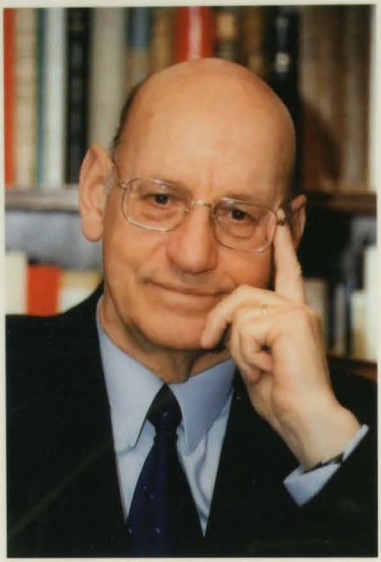
MATEO MARTINIC

ARCHIPIÉLAGO PATAGÓNICO

LA ÚLTIMA FRONTERA

CIONES DE LA UNIVERSIDAD DE MAGALLANES



Mateo Martinic Beros nació en Punta Arenas, Magallanes, en 1931.

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

Su actividad como investigador e historiógrafo le ha merecido la membresía de la Academia Chilena de la Historia del Instituto de Chile y de otras entidades del género chilenas y extranjeras. En el año 2000 ganó el Premio Nacional de Historia y la Universidad de Magallanes le otorgó el grado de Doctor Honoris Causa.

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

ARCHIPIÉLAGO PATAGÓNICO
LA ÚLTIMA FRONTERA

© Mateo Martinic Beros

Registro de Propiedad Intelectual Nº 138.626
ISBN: 956-7189-19-6

Diseño de cubiertas: Pamela Ojeda y el autor.

Impreso en Chile
"La Prensa Austral", Punta Arenas, Magallanes
2004

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

MATEO MARTINIC

ARCHIPIÉLAGO PATAGÓNICO
LA ÚLTIMA FRONTERA

BIBLIOTECA CHILE

EDICIONES DE LA UNIVERSIDAD DE MAGALLANES
2004

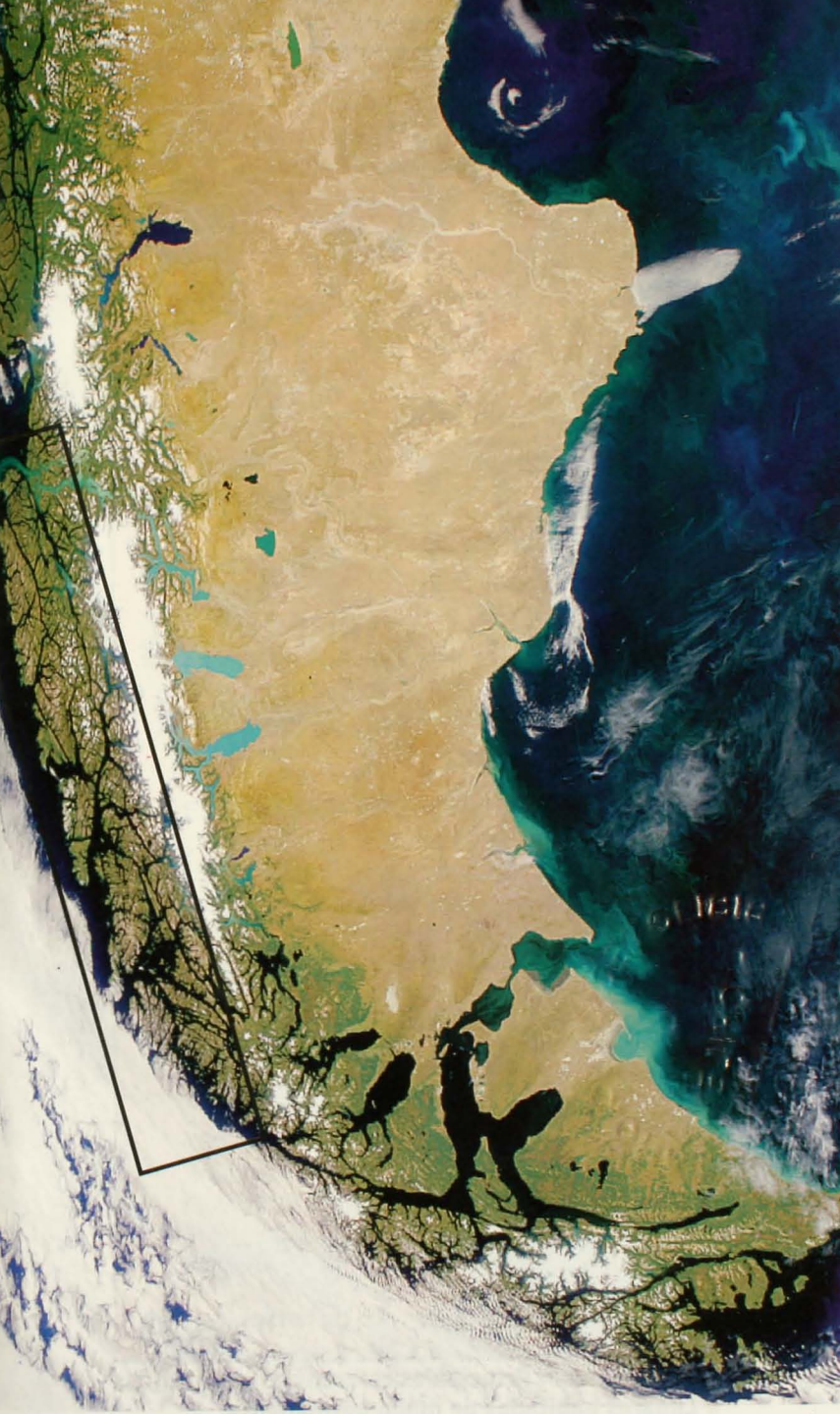
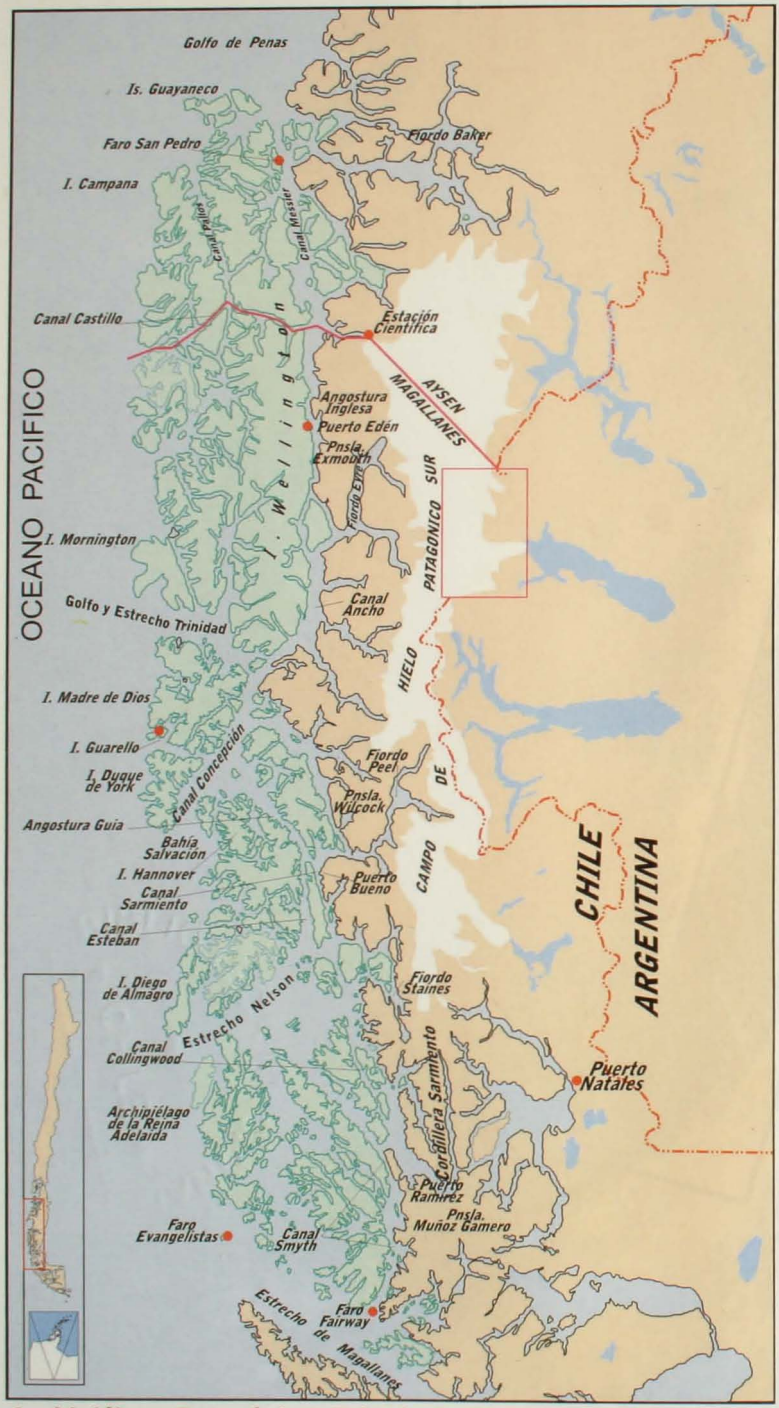


