gastos. Sus casas eran las mejor edificadas y adecuadamente mantenidas, amén de amplias y gratas para sus moradores. Erigidas en los sitios más abrigados de los cascos de las estancias, siempre separadas de las demás construcciones, eran claramente visibles a distancia por la arboleda que las rodeaba y protegía generando un microclima, y más cercanamente por los bien cuidados jardines y quintas que poseían, protegidos de los vientos por empalizadas elevadas. Era común que tuvieran también invernaderos para hortalizas y flores; también, aunque de modo

excepcional, una cancha de tenis (como el caso de la estancia "San Sebastián"), y por fin patio, gallineros y construcciones de servicio y garaje.

Además de un buen sueldo (que se ahorraba completo), el administrador recibía provisiones sin límite (licores, exquisiteces), asignaciones especiales que con el tiempo incluyeron el uso de automóvil propio (con provisión de lubricantes y combustible, fuera del mantenimiento mecánico), en sustitución del coche de caballos de los primeros tiempos. De igual manera, casi hasta el final de la vigencia empresarial, los administradores recibían cada tanto tiempo un pasaje de ida y regreso para viajar a Europa con la familia.

El administrador permanecía en el cargo, en tanto era acreedor de la confianza superior, hasta la edad de retiro y podía –como todos los demás empleados– ser trasladado a otras estancias según la conveniencia o necesidad de la Compañía, o ser removido, si se daba el caso, aunque ello pudo ser excepcional. Por último, el más eficiente de los administradores, en un nivel jerárquico definido por dicha cualidad, podía alcanzar hasta los rangos de Subadministrador o Administrador General de la Sociedad.

Aquí cabe transcribir el testimonio sobre la vida de este personaje, brindado por un viajero observador y veraz, el capitán de ejército Arturo Fuentes Rabé, quien recorrió la isla grande de Tierra del Fuego en 1918, esto es, en plena vigencia del tiempo dorado de las sociedades ganaderas.

El señor CharlesL. Donaldson –obviamente escocés–, *persona fina y distinguida, tiene bajo su administración los intereses de "Caleta Josefina". Hace ya media hora que le estamos oyendo cantar junto a las flores de su jardín. Dispuestos a adelantar nuestras investigaciones, vamos a saludar al Administrador y a agradecer las atenciones recibidas la noche anterior.*

Alto, bien formado, vistiendo traje de caza con polainas y jockey, avanza hasta nosotros y nos saluda como lo hiciera con viejos amigos. Enciende después una gastada pipa y permanece un rato observándonos detenidamente.

Llama nuestra atención su vista penetrante y su raro modo de mirar; manteniendo un ojo a medio cerrar, abre desmesuradamente el otro, y clava sobre su interlocutor una mirada de águila, audaz y escrutadora. Parece querer imponerse

con este sistema "sui generis" y ello, tal vez, debe producirle buen efecto cuando trata con sus subordinados.

Comienza por presentarnos la casa habitación; nada falta en ella. El confort reina en todas partes y sólo así nos explicamos que estos hombres, cultos y caballerosos, puedan sacrificarse en medio de las soledades y en el corazón de Tierra del Fuego.

Como agregados a una casa completamente amueblada y cómoda, se levantan espaciosos locales, bien calefaccionados, donde no falta el billar, la billa y otros juegos análogos.

Junto a los muros de los edificios se cultivan hermosas flores de colores diversos, alegría del paisaje y encanto de las señora Donaldson y de su hijita, únicas compañeras del solitario Administrador.

La enorme chimenea de un estenso edificio arroja hácia los aires bocanadas de humo espeso y parduzco que, al ser atacadas por el lijero viento de la mañana, se desvanecen prontamente dibujando en las alturas siluetas caprichosas y fantásticas.

El Jefe sonríe satisfecho ante la energía que comienza a poblar sus dominios y lanzando llamaradas por su ojo escrutador, nos invita para visitar la estancia.

[...] *Por parte del Administrador, no se roza con ninguno de sus subordinados y sólo hace vida social, dentro de su hogar, con los escasos visitantes estraños a su dirección. Se visita constantemente con sus conjéneres de las otras estancias o sostiene con ellos prolongadas conversaciones telefónicas.*

El respeto hácia el Jefe, es absoluto y la "Casa Grande" se mira como el albergue del Dios Supremo que rije los destinos de la estancia.

Las distintas visitas, siempre encuentran atención y comodidad dentro de la "Casa Grande", y el Administrador se encarga de acompañar constantemente a los pocos visitantes durante los paseos o recorridos que estos últimos logran efectuar dentro del establecimiento, por esta causa muy raras veces se logra conocer el resto del personal o inquirir mayores datos que los que buenamente desea proporcionar el Jefe superior.

Todos los edificios se alumbran con parafina, a excepción de la Casa Grande que tiene instalación de acetileno[84].

Así era la más que figura, verdadera "institución" de la vida rural magallánica de otros tiempos, el administrador de una estancia grande.

Al mismo y a toda su especie singular, vale reiterarlo, estaba confiada la buena marcha del establecimiento ovejero. En esa misión –según fue fama- puso lo mejor de sí, su talento, conocimientos, experiencias e intuiciones en el mejor manejo del ganado para conseguir los mejores rendimientos y producciones, y, por ende, los más convenientes ingresos para la sociedad empleadora; del mismo modo en la conducción del trabajo colectivo para que el mismo se realizara dentro de los mejores estándares de eficiencia y calidad. Por lo mismo, su trabajo fue bien considerado y valorado en toda época. Por ello debe acreditarse a estos empleados responsables de jerarquía superior el excelente nivel de prestigio que históricamente consiguió la ganadería ovina magallánica en el país y en el mundo.

Como expresión de trabajo rural fue, igualmente, un caso paradigmático de un empleo especializado único en su género en el ordenamiento laboral chileno y al que, no obstante su especificidad, únicamente podría hallársele alguna semejanza de estilo con los empleos ejecutivos de las antiguas oficinas salitreras. Al fin y al cabo la ovejería magallánica y la extracción del abono mineral del norte chileno fueron dos explotaciones caracterizadoras del aporte tecnológico y financiero del genio británico en Chile, en una época determinante de su evolución económica del progreso y la modernidad.

Se trató, asimismo, de un caso histórico. No obstante su prolongada vigencia, ocho décadas, era una especie destinada a extinguirse a la larga, a lo menos en lo que se refería a sus caracteres tipificadores propios de un tiempo económico y de un esquema productivo ya superados. Pero la reforma agraria, entre 1970 y 1973, anticipó abruptamente su término. Hasta el nombre "administrador" ya viene cayendo en desuso. Hoy en día se habla de "encargado", figura que ni en contenido ni en atribuciones, menos en significación, se asemeja al estereotipo histórico que se ha procurado describir.

---

[84] Arturo Fuentes Rabé, *Tierra del Fuego*, tomo II, págs. 21 y 22 (Valdivia, 1922).

En el presente, ante una crisis casi crónica en la ganadería ovina por diferentes causas, entre ellas la determinante inestabilidad y bajo nivel de los precios internacionales de la lana, y el agotamiento de los campos tras más de un siglo de pastoreo selectivo, los estándares de calidad y la rendidora explotación, asociados íntimamente a la noción de la eficiencia administrativa demuestran el agotamiento de un orden y un sistema de vida rurales que nunca volverán, pero que sin duda hicieron parte de la aleccionadora historia moderna de la Región Magallánica.

Episodios de tristeza y alegría

El historial de los británicos de Magallanes registra sucesos que en su hora conmovieron de manera especial a la comunidad residente, ora alegrando corazones, ora acongojando ánimos, sentimientos que de cualquier modo permitieron fortalecer la identidad étnica y el espíritu patriótico nacional.

El primero de ellos, conmovedor por demás, tuvo ocurrencia en 1881 cuando la presencia inmigratoria anglo-sajona comenzaba a cobrar importancia. Se trató de la explosión de la corbeta de S.M.B. *Doterel,* ocurrido el 26 de abril de ese año cuando el buque, de paso para el Pacífico, a donde se dirigía para incorporarse al escuadrón naval de su bandera, de estación en aguas sudamericanas, arribó al puerto del estrecho de Magallanes en una recalada de descanso para su tripulación. Procedía de Sheernes, puerto del que había zarpado el 17 de enero, habiendo entrado al Estrecho el día 25 yendo a fondear al reparo de la isla Isabel. Desde allí había salido de madrugada el día 26, echando anclas en la rada de Punta Arenas a las 8.30 horas A.M. Era una nave nueva, como que había sido botada el año 1880 en el astillero de Chatham[85]. Se hallaba al mando del comandante Richard Evans, a quien secundaba un cuerpo de 11 oficiales. El resto de la tripulación hasta enterar el rol total de 155 hombres, lo integraban suboficiales, marineros, grumetes e infantes de marina.

Hora y media después de haber fondeado, exactamente a las 10 A. M., mientras se desarrollaban las faenas propias de la rutina náutica posteriores

[85] La "Doterel" era un buque de madera del tipo *screw sloop,* de 1.124 ó 1.130 toneladas (hay divergencia en las fuentes en cuanto al tonelaje); 170 pies de eslora, 36 de manga y 15,7 de puntal. Llevaba un armamento de seis cañones, dos de ellos de 7 pulgadas.

al fondeo y cuando el capitán se aprestaba para recibir a bordo la visita del Capitán de Puerto, Tomás Jürgensen, y del Vice-Cónsul británico, Henry Reynard, una formidable explosión producida en la santabárbara de proa hizo volar la cubierta superior y parte de los costados del casco de la corbeta, y junto con ellos a la mayor parte de la tripulación. El resto del buque se hundió en contados minutos en el mismo sitio de fondeo, en medio de la consternación de las tripulaciones de las goletas *Allen Gardiner* y *San José* que se encontraban fondeadas en las inmediaciones, y de muchos habitantes del pueblo que se habían reunido en la playa –como entonces era costumbre– para admirar la nave extraña.

Lucas Bridges, hijo del pastor Thomas Bridges, superintendente de la Misión Anglicana de Ushuaia, a la sazón en Punta Arenas, que junto con sus hermanos observaba el movimiento del puerto desde la ventana de la casa donde se hallaban alojados, dejaría un testimonio de la tragedia:

[...] *de repente* –escribiría– *se produjo una terrible explosión; seguidamente, se abrieron de par en par nuestras ventanas y una nube inmensa de humo negro salpicaba por lenguas de fuego y formas humanas lanzadas al aire, ascendió al cielo. ¡Ante nuestra vista horrorizada el buque de Su Majestad "Dotterel" había estallado!*[86].

Tal fue la violencia de la explosión, según recordarían otros testigos, que los proyectiles despedidos a la redonda dañaron algunas embarcaciones menores surtas en la bahía e inclusive fueron a caer sobre la población, afortunadamente sin causar perjuicio alguno. Sin embargo la fuerza expansiva de la explosión rompió vidrios y derribó puertas y ventanas en las casas.

Pasada la consternación provocada inicialmente por el trágico suceso, los tripulantes de las goletas antes mencionadas y gente de la Colonia que de inmediato se embarcó en botes, iniciaron la búsqueda y salvataje de los sobrevivientes. Fue aquella una triste tarea que muy pronto se advirtió como ineficaz: sólo pudieron recogerse doce sobrevivientes. ¡El siniestro había cobrado 143 vidas!

Entre los rescatados estaba el comandante Evans, quien estaba bañándose cuando un ordenanza le avisó que había fuego en la santabárbara.

[86] *El último confín de la Tierra.* Emecé, Buenos Aires, 1952, p. 64

Reaccionando con rapidez, subió a cubierta y se lanzó de inmediato al mar. Segundos más tarde se produjo la explosión. Además de Evans, salvaron el teniente J. M. Stokes, el tesorero o pagador J. N. Colborne, el ingeniero Henry Walter y ocho miembros de la tripulación. Del resto, durante todo aquel día trágico y en el siguiente se recogieron partes y cuerpos mutilados los que fueron sepultados en el cementerio de la Colonia, en medio del sentimiento de pesar de toda la población, en una ceremonia fúnebre dirigida por el pastor Bridges.

Informado el Almirantazgo Británico sobre el suceso, se inició el sumario de rigor a cargo de una corte marcial, a fin de determinar la responsabilidad del caso. El veredicto se hizo público el 3 de setiembre de aquel año 1881, liberándose de todo cargo al comandante Evans y al resto de los sobrevivientes. En cuanto a la causa que pudo provocar la explosión, se la atribuyó a los gases procedentes de un cajón de pintura que habría estado en la vecindad de la fragua. La volátil emanación habría provocado un incendio que antes de ser controlado alcanzó la santabárbara con las dolorosas consecuencias conocidas. Como este accidente se repitiera tiempo después en otra nave de la Armada Británica, afortunadamente con resultados menos trágicos, el Almirantazgo ordenó retirar dicho tipo de pintura de naves y astilleros a fin de prevenir nuevos desastres.

A mediados de mayo, apenas a tres semanas del siniestro de la *Doterel* arribó a Punta Arenas el buque *Garnet*, también de la Armada Real. Conducía un grupo de buzos que traían la misión de ubicar los restos de la corbeta. Estos fueron encontrados a once brazas de profundidad, en dos partes: una, correspondiente a la mayor parte del casco, con 96 pies de largo, y otra, menor y muy deteriorada, con 25 pies de largo. De ello puede conjeturarse que la explosión destruyó y aventó casi un tercio de la corbeta, junto con maquinaria, cañones, mástiles, anclas y otras piezas que quedaron desparramados sobre el fondo marino.

En esta faena de búsqueda colaboró el *Penguin*, otra nave de la Armada Real que tocó en Punta Arenas por esos días y de paso para Inglaterra. Se logró así recuperar algunos cadáveres, cañones, mástiles, vergas y aparejos. Tanto los restos humanos como los demás elementos recogidos fueron entregados al capitán Medlycott de la corbeta de Su Majestad *Turquoise* que por entonces

arribó al puerto magallánico, y en el que habría de permanecer por algún tiempo.

Esta circunstancia y la consiguiente sepultación de los restos, motivaron un homenaje de recordación para los camaradas que habían perecido en estas aguas amigas. Para el efecto se construyó un cenotafio de madera, de forma cuadrada, en cuyo frente se consignó el homenaje mediante una leyenda en inglés, que traducida expresa así:

"En memoria/ de los/ oficiales/ y/ tripulantes/ de/ H.M.S. Doterel/ destruida por una explosión en/ Punta Arenas/ el 26 de abril de 1881/ Erigida por/ H.M.S. "Turquoise"/ Julio 1° 1881/ Que Dios les conceda descanso eterno/ y permita que la luz eterna brille sobre ellos".

En los otros tres lados fueron inscritos los nombres de las víctimas. El sencillo monumento erigido sobre la tumba donde descansaban los restos, fue coronado por una cruz hecha con trozos de masteleros de la nave siniestrada.

Desde entonces, pasó a constituir una tradición que cada vez que arribaba a Punta Arenas una nave de la flota de Su Majestad Británica, se rindiera un homenaje de recordación de las víctimas de la *Doterel*, en su tumba del primer cementerio de la ciudad.

Cuando corriendo los años el progresista desarrollo urbano de la antigua colonia requirió de una nueva necrópolis, el mencionado recinto funerario fue quedando paulatinamente fuera de uso y, abandonado, las tumbas fueron objeto de la incuria propia del transcurso del tiempo.

Así entonces, en 1936, a cincuenta y cinco años del acontecimiento, el Alcalde de Punta Arenas Ernesto Pisano determinó rescatar del abandono a los restos de los marinos británicos, disponiendo su traslado al cementerio principal. La oportunidad la proporcionó la inminente llegada del crucero de Su Majestad Británica *Ajax* al puerto magallánico. De esa manera y en forma solemne el día 22 de diciembre del año mencionado se realizó el traslado de los restos de las víctimas de la *Doterel*, en un acto funeral del que participaron autoridades, tropas y el comando y tripulantes del crucero.

El antiguo monumento funerario erigido por la *Turquoise* fue desarmado y sus partes llevadas al frigorífico de Río Seco, industria cuyo gerente investía tradicionalmente la condición de representante consular del Reino Unido. La cruz fue posteriormente situada sobre la cima de una de las colinas que respaldan la localidad mencionada, sin que los transeúntes que solían apercibirse de la misma conocieran su origen. En cuanto al resto del cenotafio, el mismo se conservó desarmado en las bodegas del frigorífico. Descubiertas sus partes muchos años después, en 1980 fue donado al Instituto de la Patagonia, que ha devenido depósito final seguro de tanto patrimonio histórico regional[87].

Si el suceso relatado acongojó a los británicos residentes, tanto que por años se lo recordaría, las aventuras y peripecias antárticas y subantárticas de *Sir* Ernest Shackleton inflamarían de orgullo sus corazones en 1916.

Este atrevido marino y explorador había sido el primero que se había propuesto alcanzar el polo sur de la Tierra mediante una expedición que lo llevó hasta la latitud 88° 23' S. jamás antes alcanzada por el hombre en el hemisferio meridional del globo, intento que fracasó finalmente al no poderse superar las dificultades propias de las bravías condiciones de la naturaleza antártica, pero que le ganó una merecida fama como navegante y explorador polar. En 1914 y tras una cuidadosa preparación, Shackleton inició a bordo del velero *Endurance* una segunda expedición hacia el gran continente austral, partiendo desde Londres el 1 de agosto. Catorce meses después la nave quedaba aprisionada por el hielo cuando todavía se hallaba a mucha distancia de la tierra firme más próxima. Una vez que la situación de la nave se advirtió insuperable, tornándose peligrosa para la tripulación, Shackleton dispuso su abandono. Llevando consigo lo necesario para una sobrevivencia prolongada, los hombres, encabezados por su animoso jefe, caminaron sobre el mar congelado un largísimo trecho de decenas y decenas de kilómetros,

---

[87] El día 4 de setiembre de 1981, a un siglo cabal del suceso, el remolcador *Nautilus* que ingresaba al puerto de Punta Arenas pasó sobre el área del siniestro y su ecosonda registró una señal particularmente notable. La circunstancia feliz de hallarse a bordo el armador señor Francisco Ayarza, hombre enamorado de las cosas del mar magallánico y conocedor, por consecuencia, de sucesos marítimos históricos, le hizo suponer con fundamento que el instrumento había registrado restos que bien podían corresponder a los de la ya olvidada corbeta *Doterel*. Tras un reconocimiento del área, se determinó investigar y se envió un buzo para el efecto. La búsqueda tuvo éxito y de ese modo, tras sucesivas inmersiones, pudieron rescatarse diferentes partes y objetos de la nave siniestrada con los que posteriormente se montó en el Instituto de la Patagonia una exposición que permitió rendir un homenaje a los marinos británicos.

consiguiendo llegar finalmente hasta la isla Elefante en la periferia del continente antártico que enfrenta a Sudamérica. Allí, luego de dejar instalada a la mayor parte de su gente en un campamento precario, Shackleton adoptó la decisión de embarcarse en una ballenera para tratar de realizar una travesía de mil millas por el bravío océano Atlántico austral hasta la isla Georgia del Sur, en donde esperaba encontrar auxilios para rescatar a sus compañeros. En esa determinación tan temeraria como heroica Shackleton fue acompañado por un puñado de voluntarios.