Imagen satelital NASA (TERRA) de la parte austral de Sudamérica deformada por proyección plana
El recuadro señala la ubicación del Archipiélago Patagónico.



Archipiélago Patagónico: Principales referencias geográficas

● **Lugares habitados de modo permanente**

(El límite internacional no es oficial)

CONTENIDO

PRÓLOGO 9

EL TERRITORIO
Situación, origen geológico y descripción geográfica 13
Clima, flora y fauna 16
Testimonios de viajeros y exploradores
sobre el paisaje del Archipiélago 18

I. EL POBLAMIENTO ORIGINARIO
¿Desde el norte o desde el sur? 37
Las evidencias arqueológicas 42
Los kawéskar, vagabundos del mar occidental 47
Población histórica y su distribución 63
Población histórica tardía probable 68
Los últimos canoeros 72

II. EL CONOCIMIENTO DEL TERRITORIO
POR LOS FORÁNEOS
(DESCUBRIMIENTOS Y EXPLORACIONES)
Siglo XVI 91
Siglo XVII 103
Siglo XVIII 112
Siglo XIX 120
Siglo XX 137

III. LA AVENTURA ECONÓMICA
Loberos y balleneros 151

Nutrieros y cipreseros 156
La navegación mercante 158
Los proyectos quiméricos 165
- El espejismo de la crianza pastoril 165
- Un ferrocarril imposible 170
Efluvios minerales 174
- Petróleo imaginario 174
- La ilusión del cobre y la quimera del mármol 176
La explotación de calizas 183
Los mariscadores 190
El turismo pionero 191

IV. LA INTEGRACIÓN A LA VIDA REGIONAL
El poblamiento espontáneo 195
Llegada de los trabajadores por cuenta de terceros 198
La "Operación Canales" 200
Presencia jurisdiccional en otros sectores del Archipiélago Patagónico 217
Una tarea inconclusa 220
La creación de la Comuna 235
La comunidad kawéskar 243
Actividades económicas recientes 247

V. ¿DESARROLLO O INTANGIBILIDAD? LOS LÍMITES DE LA INTERVENCIÓN HUMANA
Un santuario natural 257
La explotación económica del territorio 263
La continuidad de la Carretera Austral por el occidente patagónico 268
El "Sendero de Chile" 279
Una propuesta armonizadora: el uso sustentable de los recursos naturales 280

APÉNDICE I
Siniestros marítimos conocidos ocurridos en el Archipiélago Patagónico 1844-2001 281

APÉNDICE II
Indígenas y pobladores radicados en Puerto Edén (1967) 286

FUENTES DE CONSULTA PRINCIPALES 291

PRÓLOGO

Al observarse un mapa de la región meridional de América, salta a la vista, al sur del grado 47 de latitud, la característica más notoria de la fisiografía territorial definida por el contraste visible que se da entre el compacto sector oriental y el extenso espacio archipielágico que lo flanquea por el occidente, el sudoccidente y el sur. Tal carácter fisionómico es el resultado de antiguos y prolongados procesos orogénicos y geológicos de los que, además, se originó la cordillera de los Andes Patagónicos y Fueguinos que devino el principal accidente responsable de sendas evoluciones diferenciadoras a lo largo de milenios.