La historia que siguió es demasiado conocida como para repetirla: la arriesgada y casi increíble travesía resultó exitosa, más todavía cuando al cabo de la misma llegaron a la costa opuesta a la base ballenera de Grytviken, circunstancia que exigió el cruce de las montañas elevadas y englaciadas que median entre una y otra, lo que originó otro viaje penoso hasta el límite mismo de la resistencia de los hombres, con un jefe animoso que parecía ser de hierro. Llegaron así a su destino para encontrarse con que no había posibilidad alguna de ayuda.

Preocupado por el contraste y angustiado por la suerte de sus compañeros que enfrentaban el rigor del invierno antártico confiados en su promesa de rescate, el bravo explorador se dirigió entonces a Montevideo, Uruguay, para organizar una expedición de auxilio, que no consiguió su propósito. Incansable, llegó hasta Punta Arenas, en donde con el apoyo de tantos compatriotas –ya enterados por las noticias de lo que para entonces era una verdadera epopeya–, pudo armar la goleta *Emma*, para una segunda expedición que tampoco consiguió superar la barrera del mar helado que debía trasponerse para alcanzar el punto en donde se hallaban los náufragos. Por fin, en un tercer intento, esta vez con el apoyo del Apostadero Naval de Magallanes, se puso a su disposición a la escampavía *Yelcho*, al mando del piloto Luis Pardo, que zarpó hacia el remoto y de momento casi inaccesible sur el 25 de agosto de 1916.

Así, en un viaje memorable por lo feliz, la nave chilena llegó el día 31 hasta la proximidad del precario campamento de la isla Elefante y se procedió de inmediato al rescate de los expedicionarios ingleses, quienes habían soportado estoicamente las penurias físicas y anímicas del prolongado e incierto aislamiento, en un reencuentro emocionante por demás entre el admirable y corajudo jefe y sus antiguos compañeros. Retornaron a Magallanes, arribando por la vía atlántica hasta Río Seco el 3 de setiembre

de 1916 y el mismo día al puerto de Punta Arenas, cuya población, que estaba enterada puntualmente de todo lo acontecido, les tributó un recibimiento apoteósico.

La alegría de los británicos residentes fue enorme y los corazones se inflamaron con el legítimo orgullo que provocaba la verdadera epopeya protagonizada por Shackleton y sus compañeros, que así había concluido felizmente, brindando al mundo una lección paradigmática de tenacidad, esfuerzo, sacrificio y heroísmo, espíritu humanitario y nobleza.

Las dos guerras mundiales en que se vio envuelto el Imperio Británico, a su tiempo, 1914-18 y 1939-45, fueron motivos de sentimientos encontrados.

El estallido de la Primera Guerra mundial conmovió a los hijos de Albión doquiera se hallaran y el patriotismo británico exultó en el seno de sus comunidades dispersas por el orbe. Tal sucedió en Magallanes y como en todas partes fue razón suficiente para afirmar la identidad nacional, despertar sentimientos generosos y generar acciones de solidaridad que llevaron a muchos varones jóvenes a retornar al Reino Unido para enrolarse como voluntarios en las fuerzas armadas. Los voluntarios de Magallanes enteraron el medio centenar y algunos de ellos perderían la vida en acción[88].

Entonces las reuniones sociales se multiplicaron por esos y otros motivos, y en las mismas se vigorizó el sentimiento de pertenencia nacional. En Punta Arenas, el Hotel "Royal", tradicionalmente el más británico de los establecimientos del ramo fue el local más recurrido para ello. ¡Cuántas veces sus salones debieron atronar con los coros entusiastas que entonaban los viejos himnos guerreros y canciones vernáculos! Estas manifestaciones se repitieron, ya disminuidas, durante los años de la postguerra con un ocasional reavivamiento para el "Armistice Day" (18 de noviembre de 1918, fecha del armisticio que puso término al conflicto en Europa). Desde entonces, durante

---

[88] La siguiente es la nómina de los voluntarios : B.E. Aylwin, R.T.D. Armitage, H.C. Barclay, T.C. Betteridge, R.K, Carroll, L. Bridges, J.B.W. Cater, T.C.B. Davies, S.T. Dockray, R.G. Douglas, M. Fenton, W.B. Farr, C.C. Ferrier, W.C. Fookes, H. Glassell, C.E. Hobbs, K.L. Ironside, C.T. Jacobs, H. Keith, P. Kemp, L.H. Maddams, L.H. Madden, T.L. Maybrick, J. Marples, J.W. Mathews, J.V.H. Marsters, H. McDougall, A.S. Maclean, F.H. Needham, F.J. Oerton, C.C. Paton, E. Piggott, H.W. Reynard, R. Ridell, M. Rooze, F.G.S. Scout, R. Shand, H.J.L. Slaughter, T.C. Slaughter, A.F.T. Townsend, K.A. Townsend, R.S. Waldron, H.O. Waller, A.C. Wands, R. Webb, F.H. Williams, D.C.S. Williams, H.D. Wrinch y F. Wood.

más de medio siglo en Punta Arenas se vio en aquella fecha conmemorativa, en las solapas de los vestones de los varones y en los vestidos de las damas, la tradicional amapola roja como símbolo de recordación patriótica[89].

Pero también, está claro, hubo momentos de tristeza cada vez que se supo o hizo recuerdo de los voluntarios de Magallanes caídos en combate, trece en total durante las dos guerras, unos británicos de nacimiento y otros chilenos de ese origen[90].

Legado cultural

Es preciso convenir en que una presencia inmigratoria de las características como las que se han señalado en esta obra, debía necesariamente dejar para la posteridad expresiones duraderas de diferente clase que ciertamente los descendientes chilenos han procurado mantener pero que, además, han trascendido al resto de la sociedad que hubo de asimilarlas, siquiera en parte. Como haya sido, ese conjunto de manifestaciones dan forma al legado cultural de la inmigración británica que aún pervive y que integra el patrimonio histórico e intangible de la Región Magallánica.

Así entendido el punto, cabe considerar por separado las principales muestras de ese legado.

Tecnología de la crianza ovejera y del manejo rural

Aunque se han mencionado varias veces uno y otro aspectos como aportes propios de los británicos en Magallanes, debe insistirse en su valor como

---

[89] El origen de la costumbre derivó del hecho que en los cementerios británicos en Francia eran comunes esas flores, que desde entonces fueron adoptadas como símbolo recordatorio. Esta información la debemos a la gentileza de doña Peggy Mac Kay de Fell.

[90] En el Cementerio Municipal "Sara Braun" de Punta Arenas, en el cuartel donde se concentran los restos de los difuntos de origen británico, hay un cenotafio conmemorativo en cuya lápida, de granito negro, se lee: *In Memory of those from Magallanes/ who made the Supreme Sacrifice/ whilst serving with the British Forces/ 1914-1918/ L.G. Douglas C.V. Hardy J.V.H. Marsters H. McDougall J.W. Mathews D.C.S. Williams H.O. Wrinch T.C. Turner/ 1939-1945/ J.R. Booth W.T. Mac Donald H. Nielsen R.W. Trehern G.W. Wood/ Their name liveth for evermore.*

legado vivo y vigente a más de un siglo y un cuarto desde la introducción de los ovinos como recurso susceptible de explotación económica, tanto es así que hasta el presente el modelo tecnológico y el de manejo operativo en la ganadería lanar de Magallanes, en particular, y de la Patagonia, en general, han seguido siendo sustancialmente los mismos introducidos y desarrollados por aquéllos en la época colonizadora fundacional, con las inevitables modificaciones menores que han ido imponiendo la experiencia y la modernidad.

Abundando, ello vale en lo tocante a la organización productiva y al ordenamiento operacional; al tipo y especialidad de la mano de obra; a la periodificación y calendarización precisas de las etapas y faenas específicas a partir del comienzo del año ganadero (ovejero), esto es, el encaste, la esquila de ojos, la parición y marca de los corderos, el destete y aparte de las crías, la esquila y baño de los animales, la selección del ganado para la renovación de la dotación anual, y la venta de la lana, cueros y animales que expresan finalmente el rendimiento económico y la calidad de la producción.

Vale también para lo referido a la práctica de la esquila, en forma mecanizada, y al tratamiento de la lana cortada, al enfardelamiento y almacenaje de la misma para los efectos de su ulterior despacho a los mercados; al tratamiento de los cueros y otros productos ovinos; al diseño y construcción de las instalaciones propias de la explotación ovejera extensiva, como son los alambrados (introducidos en el país a contar de la década de 1880), para la separación de campos y potreros, con su complemento de tranqueras y puertas; a las "mangas" para la selección de los animales y los cargaderos para los mismos; a las zanjas y canales, y a los cercos de protección, en fin.

Vale para la introducción y empleo eficaz del perro ovejero como auxiliar insustituible del pastor a cargo de una majada o un piño de ovinos. Animal inapreciable y compañero noble y fidelísimo del hombre de campo, el perro ovejero magallánico desciende directamente de los ejemplares de la raza *border collie* traídos por los ovejeros escoceses como parte de sus contratos de trabajo, mezclados entre sí en ya incontables generaciones. En su variopinta presencia en los campos regionales muestran tanto los rasgos característicos físicos, como las cualidades de inteligencia, habilidad y docilidad de sus ancestros.

Vale, y ya con carácter de intangible, el estilo de vida rural surgido al cabo de más de un siglo de vigencia de la crianza pastoril, con sus tareas y artesanías; con sus vivencias, sentimientos y experiencias que han dado origen a una suerte de idiosincrasia, en cuanto representa una forma de ser y de expresarse, como de convivencia, y asimismo a expresiones folklóricas costumbristas, artesanales, poéticas y musicales, todo lo cual incluye la valoración de la libertad de vivir en espacios amplísimos, casi sin límites, con la comprensión y el aprecio por el paisaje y su sensación de infinitud, y por los animales y las plantas que lo pueblan, en una manera tal que el hombre ha pasado a ser consubstancial con la naturaleza. Todo ello, se reitera, es parte de una tradición que debe ser aquilatada especialmente por su significación socio-cultural en cuanto de la actividad rural ha derivado una forma de vida auténticamente campesina que integra a cabalidad lo más genuino del ser magallánico.

Formas arquitectónicas y de edificación

Se sabe acerca de la llegada de norteamericanos e ingleses entre los primeros carpinteros que se establecieron en la época inicial de la colonización de Magallanes, hacia 1870. Es a estos artesanos a los que cabe atribuir la introducción de formas arquitectónicas sencillas y sus correspondientes modalidades de construcción en lo concerniente a viviendas, que con su generalización acabaron por configurar el "estilo pionero" que tuvo una amplia difusión en el territorio durante el cuarto final del siglo XIX. Posteriormente el desarrollo socio-económico y el aumento de la riqueza colectiva fueron exigiendo nuevas expresiones arquitectónicas, algo más complejas en su diseño, ornamentación y construcción, para satisfacer tanto la comodidad de quienes debían morar en ellas, como sus preferencias estéticas, todo ello en un concepto de formas de vida calificadas por la comodidad y la confortabilidad propias de una sociedad en evolución. Aquí nuevamente se hizo manifiesta la influencia británica, con aportes que recogían estilos que en cierto modo recordaban modelos sencillos típicos de algunas regiones del Reino Unido, en una forma de utilización ecléctica que dio origen a otros estilos arquitectónicos locales, tales como los denominados "chalet" y "patagónico"[91].

---

[91] Cfr. Dante Baeriswyl R., *Arquitectura en Punta Arenas. Casas de Madera 1848-1948 Cien años de Historia* (Edición del autor, Punta Arenas, 2003).

Va de suyo que esos tipos de edificación de viviendas urbanas, siempre en madera, con el agregado novedoso del uso de fierro cincado corrugado para la techumbre y después, junto con la variedad lisa, igualmente para la cobertura de paredes en procura de mayor abrigo, incluyeron manifestaciones de diseño arquitectónico de interiores, que se combinaron con la introducción de mobiliarios y complementos de origen inglés, definiéndose y calificándose de esa manera ambientes domésticos que brindaban la sensación de confortabilidad que era propia del vivir británico. Estas modalidades en su generalización de uso tuvieron una variada aceptación desde lo más sencillo a lo más elaborado y complejo, influyendo de manera cierta en el "aire" particular que con el transcurso del tiempo asumiría la edificación urbana magallánica, lo que le daría definitivamente un carácter distintivo entre otras formas conocidas en Chile.

Pero, con todo, quizá el aporte más significativo, por lo duradero y generalizado, fue el que se registró en la zona rural tras la introducción de la ganadería ovina, según lo fue requiriendo su evolución y desarrollo.

Así, en efecto, con la vigencia del modelo de explotación agraria pastoril se impuso en el extenso ámbito rural magallánico una forma de poblamiento *sui generis* definida por el surgimiento de "estancias", vale decir, centros de actividad económica y de vida orientados exclusivamente a la actividad productiva ovina. Estos, en su organización espacial, en su diseño y desenvolvimiento, siguieron una suerte de patrón común, el modelo anglo-escocés adoptado –incluyendo las variantes surgidas de las experiencias australiana y neozelandesa–, definido en general por un ordenamiento y jerarquización constructiva que comprendían edificios e instalaciones varias referidos a la parte propiamente productiva y a la habitabilidad.

Entre los primeros destacaban el galpón de esquila -centro de la faena principal-, bodegas, talleres y oficinas, cuyas proporciones y calidad estaban en directa relación con la magnitud del correspondiente establecimiento y ésta, a su vez, con la dotación animal de cada estancia. Las instalaciones complementarias de otro tipo incluían graneros, caballerizas, establos, perreras y baños para animales lanares. El galpón de esquila, una invención australiana que después se adoptó en Nueva Zelandia y posteriormente en las Malvinas y en la Patagonia, ha sido, como lo es, el edificio principal del modelo de producción ovina introducido. De diferente tamaño, según la importancia del

establecimiento al que pertenece, el mismo ha mantenido desde su origen tanto la forma general, como la sectorización de uso y la dotación de complementos que lo singularizaran.

La parte habitable estaba definida por la existencia de las casas patronales que en ocasiones, según la magnitud e importancia de las estancias, podían llegar a ser verdaderas mansiones; en seguida, por las casas ocupadas por los administradores, subadministradores, capataces y empleados con familia (los menos), y los comedores de trabajadores, las cocinas y los pabellones para el alojamiento del personal permanente y del transitorio ("faeneros"). En las estancias pertenecientes a sociedades ganaderas la casa del administrador era la vivienda principal y correspondía en el hecho a la casa patronal, con la que se asemejaba en las formas y calidad de construcción.

En su diseño y estilo arquitectónico la casa patronal magallánica (y patagónica en general) conformó un producto híbrido en cuya inspiración pueden encontrarse rasgos que van desde las casas rurales de las tierras altas de Escocia hasta los *bungalows* coloniales, pasando por estilos como "el chalet" y "el patagónico" ya mencionados, este un fruto directo de una adaptación constructiva y de diseño como respuesta a los requerimientos locales de iluminación, comodidad de uso, distribución espacial interior y protección del viento y del frío (aislamiento), entre otros. En su diseño la casa podía tener techumbre a varias aguas, cuatro o más, dependiendo o no de la existencia de salientes o lucarnas. El resultado fue, por lo común, una casa más grata por la seguridad y la confortabilidad que brindaba a sus moradores, que por su atractivo estético y colorido exterior, aspectos que, por cierto, también se tenían en consideración. Interiormente, la preocupación alcanzaba hasta los menores detalles, de manera de brindar el máximo agrado a la vida cotidiana del administrador y la familia. Chimeneas y muebles de todas formas y tamaños, con su complemento de lámparas y cortinas, adornos varios y cuadros eran elementos que no podían faltar para dar el apropiado ambiente de *home* típicamente británico a esas viviendas características del ámbito y la vida rurales magallánicos. En este aspecto nada quedaba al azar, pues había una suerte de "gusto oficial", si se acepta el término, es decir, una normativa estética del interior de las viviendas inspirada directamente por la forma de vida británica, particularmente de la inglesa, suma de tantas vivencias y experiencias tradicionales, en especial por los estilos victoriano y postvictoriano, y por el modernista o *art*

nouveau, según los diseños en boga durante la época[92]. Estos ambientes, aunque progresivamente simplificados según se bajaba en jerarquía laboral, se repetían en las viviendas de los subadministradores y en las casas de empleados ("Comedor chico" en la jerga rural). Así debe entenderse que estos conjuntos habitados definidos por sus formas particulares de vida conformaran al fin verdaderos enclaves culturales del estilo propio del Reino Unido, en especial de aquel vigente durante el viejo tiempo imperial.

El conjunto edificado, productivo y habitacional, conformaba, como aun lo conforma, "el casco de estancia" característico en la vastedad de los campos patagónicos. Pero la influencia británica no se contrajo al solo aspecto de que se trata sino que incluyó asimismo el de los establecimientos industriales derivados y complementarios de la explotación ovejera como fueron las graserías y los frigoríficos. Estos, en sus correspondientes diseños arquitectónicos y en su planteamiento funcional se ciñeron cabalmente a la normativa vigente en el Reino Unido, habiéndose empleado en su construcción tanto material ligero o mixto (madera, fierro, cemento) o ladrillos. Este último caso se dio en los frigoríficos de Puerto Bories y Puerto Natales, inaugurados y puestos en servicio en el curso de la segunda década del siglo XX. Del primero de ellos se conservan al presente los edificios de ladrillo que representan una muestra cabal de la arquitectura industrial inglesa de la época post-victoriana, razón por la cual se ha otorgado al conjunto el carácter de Monumento Histórico Nacional, disposición complementada con la habilitación del primer Museo Histórico-Industrial en el país, inaugurado en noviembre de 2005[93].