En efecto, ésta al alzarse como una colosal barrera entre ambos sectores interrumpiendo y condicionando el desarrollo de la actividad de los agentes atmosféricos responsables del clima, permitió el surgimiento de ambientes naturales distintos, con consecuencias igualmente diferenciadoras para la vida.

Así, la sección occidental -que es el sector que para el caso interesa- de carácter esencialmente bravío e ingrato por su conformación fisiográfica y la rudeza inclemente de un clima perpetuamente dominado por la humedad, hicieron de ella una zona de tardía y difícil penetración para el hombre civilizado, lo que significó que en el hecho ese territorio insular permaneciera al margen de toda actividad económica que exigiera una presencia estable y permanente, constreñida al máximo, si no rechazada del todo por la inhospitalidad ambiente.

De esa manera, insensiblemente desde el principio del estable-

cimiento colonizador hace poco más de un siglo y medio atrás sobre la vertiente oriental de Magallanes, la barrera andina se constituyó en un muro que separó la zona archipielágica de ultracordillera, la que permaneció en el hecho como una suerte de trastienda en un estado prístino y virtualmente inalterado. Del mismo modo, lo que es más sensible, ello condujo involuntariamente a que por largo tiempo y en cierto modo todavía hasta el presente, pasara a ser un territorio ignorado para la inmensa mayoría de la población magallánica. La ignorancia colectiva erigió una frontera que separó en dos el territorio regional: del lado oriental, el conocido y habitado; del occidental el desconocido y apenas poblado. Éste, devino así un distrito paradojalmente ajeno en un territorio propio.

Con el correr del siglo XX y según la presencia humana cobraba fuerza y forma en el ámbito geográfico que conforma el ecumene conocido, el Archipiélago Patagónico fue asumiendo las características de una virtual frontera interior, susceptible de ser superada con un renovado esfuerzo pionero, pero con recursos económicos y tecnológicos suficientes para aprovechar su innegable potencial natural y, por tal vía, conseguir la integración plena del islario occidental al quehacer y suceder de la Región de Magallanes.

En las páginas que siguen se da cuenta de la realidad geográfica del territorio archipielágico y de su historia particular, que la tiene; con antecedentes sobre la vida aborigen primigenia, sobre el progresivo y muy laborioso adelanto del conocimiento del territorio, sobre los intentos para implantar y desarrollar actividades productivas y respecto del esfuerzo para radicar una población estable. Con ello lo que se busca es entregar una fuente de información tan completa y fidedigna como es posible sobre el Archipiélago Patagónico, teniendo como primer y principal objetivo el de lograr un apropiado y cada vez más generalizado conocimiento, condición que entendemos es esencial para eliminar de la noción común la sensación de territorio ajeno que del mismo se tiene.

Si nuestro esfuerzo llega a fructificar en este aspecto, habrá llegado el tiempo en que comience a superarse la última frontera interior que resta en la inmensidad de la Región de Magallanes.

El Autor

Punta Arenas, agosto de 2003

EL TERRITORIO

Situación, origen geológico y descripción geográfica

Producto de las colosales transformaciones ocurridas a lo largo de más de una centena de millones de años, y acabado de modelar por el peso y la capacidad erosiva del manto del hielo pleistocénico desde un millón de años atrás, incluyendo movimientos alternativos de eustasia e isostasia, el Archipiélago Patagónico conforma un distrito particular del territorio magallánico, considerando la mayor porción del mismo incluida en él.

Está situado en el flanco sudoccidental del continente americano entre la parte meridional del golfo de Penas (47° 40' de latitud sur) y el tramo occidental del estrecho de Magallanes, el litoral del océano Pacífico y la zona perilitoral continental de Patagonia en la vertiente oeste de la cordillera de los Andes. Se extiende en línea recta a lo largo de 620 kilómetros desde la isla Wager al golfo de Xaultegüa, con un ancho promedio de 115/120 kilómetros[1]. Así el distrito de que se trata tiene una superficie aproximada de 73.000 kilómetros cuadrados, comprendidos los espacios terrestre y marítimo.

Habiendo formado parte en su integridad de la Magallania histórica, a contar de 1928, época de la creación de la antigua Provincia de Aysén, la zona septentrional del Archipiélago Patagónico se incorporó a la misma, y el resto, aproximadamente cinco

1 El promedio ha sido tomado de las anchuras medidas en los siguientes sectores: Bahía Dineley-final del fiordo Témpano, 115 km; golfo Ladrillero-fondo fiordo Exmouth, 130 km; cabo Notch-fondo fiordo Europa, 115 km; West Cliff-final fiordo Calvo, 150 km; cabo Santa Lucía-cordillera Sarmiento, 120 km; isla Victoria-monte Burney, 100 km.

sextos del total ha permanecido bajo la jurisdicción de la Región de Magallanes.

El término austral asignado al distrito no es arbitrario y en ello se ha seguido la tradición geográfica histórica que da cuenta de la temprana diferenciación entre los sectores archipielágicos norte -Patagónico- y sur -Fueguino- de la sección occidental del estrecho de Magallanes, que a su vez se desarrolla sobre la falla geológica de dirección general NO-SE, y que está asociada directamente con la tectónica regional, lo que de algún modo contribuye a la distinta individualización de que se trata.

Los rasgos morfológicos definitorios del territorio y consecuentemente del paisaje magallánico: el archipiélago occidental *sensu lato*, la cordillera patagónico-fueguina, la precordillera oriental y las planicies atlánticas, se fueron insinuando desde fines del Terciario (Plioceno), aproximadamente 1.800.000 de años atrás, y asumieron sus formas actuales durante el prolongado período geológico del Cuaternario, más propiamente en el tiempo final del Pleistoceno. Esta configuración hubo de ser determinante para la vida natural, primero, y humana, después, al permitir la formación de variados ecosistemas que condicionaron la adaptación y evolución de las distintas formas conocidas en tiempos históricos.