Por último debe hacerse mención también a las formas austeras de arquitectura menor utilizadas en las sepulturas de británicos, con el empleo de mármoles y preferentemente de piedras graníticas grises o negras, con la inclusión excepcional de cruces célticas, como puede observarse en los cementerios de Punta Arenas y Porvenir, y en las tumbas dispersas por la inmensidad rural.

---

[92] Para una mayor y más completa información acerca del tema véase el capítulo "Los señores de la estepa: La vida patronal en las grandes estancias magallánicas", del autor, incluido en *Historia de la vida privada en Chile*, tomo II *1840-1925* (Rafael Sagredo y Cristián Gazmuri editores, Aguilar Chilena de Ediciones S.A., Santiago, 2006).

[93] Esta última decisión fue adoptada por la sociedad propietaria del antiguo establecimiento, formada por John y Sergio Mac Lean y Patricio Pavlovic Morrison, descendientes de inmigrantes británicos radicados en el distrito de Ultima Esperanza. La oportunidad de la inauguración se dio con la realización del V Congreso de Historia de Magallanes, realizado en Puerto Natales durante los días 3 y 4 de noviembre de 2005.

Unas y otras construcciones se fueron ciñendo en el tiempo, como se ha visto, a formas arquitectónicas de influencia británica, adaptadas a las características propias del ambiente patagónico-fueguino, definiéndose una suerte de patrón que adquirió un carácter notoriamente tipificador, que alcanzaría una amplia difusión por suelo chileno y argentino de la Patagonia y Tierra del Fuego, que con el correr del tiempo asumiría un significado patrimonial histórico[94].

Gastronomía y formas culinarias

Ha sido común en los países y regiones de inmigración que los foráneos allí arribados trajeran consigo entre tantas expresiones caracterizadoras de sus tradiciones culturales, aquellas formas de alimentación y preparación de alimentos que conocían desde generaciones, arraigándolas en las nuevas patrias. Tal sucedió en Magallanes, por lo que cabe abundar sobre esta forma particular del legado histórico.

Habituados desde siglos al consumo de la carne ovina, el uso de la misma se introdujo por los inmigrantes británicos, naturalizándose como una expresión alimentaria propia de Magallanes, en especial, y de la Patagonia, en general, hasta el presente. Las correspondientes formas culinarias empleadas van desde lo sencillo a lo complejo. Así, la sopa de cebada, con nabos, papas, zanahorias y carne de capón o cordero, en forma de plato único (que podía repetirse), suficiente para garantizar una buena y vigorizadora alimentación, sobre todo cuando el trabajo cotidiano lo exigía, plato que por evolución simplificadora devino en el tan conocido "puchero de carne y papas", corriente en la alimentación rural y aun en la urbana popular hasta el presente.

Si la mencionada corresponde a la receta más simple, hay otras más complejas donde el ingrediente principal tanto puede ser la carne ovina o la bovina, a la que se agregan otros alimentos y más elaboración. Tales, entre otros, el *Steak and kidney pye* (Pastel de riñones de ovino o bovino con

---

[94] Cfr. Juan Benavides, Mateo Martinic, Marcela Pizzi y María Paz Valenzuela, *Las estancias Magallánicas. Un modelo de arquitectura industrial y ocupación territorial en la zona austral* (Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. Editorial Universitaria, Santiago, 1999), y Liliana Lolich, *Patagonia. Arquitectura de estancias* (Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana CEDODAL, Buenos Aires, 2003).

carne) que incluye tiempos de fritura y cocido, y se sirve con papas cocidas; el *Higland's lamb* (Cordero de las Tierras Altas), preparación típicamente escocesa que incluye carne, papas y verduras, algo de cebada, menta y azúcar, amén de sal y pimienta. Poco amigo de los condimentos picantes, los británicos encontraron un complemento saborizador para sus comidas en la llamada *curry* o salsa inglesa, en la mostaza y en un preparado a modo de mermelada agria, el *chutney*, compuesto de ruibarbo, vinagre, mostaza, azúcar y algunas especias, que es el acompañante preferido para la carne asada, estofada o guisada.

Característico de la mesa británica es el desayuno fuerte, que incluye cónsumo de cebada (*quaker*) con leche, *porridge*, chuletas de capón o cordero, huevos fritos, pan en abundancia (ojalá casero) y café con leche, que con variantes se ha mantenido hasta nuestros días entre la gente de campo, en especial durante la faena de esquila en que es un plato obligado. Inclusive, durante una generación a lo menos, el solo *porridge* con leche y azúcar fue el alimento corriente de los niños para el desayuno.

En lo tocante a repostería, a la cocina británica se debe la introducción y generalización de los *scones* (panecillos dulces), *pankakes, fruit cakes*, el famoso *plum pudding* (budín de ciruelas) y otras formas, en algunos de los cuales la mermelada, *jam*, es un complemento natural, preparada a base de frutos menores y tallos comestibles.

Ello hace necesaria una mención especial para la conservería casera, otra contribución británica. Familiarizados con plantas frutales comunes en los países de origen, los inmigrantes trajeron consigo algunas de ellas como arbustos de grosellas y parrillas (*Ribes rubrum y R. nigrum*), plantas de frutillas (*Fragaria vesca*) y de ruibarbo (*Rheum raonticum*), hoy tan conocidas y difundidos en el medio magallánico. Con ellos vino la artesanía de la preparación conservera hogareña en formas de mermeladas, jaleas y jugos, e inclusive de licores, cuando los inmigrantes conocieron el fruto del calafate y lo prepararon (como lo hicieron también con las guindas de producción local) macerando los frutos en aguardiente. Esa herencia pasó de madres a hijas o de suegras a nueras, fueran de origen británico o no, pero no demoraron en difundirse y popularizarse en la sociedad regional a través del trato entre vecinos y amigos, conformando una tradición caracterizadora de Magallanes.

Por lo común menos elaborada quizá que otras europeas (las formas y recetas que han llegado hasta nosotros), la modalidad alimentaria británica pudo difundirse y perdurar por su sencillez culinaria, por la disponibilidad de ingredientes y por la certidumbre de ser comidas reparadoras de energías y adecuadas para el mantenimiento de una buena salud (combinada con el trabajo físico) en un medio natural proclive como lo es el magallánico.

Introducción de plantas

No sólo de pan vive el hombre... pudieron exclamar muchos de los primeros inmigrantes y así en sus nuevas vidas en el país de acogida buscaron recrear hasta donde fuera posible, además, los ambientes y paisajes de sus países nativos, introduciendo aquellas plantas de ornato y utilidad que formaban parte de su tradición hogareña y doméstica.

Aunque quizá nunca pueda establecerse con certidumbre absoluta, es posible que fueran los británicos quienes trajeron consigo a Magallanes esas plantas que hoy nos son tan conocidas y gratas a la vista como el serbal (*Sorbus aucuparia*), el fresno (*Fraxinus excelsior*), el abedul (*Betula pendula*) y la lluvia de oro (*Laburnum anagyroides*); arbustos frutales como la parrilla, en sus dos variedades roja y negra, y la grosella, o de ornato como los retamos (*Cytisus scoparius*) que con su riqueza floral colman de colorido el comienzo del verano austral, al igual que los rosales semi silvestres (*sweet briar, Rosa simula, R. moschata* y otras) y flores como los atractivos y olorosos chochos (*Lupinus polyphyllus*) y lupinos (*Lupinus arboreus*), entre otras plantas que bien se sabe han adquirido carta de naturaleza en Magallanes y se han desarrollado aquí espléndidas y lozanas como en Inglaterra y Escocia.

Al aclimatar como si fueran vernáculas las especies vegetales cuyos aspecto y aromas conformaban parte de su rica herencia cultural, los inmigrantes británicos consiguieron recrear paulatinamente sus ambientes originarios, pero al mismo tiempo contribuyeron a vestir de color, siquiera de forma puntual, el austero paisaje patagónico caracterizado por la monotonía cromática. Con ese hecho advino también el gusto por la implantación y el cuidado de los jardines domésticos, que surgieron doquiera vivieron familias británicas como una suerte de señal identificatoria de gustos y de agrado en el vivir cotidiano[95].

[95] Esa saludable costumbre perdura hasta el presente y para el caso basta mencionar los bien cuidados jardines de las casas patronales de las estancias "El Trébol", de la familia de Kenneth Mac Lean, y "Dinah", de la familia de Donald Mac Leay, ambas en la isla Riesco.

Este aspecto del legado cultural británico es con seguridad la primera vez que se menciona como tal y aunque de difícil rastreo, es posible poder enriquecerlo remontando en el recuerdo familiar y añadir nuevos antecedentes más precisos y fidedignos.

Toponimia geográfica y otros aportes

Ciertamente la materia no se agota con lo expuesto. Averiguando por aquí y por allá ha podido saberse acerca de otros aspectos algunos ya perimidos por el paso del tiempo y por el avance de la modernidad, en tanto que modificadora de costumbres.