Orográficamente considerado el Archipiélago Patagónico es un área conformada por tierras abruptas en tal grado, que de ellas está virtualmente ausente toda expresión física de llanura por tratarse de terrenos quebrados, cuya elevación media ha de situarse entre los 300 y 500 metros sobre el nivel del mar, pero con numerosas cumbres cuya altura va entre los 1.000 y los 1.500 metros. Esta circunstancia tiene explicación geológica en el hundimiento de la masa terrestre correspondiente, quedando los antiguos valles y zonas bajas cubiertos por las aguas. De allí la expresión fisiográfica archipielágica donde la hidrografía resulta determinante.

El sistema marítimo está formado por canales y estrechos, fiordos y bahías desarrollados en buena parte sobre fallas, fracturas y diaclasas, como puede observarse en cualquier mapa del sector en descripción. Aquéllos como puede suponerse son innumerables y los hay de diferente amplitud y longitud. Entre tantos deben mencionarse los denominados estrechos Trinidad y Nelson, que unen las aguas del Pacíficocon las interiores; y los canales propiamente tales Smyth, Collingwood, Sarmiento, Inocentes, Concepción, Ancho, Grappler y Messier, que en conjunto dan forma a la ruta marítima que transcurre entre el estrecho de Magallanes y el golfo de Penas. Otros pasos que merecen referencia son los

canales Adalberto, Fallos, Ladrillero, Picton, Pitt, Unión, Castillo, Nogueira, Esteban y Castro, entre muchísimas vías que pasan a través de la miríada de islas del laberinto archipielágico. Bahías propiamente tales, que en algunos casos se conocen también como golfos, son las nombradas Dineley, Ladrillero, Trinidad, Salvación y Xaultegüa, aquéllas abiertas al litoral del Pacífico, y la última tributaria del estrecho de Magallanes.

Otra forma de la hidrografía marítima está dada por los fiordos modelados por los hielos pleistocénicos, sobre los ejes de las diaclasas preexistentes que por lo común están asociados con la orografía del sistema andino patagónico. Entre ellos se cuentan el Baker, Calén, Bernardo, Témpano, Eyre, Exmouth, Falcon, Ringdove, Penguin, Europa, Peel, Calvo, Staines y Taraba.

La conformación hidrográfica de la extensa porción territorial de que se trata, ha dado origen al complejo archipielágico integrado por una gran cantidad -millares- de islas de todo tamaño y por algunas penínsulas. De las primeras, merecen mención por su tamaño Wellington, Prat, Campana, Esmeralda, Mornington, Madre de Dios, Duque de York, Hanover, Chatham, Jorge Montt, Rennell, Diego de Almagro, Serrano, Manuel Rodríguez, Pedro Montt, Contreras y Juan Guillermos. En el norte y en el sur del distrito hay dos grupos formados por cantidad de islas medianas y pequeñas, conocidos desde antiguo como archipiélagos: el de Guayaneco, en la parte boreal, y el de la Reina Adelaida, en la parte austral. En la sección central está el grupo de Madre de Dios. Por fin el sistema hidrográfico origina varias penínsulas tanto sobre la tierra continental, Wilcock, Staines, Muñoz Gamero, Exmouth, Swett y otras varias innominadas, del mismo modo que en las islas mayores, particularmente en la gran isla Wellington. En la composición de unas y otras predominan las rocas graníticas, batolíticas y andesíticas.

Tal es la síntesis descriptiva de las características físicas esenciales del laberinto que durante milenios fuera el territorio natural de los aborígenes marinos, por el que igualmente tantos navegantes se internaron a lo largo de los cinco últimos siglos, muchas veces a tientas e inútilmente, buscando inhallables rumbos australes.

Clima, flora y fauna

La cordillera de los Andes Patagónicos conforma el accidente orográfico determinante del clima del distrito del Archipiélago Patagónico, pues la gran cadena montañosa actúa como una barrera colosal que retiene en la sección occidental de su vertiente toda la carga de humedad que traen los vientos desde el ámbito oceánico austral y antártico, dejando pasar hacia el este y el norte a las masas de aire prácticamente secas debido al recalentamiento producido en el descenso de sotavento, fenómeno conocido como efecto de Foehn.

De acuerdo con la clasificación de Köppen, en la vertiente occidental del territorio magallánico y, para el caso, en el distrito que interesa, hay dos tipos de climas, el *templado frío con gran humedad* y el *de tundra isotérmico*. El primero reina sobre el sector comprendido entre el golfo de Penas y los 51° S, y el segundo en la sección meridional a partir de esta latitud. Ambos, según estudios especializados, poseen características similares: precipitaciones abundantes, una cobertura nubosa permanente, humedad elevada, homogeneidad térmica y acción constante de los vientos del oeste y sudoeste.

La diferencia de temperatura corre entre 2° y 10° C. El sector que interesa presenta una temperatura media anual que oscila entre 7° y 8° C. Las precipitaciones son abundantísimas y constantes en el territorio occidental, lo que hace del mismo uno de los distritos más lluviosos del planeta. La pluviometría supera en promedio los 2.000 mm anuales, alcanzando registros muy superiores en zonas como el archipiélago Madre de Dios (isla Guarello), donde se han medido hasta 8.500 mm anuales (1960). El viento se presenta de manera permanente, con gran fuerza, en el borde litoral oceánico y con moderación en el interior del Archipiélago, como característica general. Sin embargo, la excepción se da con el fenómeno conocido desde antiguo por los navegantes con el nombre de *williwaw* y que se origina en las altas paredes que por lo común forman el litoral interior. En ellas chocan los vientos generando ráfagas repentinas, de gran violencia, que pueden poner en riesgo de zozobrar a las embarcaciones pequeñas.