Entre las que han conseguido mantenerse, está desde luego la costumbre tan grata para niños y mayores del "Arbol de Navidad", que hubo de ser introducido bien por los británicos, bien por los alemanes, o por unos y otros en virtual simultaneidad, que tempranamente dio un cariz propio y un carácter aromático y particular a la tradicional festividad cristiana en Magallanes al utilizarse especies forestales fagáceas autóctonas en reemplazo de los pinos de Europa. Si la misma ha sobrevivido en el fárrago de la modernidad publicitaria y mercantil al punto de casi olvidarse su origen histórico, hay otras costumbres referidas al vestuario masculino y al comportamiento social ya pasadas de moda. En el primer caso están el uso de los pantalones de montar (*breeches*) y de sus complementos las botas y polainas, los chalecos y *jockeys*, que fueron tan comunes entre los varones que vivían en las zonas rurales, como lo fue, ahora también en el ámbito urbano, el fumar buen tabaco aromático en pipa y consumir bebidas fuertes como el whisky y el gin o la cerveza negra, todas, unas más otras menos frecuentes en los hábitos sociales masculinos. Agréguense todavía aspectos de comportamiento tales como la formalidad en el trato, la puntualidad, la noción del trabajo bien ejecutado, en fin, para completar una visión somera de cuanto pudo y hubo de aportarse en forma no fácilmente tangible en el transcurso de una presencia y práctica prolongadas de un estilo de vida tan peculiar como fuera el británico de otros tiempos.

Pero si estas costumbres han debido rendir tributo al paso de los años y la consiguiente evolución de la vida social, con resultado de desgaste, desperfilamiento y abandono, hay otra manifestación del legado británico que se ha mantenido inalterable no obstante el transcurso de los siglos. Se trata

de la nutrida toponimia que jalona la geografía marítima del estrecho de Magallanes y de los distritos archipielágicos sudoccidental y noroccidental del mismo, hasta más allá del golfo de Penas. En su persistencia, que expresa el respeto y la admiración de la posteridad por el colosal trabajo exploratorio de tantos navegantes y sus consiguientes aportes para el mejor conocimiento de la realidad física del territorio, se encuentra la mejor manifestación del vigor y significado del rico legado que con sus preocupaciones múltiples y sus vivencias han dejado los hijos de Albión en la Región Magallánica a lo largo de una vinculación sostenida con ella que se aproxima a los cinco siglos.

Ha sido, el de éstos, un caso singular que bien ha merecido una historia particular.

FUENTES DE CONSULTA

a) Inéditas

Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, *Copiador de Cuentas Caleta Josefina (Octubre 1893-Octubre 1899).* Archivo de Documentos Inéditos, Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, *Diario Sección Caleta Josefina (Junio 1896-Abril 1900).* Archivo de Documentos Inéditos, Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, *Copiador de Cuentas Sección Caleta Josefina (Noviembre 1904-Agosto 1906).* Archivo de Documentos Inéditos, Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, *Copiador de Cuentas Sección Ultima Esperanza (Marzo 1906-Marzo 1910).* Archivo de Documentos Inéditos, Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, *Copiador de Cuentas Springhill y Philip Bay (1904).* Archivo de Documentos Inéditos, Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

Cementerio Municipal "Sara Braun", *Libros de Inhumaciones 1894-1941* (adultos) y 1894-1936 (Párvulos). Punta Arenas.

Libro de Cuentas Corrientes Hotel "Tres Pasos" de Rogelio Figueroa, (Volumen Enero 1905 a Diciembre 1907; Volumen Junio 1909 a Setiembre 1913). Archivo de Documentos Inéditos, Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

Mac Lean Gómez, Sergio, *Familia Mac-Lean en la Patagonia* (manuscrito).

b) Impresas

1) Directas

BARROS, JOSE MIGUEL 1988 La expedición Narborough a Chile: Nuevos antecedentes. *Anales del Instituto de la Patagonia,* voumen 18: pp. 35-59. Punta Arenas.

BENAVIDES, JUAN, MATEO MARTINIC B., MARCELA PIZZI Y MARIA PAZ VALENZUELA 1999 *Las estancias magallánicas. Un modelo de arquitectura industrial y de ocupación territorial en la zona austral.* Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile, Editorial Universitaria, Santiago.

BRADFORD, ERNLE 1965 *Il corsaro della Regina. Vita e imprese di Francis Drake.* Mursie Editore, Milano.

CHILDS, HERBERT 1997 *El Jimmy, bandido de la Patagonia.* Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

DOOLEY, ELIZABETH 1993 *Streams in the Wasteland. A portrait of the British in Patagonia.* Edición de la autora, Punta Arenas.

ESCOBAR, ANIBAL 1922 *Los Británicos en Punta Arenas.* Santiago.

FERNANDEZ DE CABO A., ERNESTO 2001 *Historia del golf en Magallanes.* Edición del autor. Punta Arenas.

HAKLUYT, RICHARD 1890 *The principal navigation voyages traffic and discoveries of the English nation.*

JONES, TOM P. 1961 *Patagonian Panorama.* The Outspoken Press. Bournemouth, Hants.

KEYNES, R. D. (Editor) 1980 *The Beagle Record.* Cambridge University Press, London.

IVANOFF WELLMAN, DANKA 2004 *Lucas Bridges. El Señor del Baker.* Edición de la autora, Temuco.

MACKENZIE, GRETA 1995 *Why Patagonia?* Edición de la autora. Stornoway.

MARTINIC B., MATEO 1975 Origen y evolución de la inmigración extranjera en la Colonia de Magallanes 1875-1890. *Anales del Instituto de la Patagonia,* volumen 6: pp. 5-41.

1977 El trayecto de George Ch. Musters por el territorio magallánico. *Anales del Instituto de la Patagonia,* volumen 8: pp. 59-69. Punta Arenas.

1978 Exploraciones y colonización en la Región Central Magallánica 1853-1920. *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen): pp. 5-42. Punta Arenas.

1980 La Misión de Bayly (Archipiélago del Cabo de Hornos). *Anales del Instituto de la Patagonia,* volumen 11: pp. 47-61. Punta Arenas.

1980 *La Tierra de los Fuegos.* Municipalidad de Porvenir, Punta Arenas.

1985 *Ultima Esperanza en el tiempo.* Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

1988 La inmigración europea en Magallanes 1891-1920. *Anales del Instituto de la Patagonia,* volumen 18: pp. 11-34, Punta Arenas.

1992 *Historia de la Región Magallánica.* Edición del autor. Santiago, reeditada en 2006 (Ediciones de la Universidad de Magallanes), Punta Arenas.

1995 Cementerios y tumbas rurales en Magallanes. *Anales del Instituto de la Patagonia,* volumen 18: pp. 11-34, Punta Arenas.

1995 Algo más sobre el presunto interés británico en la región del estrecho de Magallanes. Dos documentos inéditos. *Anales del Instituto de la Patagonia,* volumen 23: pp. 41-43. Punta Arenas.

1996 Inmigrantes malvineros en Magallanes. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, volumen 24: pp. 21-41. Punta Arenas.

1997 Las misiones cristianas entre los Aónikenk (1833-1910). Una historia de frustraciones. *Anales del Instituto de la Patagonia,* Serie Ciencias Humanas,

volumen 25: pp. 7-24. Punta Arenas.
1998 Drake y la insularidad fueguina. La evidencia cartográfica. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, volumen 26: pp. 5-22. Punta Arenas.

1999 *Cartografía Magallánica 1523-1945.* Ediciones de la Universidad de Magallanes. Punta Arenas.

2000-2001 La organización masónica en Magallanes. Primeras actividades 1896-1910. *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* N°110, Santiago.

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*, Serie Ciencias Humanas, volumen 29: pp. 5-27. Punta Arenas.

2001 El hidrógrafo Phillip Parker King en aguas de Magallanes (1826-1830). Hallazgo y recuperación del testimonio de su estadía en el Estrecho. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, volumen 29: pp. 79-102. Punta Arenas.

2001 La actividad industrial en Magallanes entre 1890 y mediados del siglo XX. *Historia* N°34, Santiago.

2001 *Menéndez y Braun. Prohombres Patagónicos.* Ediciones de la Universidad de Magallanes. Punta Arenas.

2001 El ordenamiento rural en Magallanes 1894-1973: La dirección y manejo de las grandes estancias. En *Vida rural en Chile durante el siglo XIX.* Academia Chilena de la Historia, Santiago.

2003 *Archipiélago Patagónico. La Ultima Frontera.* Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

2004 Viajeros desconocidos en la Patagonia austral durante la década de 1870. *Magallania*, volumen 32: pp. 5-13, Punta Arenas.

2005 *De la Trapananda al Áysen.* Pehuén Editores, Santiago.

2006 Los señores de la estepa: la vida familiar en las grandes estancias magallánicas. En *Historia de la vida privada en Chile*, tomo II *1840-1925.* Aguilar Chilena de Ediciones S. A., Santiago.

MARTINIC B. MATEO Y DAVID M. MOORE 1982 Las exploraciones inglesas en el estrecho de Magallanes 1670-1671. El mapa manuscrito de John Narborough. *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen 13: pp. 7-20, Punta Arenas.

MARTINIC B. MATEO Y HANS ROEHRS BARDT 1991 Hallazgo de un asentamiento colonizador en la costa de Bahía Santiago (Estrecho de Magallanes). Evidencias de relación pionero-indígena. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, volumen 20: pp. 46-56, Punta Arenas.

MOOREHEAD, ALAN 1969 *Darwin and the Beagle*. Hamish Hamilton, London.

MUSTERS, GEORGE CH. 1964 *Vida entre los Patagones.* Solar-Hachette. Buenos Aires.