Condiciones ambientales como la descrita permite el desarrollo de un ecosistema diferenciado, típico de las zonas de grande y permanente humedad caracterizado por la existencia de la pluviselva fría austral. Según los estudios del botánico Edmundo Pisano

la vida vegetal es la propia de la zona higrófita, con dos expresiones: el *Bosque Patagónico Mixto* y el *Bosque Patagónico Perennifolio*. Al primero corresponde la vegetación existente en la sección septentrional del Archipiélago y al segundo la que se desarrolla en las secciones central y meridional hasta el estrecho de Magallanes, estimándose que su separación se encuentra hacia los 48° de latitud sur. Las especies que caracterizan al Bosque Patagónico Mixto son coigüe, canelo, mañío, tepú, roble de Chiloé y tineo, entre las arbóreas, y el huinque y sauco cimarrón entre las arbustivas. Las especies típicas del Bosque Patagónico Perennifolio son el coigüe, con carácter dominante, el ciprés de los canales y el canelo; entre las menores se cuentan el coicopihue, la murtilla, la chaura, la fucsia, el michay, el calafate y la parrilla, y asimismo helechos, algunos de gran desarrollo, especies que igualmente se encuentran en la expresión vegetacional septentrional.

Las circunstancias medioambientales mencionadas (fisiográficas, climáticas y vegetales), han dado origen a un hábitat característico del Archipiélago, aunque con variaciones locales tanto de norte a sur, como de oeste a este, que conforma un gran bioma que en algunos aspectos es exclusivo del distrito en descripción. Por lo tanto la vida animal terrestre y marina (aguas interiores) muestra gran diversidad. El medio oceánico adyacente posee asimismo una rica y variada biomasa.

De entre las especies típicas del Archipiélago Patagónico corresponde mencionar a los pinnípedos, lobos de mar de uno y dos pelos, abundantes antaño y ogaño en los roqueríos del abrupto frente oceánico; asimismo ballenas y delfines de variadas clases. La avifauna marina es rica y diversa, contándose pingüinos, cormoranes, petreles, fardelas y gaviotas entre muchas otras especies, en tanto que la asociada con los ambientes terrestres incluye cisnes de cuello negro, garzas, huairavos, patos de diferentes clases, pajarillos y rapaces mayores y menores. La fauna mamífera propiamente terrestre conocida -porque en este aspecto resta todavía investigar y conocer mejor el ecosistema archipielágico- tiene como especies características al huemul, del que este distrito es con seguridad la reserva o relicto más importante de Chile, y las nutrias, de mar y de río. También se encuentran el coipo y varias clases de ratones silvestres, así como hay evidencias de cánidos y del puma en la parte continental. Las aguas marinas son ricas en distintas especies de peces, crustáceos, mariscos y equinodermos, fuente alimentaria de los indígenas canoeros y recursos de permanente significación económica.

Las formas fisiográficas abruptas dominantes en un ambiente climáticamente rudo y cambiante, el despliegue de la vida vegetal y las manifestaciones de la vida animal; la frecuente persistencia de la bruma, a veces agobiante, alternada con el esplendor lumínico y los juegos de nubes en excepcionales momentos de sereno despejado, en diferentes sectores del Archipiélago; la fuerza telúrica que parece emanar de todas partes, perceptible aun para el observador menos sensible, todos estos factores se combinan para dar forma y carácter a variados paisajes, según el lugar donde se esté, desde la serenidad de las aguas de los fiordos interiores, dominio particular de los espléndidos glaciares patagónicos que vierten sobre ellas infinidad de témpanos de todo tamaño, hasta los desnudos e impresionantes farallones litorales abiertos al airado influjo oceánico; o desde los calveros rocosos del sur, algunos bien llamados "glaciares de mármol", hasta el espléndido panorama vegetal característico de los sectores central y norte, en medio de una indesmentible sensación de pristinidad. Estas riquezas y variedad de la naturaleza, unidas a la importancia científica que tiene el Archipiélago como un territorio singular virtualmente impoluto, han significado que la mayor parte de las islas de la sección meridional conformen parte de la Reserva Nacional "Alakalufes", mientras las islas de la mitad norte y la sección propiamente continental integran el gran Parque Nacional "Bernardo O'Higgins".

Testimonios de viajeros y exploradores sobre el paisaje del Archipiélago

La singularidad natural del ambiente archipielágico es algo indiscutible. Territorio donde lo húmedo y lo sombrío conforman las características imperantes, al punto que a muchos ha podido y puede parecer un mundo de pesadilla, fue sin embargo durante milenios el país de los kawéskar, nómades marinos que supieron generar y desarrollar una cultura hija admirable de su adaptación a condiciones ambientales ciertamente rigorosas. Para ellos, sin duda, siendo como era el propio, debieron aceptarlo y llegar a amarlo con fuerte sentimiento hasta la plena consubstanciación.

Para los foráneos que penetraron y recorrieron el laberinto insular hubo de ser diferente.

Quien navega por el islario occidental, cualesquiera que sean sus motivaciones, no puede permanecer insensible ante un medio con tan fuerte capacidad de motivación, pero sus impresiones han de ser necesariamente distintas en la medida que son condicionadas por factores tales como las características climáticas, la apariencia consiguiente del entorno, la sensación de soledad y de vacío vital, la mayor o menor seguridad de la navegación y el propio estado de ánimo. Las sensaciones han de ser así gratas o ingratas y por tanto perdurables en cualquier caso, pero nunca de indiferencia.

De tantos cuantos han pasado por el Archipiélago Patagónico y registraron en escritos sus sentimientos, hay algunos que lo hicieron de manera particularmente elocuente y vívida. Éstos por lo común corresponden a viajeros de fines del siglo XIX y de las primeras décadas del XX, porque en lo que se refiere a las relaciones más antiguas, las del siglo XVI al XVIII, las mismas están desprovistas por lo común de la retórica de escritores posteriores, y dan cuenta en lenguaje sobrio y preciso de las características hidrográficas principalmente, que era lo que entonces importaba por tratarse de un territorio virtualmente inexplorado y por tanto desconocido.

Nos parece pertinente transcribir de manera parcial o total algunos de los testimonios que consideramos más significantes.