NOCK, LAURIE 1985-86 Los británicos en Magallanes. *Anales del Instituto de la Patagonia,* Serie Ciencias Sociales, volumen 16: pp. 23-43, Punta Arenas.

PEREZ D'ANGELLO, VICENTE 2000 *Cronología de antecedentes para la historia de las Ciencias Naturales de la Región de Magallanes. Siglos XVI al XIX.* Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

ROUTLEDGE, KATHERINE 1918 *The Mistery of the Easter Island.* Adventures Unlimited Press, Kempton, Illinois.

STEWART-STOKES, HAMISH 1996 Objetivos estratégicos y fuentes de información de la expedición de Drake al Pacífico 1570-1577. Anales del Instituto de la Patagonia, Serie Ciencias Humanas, volumen 24: pp. 11-19, Punta Arenas.

2000 Los británicos en el estrecho de Magallanes: 1550-1808. *Anales del Instituto de la Patagonia,* Serie Ciencias Humanas, volumen 28: pp, 15-27, Punta Arenas.

SHIPTON, ERIC 1963 *Land of Tempest. Travels in Patagonia 1958-62.* Odre and Stoughton, London.

1973 *Tierra del Fuego: tha Fatal Lodestone.* Charles Knight & Co. Ltd. London & Tonbridge.

THE BRITISH CLUB s/fecha *Estatutos.* Punta Arenas.

TILMAN, H. W. 1957 *Mischief in Patagonia.* Cambridge University Press, Cambridge.

TRINCADO, ROBERTO 2000 *Seis caballos y un Winchester (Recuerdos de las estancias magallánicas).* Edición del autor. Santiago.

2) Indirectas

ALCOCK, FREDERICK 1907 *Trade & Travel in South America.* Second Edition. George Philip & Son. London.

BARRET, KATHARINE & ROBERT 1931 *A Yankee in Patagonia.* W. Heffer & Sons Ltd. Cambridge.

BLAKE, JOHN L. 2004 *A Story of Patagonia.* The Book Guild Ltd. London.

BAZLEY, BARBARA 1995 *Somos Anglicanos.* Edición de la autora. Santiago.

BRIDGES, E. LUCAS 1950 *El último confín de la tierra.* Emecé, Buenos Aires.

CHATWIN, BRUCE 1977 *In Patagonia.* Jonathan Cape Ltd. London.

CRUZ NOCETI, PABLO 2005 *Gastronomía Patagónica. La Cocina Inmigrante.* Edición del autor. Impresos Atelí. Punta Arenas.

DIXIE, FLORENCE 1880 Across Patagonia.

DURAN, FERNANDO 1943 *Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego.* Valparaíso.
LOLICH, LILIANA 2003 *Patagonia. Arquitectura de estancias.* CEDODAL. Buenos Aires.

MAINWARING, MICHAEL 1983 *From the Falklands to Patagonia.* Allison & Busby London-New York.

PILKINGTON, JOHN 1991 *An Englishman in Patagonia.* Century. London.

SHANKLAND, PETER 1975 *Byron and the Wager.* William Collins Sons & Co. Ltd. London.

YOUNG, WALTER H. 1917 *A merry banker in the Far East (and South America).* John Lane The Bodley Head. London.

c) Diarios y revistas

Overseas The Monthly Journal of the Overseas Club & Patriotic League, Vol. VI N° 65, June 1921. London.

Revista Menéndez Behety, ediciones completas 1924-1937. Punta Arenas.

The Magellan Times, ediciones completas 1914-1932. Punta Arenas.

d) Fuentes informáticas

INTERNET Página Web de Duncan Campbell

Sir Francis Drake

Capitán John Narborough

Capitán Phillip P. King

Charles Darwin

Exploradores y científicos británicos en Magallanes

Henry L. Reynard

Ernest W. Hobbs

Pioneros de la ganadería y la industria en Magallanes

Ing. George Slight

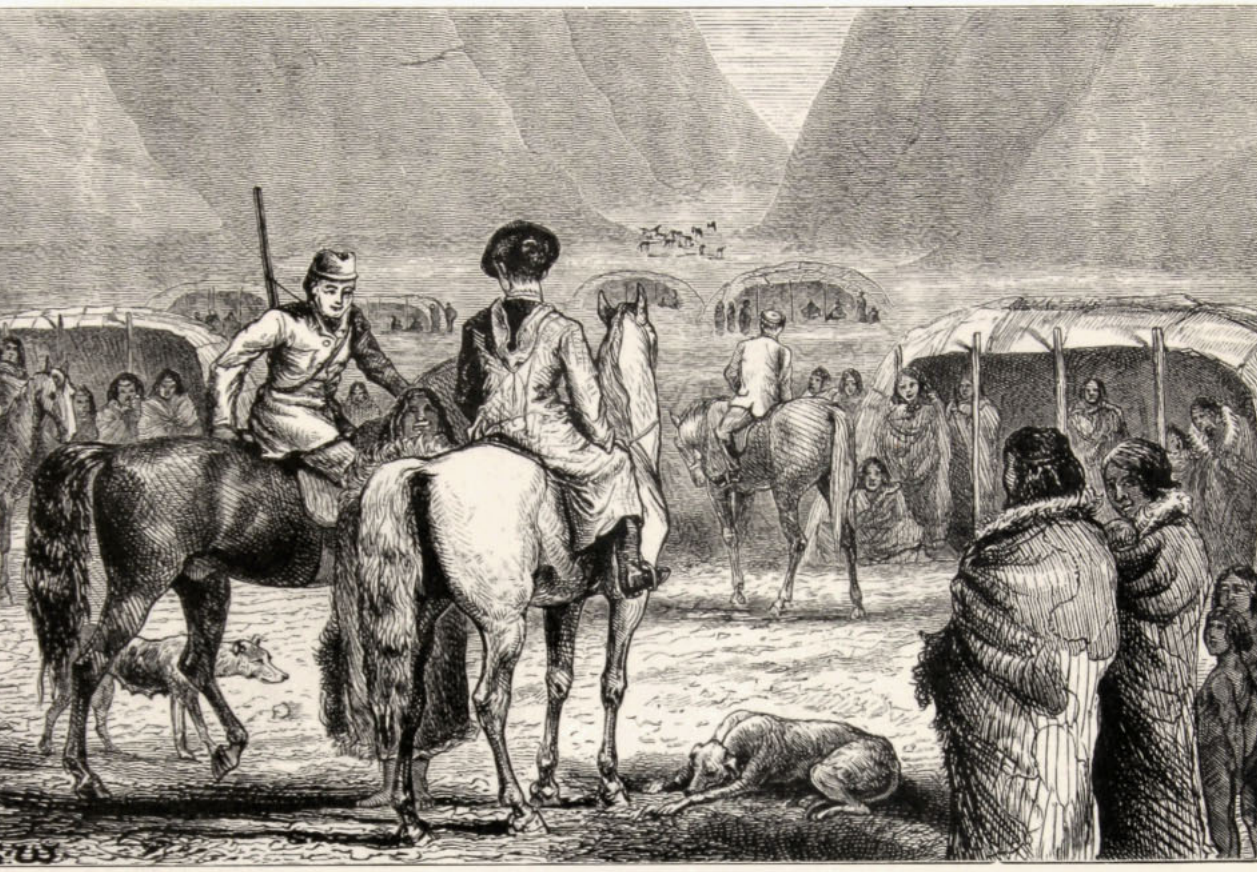
Ing. William A. Jones

Pioneros de las comunicaciones y la seguridad marítima en Magallanes

Aspecto del sector reservado a los difuntos de origen británico en el antiguo cementerio de Punta Arenas. A la derecha puede verse el cenotafio erigido en memoria de los marinos muertos en el siniestro de la corbeta "Doterel".

(Fotografía hacia 1890.)

Fotografía tomada a comienzos de los años 1890 que muestra a inmigrantes británicos en Punta Arenas. Obsérvense las flores de lupinos cuya introducción debe atribuirse a los mismos.



Lady Florence Dixie, aristócrata inglesa encabezó la primera expedición turística hacia lo que es hoy el afamado Parque Nacional "Torres del Paine" en 1879. El grabado la muestra durante su visita al campamento aónikenk de Namer-aike.

Trabajadores de origen británico pertenecientes a la estancia "Cerro Castillo", Ultima Esperanza, hacia 1915. El hombre de la derecha usa el característico "kilt" escocés.

John Mac Lean, pionero de la ganadería ovina en Magallanes central y Ultima Esperanza, acompañado de su esposa Mary Ann Cameron (abajo izquierda, de su cuñada y de dos de sus hijos). Fotografía tomada hacia 1900.

John Tweedie (al centro), Cluny Luke y George C. Paton, pioneros ganaderos colonizadores en Ultima Esperanza (Lago del Toro, 1894). Fotografía de época indeterminada

Misionera inglesa acompañada de niñas yámanas en el establecimiento de Tekenika, isla Hoste (1898).

Arthur B. Bayes y su esposa Constance, administrador de la estancia "Kimiri. Aike" entre 1907 y 1931.

Aspecto del edificio del Banco de Tarapacá y Londres (después sucesivamente Banco Anglo Sudamericano y Banco de Londres y América del Sud Ltda.). Fotografía hacia 1905.

Aspecto del Taller de Fundición y Herrería de Skirving y Cia., Punta Arenas. Fotografía hacia 1900.