Así, Pedro Sarmiento de Gamboa, uno de los primeros exploradores del territorio insular (1579), consignó su impresión referida al sector por el que habían penetrado (desde el estrecho Trinidad hacia el sur):

Toda esta tierra, cuanto pudimos juzgar de una y otra parte, es áspera y montosa cerca de la mar; y los altos, peladeros de peñascos y limos de herbazales fofos. Conocimos algunos árboles de los de España: cipreses, sabinas, acebos, arrayán, carrascas; Hierbas: apio y berros; y aunque estos árboles y mojados, arden bien, que son resinosos, especialmente la sabina y cipreses. La masa de la tierra, lo que vimos, no nos pareció bien, cerca de la mar; porque no hay migajón de terrial, sino de la demasiada humidad hay sobre las peñas un moho tan grueso y corpulento que es bastante a criar en sí y sustentar los árboles que se crían en aquellas montañas; y estos céspedes de este moho es esponjoso, que pisando sobre él se hunde pie y pierna, y algunas el hombre hasta la cinta; y hombre hubo que se hundió hasta los brazos, y por esta causa son trabajosísimas de andar estas montañas; y también por ser espesísimas, tanto que algunas veces nos era forzoso caminar por las puntas y copas de los árboles, y podíannos sustentar por estar los unos árboles con los otros

fuertemente trabados y entretejidos, y teníamos esto por menos trabajoso que andar por el suelo; y cualquiera de estos caminos era mortal, lo cual hacíamos por excusar despeñaderos[2].

Imposible mejor y más gráfica descripción del litoral insular y de las dificultades con que se encuentra el que pretenda marchar tierra adentro o por la costa.

Y en cuanto al clima que debieron soportar el ilustre marino escribió:

Todos estos días tuvimos grandes y pesados aguaceros y grandes fríos, y de noche pasábamos mucho trabajo en hacer fuego, y por enjugarnos nos metíamos en el fuego sin sentirlo, y quemábamos las ropas y los calzados, porque de otra manera no podíamos vivir, mayormente los marineros, que, molidos y cansados de remar y mojados, llegaban los pobres yertos y pasmados, sin tener ropa que poderse mudar, porque en el batel no se podía llevar, por ser pequeño, y la comida también era poca, porque siempre la íbamos tasando muchos, y esta vez más, procurando entretenernos con mijillones y hierbas de la mar, y muchas veces no las hallábamos, así por llegar a costa brava donde no se cría sino en abrigo, como porque donde llegábamos a repararnos sucedía, estos días que llegábamos con pleamar, que no se podía coger marisco, aunque lo hubiera. Toda esta noche llovió mucho e hizo mucho frío, porque ventó oeste[3].

Salvando la distancia temporal que media entre el siglo XVI y el presente, las escenas descritas parecen propias de la cotidianeidad de los actuales pescadores artesanales que operan en las aguas del Archipiélago Patagónico.

Y en cuanto a las condiciones de navegación en la costa oceánica, hay una descripción que verdaderamente es de antología:

[...] *en la capitana se iba con grandísimo trabajo y peligro llamando a Dios Nuestro Señor y a su bendítisima Madre y a los santos, que intercediesen por nosotros con Nuestro Señor Jesucristo, que hubiese misericordia de nosotros. Era el viento de refriegas, y esa poca vela que llevábamos en el trinquete nos la hizo pedazos, que, a no llevar otra velilla de correr, quedábamos sin vela de trinquete. Entraba la mar por un bordo y salía por otro, y por popa y proa, que no había cosa que no anduviese debajo del agua; y como el bergantín era pequeño y la nave daba muchos estrechones, corría grandísimo peligro, y cada golpe de mar lo arrasaba, y los que iban dentro iban dando voces que*

2 *Viajes al Estrecho de Magallanes*, tomo I, pág. 39.
3 Id. pág. 63.

los socorriesen de la nao, que hacía grandísima lástima oir los gritos que daban y lástimas que decían, y más viendo que no los podían socorrer por ser de noche, y nos pusimos todos a riesgo de perdernos; y animábanlos desde la nao, diciendo que presto sería día y los recogerían en la nao[4].

Sólo Dios sabe cuántos desde entonces hasta el presente han pasado por azares y trances semejantes. No en vano se trata de uno de los mares más tormentosos que se conocen, siendo incontables las víctimas que han sucumbido a sus furias.

En la primavera de 1876 el yate de bandera británica *Sunbeam* penetraba por el sur en el dédalo de los canales patagónicos. En él viajaban en plan de conocimiento turístico alrededor del mundo su propietario *lord* Thomas Brassey, un rico empresario ferrocarrilero y terrateniente, su esposa Ann y dos hijitas. Cosa excepcional para zona occidental por la que navegaban les acompañaba un tiempo bueno y sostenido, de allí que los viajeros pudieron gozar a sus anchas y en plenitud con la admiración de los diferentes paisajes.

Lady Ann, en particular, mujer sensible y de pluma fácil, no resistió el impulso de anotar en su diario de viaje, las vivencias propias y de sus compañeros acerca de lo que fuera ese disfrute contemplativo de la naturaleza patagónica.

Como muestra se transcriben dos de sus acertadas descripciones, que más parecen literarias:

Martes, Octubre 8 [Bahía Otter, canal Mayne] *En la amanecida, cuando reanudamos nuestro viaje, el tiempo era todavía bueno; pero eran visibles por aquí y por allá unas pocas nubes luminosas y un viento glacial que bajaba de las montañas hacía aparecerlo muy frío, no obstante que el termómetro -que aquí alcanza, supongo, 40° a 50°* [Fahrenheit] *todo el año- no estaba realmente bajo. La línea de las nieves perpetuas comienza aquí a una altura de 2.500 a 3.500 pies solamente, lo que añade grandeza a la belleza de la escena; y como estamos en la primavera temprana la nieve no se ha derretido hasta los 500 pies y aun menos desde la playa. Los estupendos glaciares corren directamente al mar e inmensas masas de hielo algunas veces del tamaño de un barco, están formándose continuamente, con ruido de trueno, y cayendo en el agua, enviando grandes olas hasta la costa opuesta, y a veces obstruyendo completamente los canales. Algunos de estos glaciares, compuestos enteramente de*

4 Ibid. pág. 76.

hielo verde y azul y de nieve pura, miden quince y veinte millas de largo. Lejos son los más hermosos que ninguno de nosotros ha visto jamás; y aun aquellos de Noruega o Suiza se ven insignificantes al lado de ellos. Las montañas aquí no son tan altas como las de Europa, pero realmente aparecen más dominantes, porque toda su superficie, desde el nivel del agua hasta la cumbre, es claramente visible. En esta parte de los canales terminan en picos que parecen espiras góticas, labradas en la nieve más pura; verdaderamente "picos vírgenes", que el ojo humano raramente ha contemplado y el pie nunca ha hollado. Generalmente están velados por nubes de nieve, humedad y lluvia, y es una verdadera excepción verlos tan claramente como lo hacemos ahora[5].