Grupo de residentes británicos en Punta Arenas reunidos en el Hotel "Royal" para conmemorar el 25 aniversario de The British Association of Magallanes (febrero de 1925). Entre otros aparecen E. W. Hobbs, T. Saunders, A. Morrison, P. A. de Bruyne, T. P. Jones, W. Fell, C. A. T. Riesco, D. R. Lethaby, L. R. W. Greer, W. Thomson, T. S. Boyd, A. A. Hunter, E. Petersen, A. M. Jacobs, D. J. MacKay, R. Irlam y E. J. Piggott.

Tripulantes del barco "Endurance" rescatados desde la isla Elefante (Antártica) en agosto de 1916 por el piloto Luis Pardo, con la escampavía "Yelcho" de la Armada de Chile. La fotografía, tomada frente al Hotel "Royal", muestra al marino chileno teniendo a su derecha al explorador británico Sir Ernest Shackleton (con sombrero).

Dirección y administración del semanario "The Magellan Times". Al centro, C.A.T. Riesco, director del medio de comunicación. Fotografía hacia 1920

Aspecto de la Misión Evangélica de Tekenika, Isla Hoste (1898).

Alumnos del Colegio Británico de Punta Arenas jugando con la nieve.
Fotografía hacia 1910.

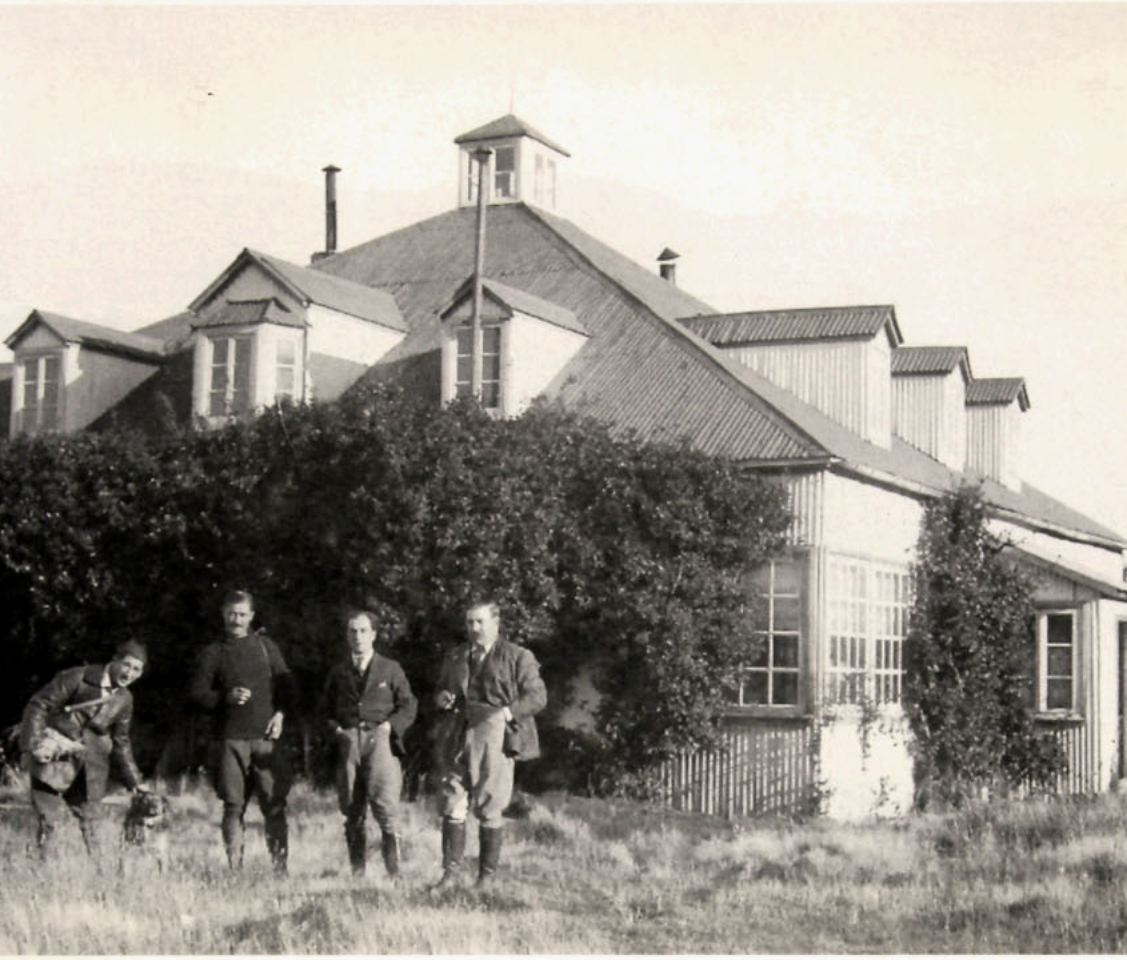
Algunos socios del "Magallanes Golf Club" de Punta Arenas, Hacia 1950. Entre otros aparecen Peter Maclean, Janie Buchan, Jean King, Florence Stuart, Diana de Robson, Dolly de Pettersen, Arthur King, Frederick Arthur, Dora y Allan King.

BIBLIOTECA NACIONAL
27 JUN 2007
DEPOSITO LEGAL

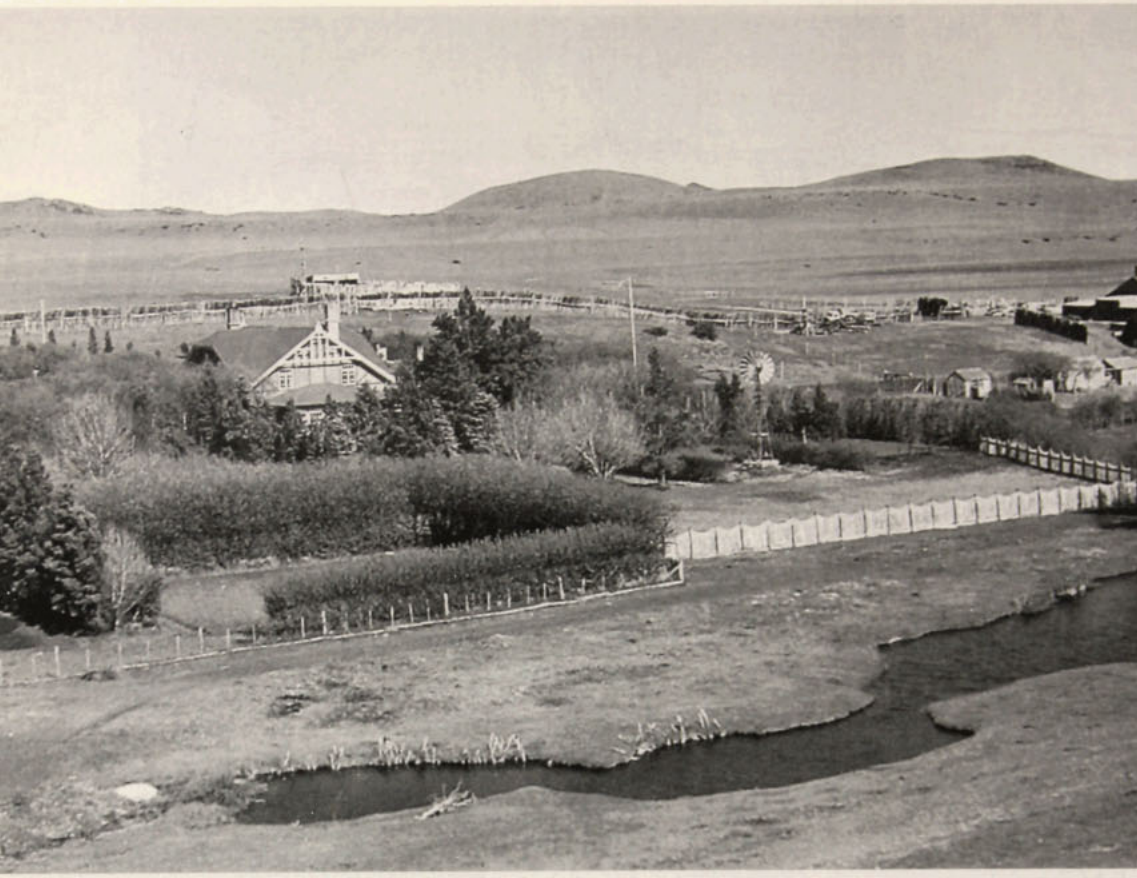
Esquiladores británicos en faena. Fotografía tomada hacia mediados de los años 1910.

Grupo de administradores de los establecimientos de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego en Magallanes (1957).

Ocho de ellos eran británicos: Abajo de izquierda a derecha George Saunders (Cerro Castillo), Edward Clifford (Punta Delgada), Guillermo Santa Cruz Serrano (Frigorifico Bories), Arthur Huntley (Caleta Josefina), Rupert Clarke (Fuentes del Coyle, Argentina). Arriba, René Bahamonde (Bories), Hugh Falvey (Las Vegas, Argentina), Roederick MacLeod (Cameron), Thomas A. Crossley (Oazy Harbour) y A. T. Nielsen (Cerro Guido).



Casa administración de la estancia "Río Paine", fundada por William Ferrier en 1896. Fotografía Hacia 1920.



Aspecto de la estancia " Brazo Norte", fundada por William Fell en 1901.
Fotografía tomada hacia 1950.

SECC. CHILENA