[...] *Miércoles, Octubre 11* [Puerto Bueno] *Nunca en mi vida he observado algo tan maravilloso como la vista que tuve cuando subí a cubierta, un cuarto para las cinco. La luna estaba brillando, grande y dorada, alto en los cielos: los rayos rosados de la aurora estaban justamente coloreando la nieve virginal en los más altos picos con un color inicialmente tenue pero progresivamente más intenso; mientras todo alrededor, el follaje, rocas y témpanos estaba inmerso en profunda sombra. A medida que subía el sol, los picos rosados de las montañas cambiaban a dorado y amarillo y al fin a blanco deslumbrante, en tanto que la luz invadía los valles, iluminando los lugares oscuros y poniendo en escena verdes oliva, grises y púrpuras, en los más maravillosos contrastes y combinaciones de color. La grandeza de la escena aumentaba con cada revolución de la hélice, y cuando estábamos enteramente en la angostura Guía pudimos parar y admirarla un poco más a nuestro gusto; Mr. Bingham hizo algunos dibujos mientras yo tomaba algunas fotografías. Es imposible describir en detalle el panorama. Imagínense la escena alpina más grandiosa que alguna vez se haya contemplado, con altos picos nevados y pináculos surgiendo de enormes domos cumbreros y vastos campos de hielo intacto; glaciares deslizándose al mar, en las cabezas de varias bahías; cada banco y promontorio ricamente cubierto con vegetación de matices de verde; rocas escarpadas y nobles acantilados, cubiertos con líquenes multicolores; los témpanos flotantes; el angosto canal en sí mismo, azul como el cielo, con pequeñas islas, cada una un conjunto de verdor, y reflejando en su superficie cristalina cada objeto con tal nitidez, que era difícil*

5 *A Voyage in the "Sunbeam"* (London, 1880), págs. 115 y 116. Traducción del autor.

decir donde terminaba la realidad y comenzaba la imagen. He visto fotografías del Mirror Lake, en California, que tanto como conozco, es la única cosa que posiblemente podría dar una idea del maravilloso efecto de estos reflejos. Bahía Unfit, en la isla Chatham, mirando hacia las montañas cerca del canal Pill y el cerro Ladder se semeja como si una miríada de escalones hubieran sido labrados en su ladera, eran quizás los más distintivos puntos entre toda esta hermosura[6].

Quien conoce el territorio insular de que se trata y ha podido gozar con la visión de la grandiosidad y belleza de los sucesivos paisajes que se presentan a la vista durante un viaje, ha de concordar en que la dama inglesa, lejos de dejarse arrebatar por la emoción, describió con entera propiedad lo que sus ojos veían y admiraban. Al hacerlo, se consagraría para la posteridad como la primera descriptora turística de la historia magallánica.

Tres años después, en enero de 1879 arribaba al área archipielágica que interesa la nave de Su Majestad Británica *Alert*, en el transcurso de un extenso periplo mundial por aguas patagónicas, polinésicas y africanas orientales. Permanecería en las primeras por espacio de cuatro meses, durante los cuales los científicos de a bordo realizaron numerosas observaciones y estudios naturalistas, de los que se da cuenta más adelante, particularmente en la zona del estrecho Trinidad. Dispusieron pues de tiempo de sobra como para conocer las características ambientales.

Desde el comienzo de la penetración al distrito la impresión sobre la vida vegetal fue favorable: *El aspecto de la verde foresta que rodea esta encantadora pequeña bahía* [Isthmus] *era matizada con un lujuriante despliegue de flores realmente hermosas entre las que se advertían notorias la Philesia buxifolia, Fucsia magellanica, Gaultheria antarctica, Berberis ilicifolia y un número de compuestas de diferentes especies. Una clase de cedro, el Libocedrus tetragonus ("ciprés" de los chilotes) era aquí también muy abundante, ofreciendo buenos palos rectos útiles para diferentes propósitos. La disposición cuadrangular de sus hojas inmediatamente llamó nuestra atención.*

Nos pusimos en movimiento temprano en la mañana y navegamos el canal Sarmiento, pasamos cerca del buque chileno Chacabuco *en medio de ráfagas de lluvia. No se veían nativos. El canal se enangosta aquí, y el escenario de las orillas opuestas llegó a asumir un carácter más sombrío, las montañas gra-*

6 Ids. págs. 117 y 118.

níticas de cimas redondeadas parecían estar suspendidas sobre nosotros, con sus parches veteados de bosque trepando por las hondonadas, envueltas en una llovizna brumosa, y mostrando una apariencia bruñida, como si la lluvia hubiera estado cayendo sobre las superficies por siglos[7].

Una vez en la zona de trabajo, el estrecho Trinidad, los ingleses comprobaron lo excesivo de la lluvia... *tanto que como norma, entre siete no hay más que un día moderadamente seco.* Allí, dicho sea de paso, advirtieron la razón de la intensa precipitación: *los picos y salientes de la destrozada cadena de montañas, de las que se originaron las islas y costas, interceptan las nubes cargadas de humedad que continuamente son transportadas desde el océano por los prevalentes vientos del oeste, con resultado de frecuentes y prolongados aguaceros*[8].

A principios del siglo XX, Frederick Alcock, al parecer un importante empresario mercantil inglés, navegó el Archipiélago Patagónico a bordo del *Oropesa*, vapor de la línea regular que por entonces mantenía la Pacific Steam Navigation Company para la vinculación entre el Reino Unido y otros países del occidente europeo con los de la costa sudoriental del Pacífico sur, en un trayecto que le resultó particularmente placentero.

En la obra que posteriormente escribió con recuerdos de lo que fuera su viaje sudamericano, dejó constancia de sus impresiones referidas al territorio marítimo de que se trata, y lo hizo cotejándolas y aun contrastándolas con las de otro personaje que lo había precedido:

Este es un bosquejo rápido de lo que es sabido y que mencionamos como la ruta del canal Smyth, bien afamada por su extrema belleza, y doblemente justificada por tradición y lugar. Hemos observado las nevadas Rocosas en el norte, seguido el tortuoso curso del río Fraser a lo largo de su romántico valle, contemplado con admiración los ceñudos picos y gigantescos pináculos que lo ensombrecen; hemos cruzado la divisoria entre el Atlántico y el Pacífico a una altitud de 8.000 pies, y gozado de las deslumbrantes bellezas del cañón de Yellowstone; y algunos de nuestro grupo han realizado el pasaje del cabo Norte y en el Oriente han visto 'la Naturaleza original con sonrisa complaciente de su admirador el Hombre', pero aun así aquí era algo distinto. Aquí por poco cada cosa que habíamos visto antes la

7 R. W. Coppinger, *Cruise of the Alert* (Swan Sonneschein & Co., London), pág. 42. Traducción del autor.
8 Id. pág. 45.

teníamos en conjunto, y mudando su aspecto según lo hacían los cielos en tal distante y salvaje región del globo. Teníamos suerte con el tiempo, y estábamos favorecidos con máximas manifestaciones -sol esplendoroso y lluvia, viento y nieve-, según estos cambios se sucedían rápidamente, éramos capaces de apreciar sus variados efectos.

Juzgando a base de la discripción de Sir Martín Conway[9]*, advertimos que él realizó el pasaje por el canal Smyth de norte a sur, que no muestra las mismas bellezas que en el sentido opuesto, e indudablemente no fue favorecido por el estado del tiempo. Dice en su reciente libro que "Debe admitirse que el escenario del canal Smyth es demasiado monótono; siempre hermoso, sin duda, pero bello de la misma manera. Los panoramas se componen de los mismos elementos, una ruta de aguas tranquilas, islas arboladas y playas, cascadas y picos en la parte superior, y grandes cimas desnudas cubiertas de hielo empinándose hasta un techo de pesadas nubes, todo envuelto en una penumbra solemne. Todo es suficientemente impresionante cuando uno lo aprecia por vez primera, pero según pasan las horas del día llega a ser un poco aburrido, de modo que debe hacerse un esfuerzo para mantener la atención y no perderse el encanto del cambio, porque las mudanzas tienen ocurrencia en un breve espacio". "Entonces, continúa -y aquí encontramos la explicación para su expresión 'un poco aburrido'-, la lluvia raramente cesa de caer por más de algunos minutos hasta que la noche se viene encima y nadie se preocupa de bajar a la maloliente playa". No causa admiración que se haya decepcionado. Es demasiado evidente que Sir Martin no es de origen oriental, pues en otras circunstancias no se habría quejado de la monotonía causada por la repetición de aquello que admite era algo hermoso. Sólo pudo ver una de las montañas nevadas que orillan al canal Smyth; sin duda él habría podido extenderse con su habitual elocuencia, pero dado que aquí la naturaleza es tan fecunda, perdió la visión de grandeza que pueden producir tan magníficas montañas, porque, como hermanas, se parecen unas a otras. La concisión es el método mercantil de Occidente y hace perder el placer oriental de extenderse sobre lo que es grato, y permitir el éxtasis sostenido por la repetición de lo que es sublime hasta que los sentidos se saturan con la sensación de infinitud.*

El después hace una interesante comparación entre la ruta

9 Famoso alpinista inglés de la época, quien en 1899 había visitado Magallanes para intentar el ascenso del monte Sarmiento en la Tierra del Fuego.

de vapores en el litoral de Noruega y el canal Smyth, y asegura que la de éste es, en general, menos espléndida que su competidora boreal. Es aquí que nuestro grupo discrepa con él. Es verdad que la salvaje soledad del sur carece del encanto del placer que brinda la visión de un atractivo pueblito situado en un ambiente pintoresco. El hombre es naturalmente un animal gregario, y sin duda Cowper, cuando puso en escena el papel de Selkirk, se hizo eco del sentimiento común cuando escribió las bien conocidas líneas:

"¡Oh soledad! ¿Dónde está el encanto
que los sabios han visto en tu rostro?, etc.".

Pero no queremos imponer nuestra opinión -estábamos allí simplemente para admirar la soledad de la naturaleza en su virginidad y la solemne grandeza de su verde y nevada vestimenta.

Frank Vincent, en su Alrededor y acerca de Sudamérica, *escribe: "Considero que los fiordos y las montañas de Chile austral, exceden en grandeza y belleza a los de Noruega, tanto como éstos a su turno sobrepasan a los de Alaska"*[10].

Años después, en 1908, recorrió por diversos rumbos el archipiélago en misión de estudios el eminente botánico sueco Carl Skottsberg. De sus numerosas cuanto acertadas impresiones, recogemos la que sigue:

El último día de Mayo estábamos de nuevo en movimiento, navegando hacia el norte a través de los canales. Pocos lugares en Patagonia son tan famosos como estos pasos, donde el vapor cabecea entre paredes negras y escarpadas, coronadas por picos nevados que se reflejan en las aguas tranquilas, donde el mar abierto nunca se ve, donde uno no debe estar temeroso de la tormenta o la niebla, donde sólo tiene que buscarse uno de los numerosos y encantadores pequeños puertos. ¡Se puede navegar desde los 53° a los 48°, una distancia de 5°, sin ver el océano! ¿Dónde en el mundo hay algo así? Qué pena que la luz del sol y el cielo despejado sean de rara ocurrencia; por días y semanas la lluvia no cesa, y una neblina fría y húmeda reposa sobre el agua. Los canales han sido comparados con los fiordos noruegos. En cuanto concierne a las numerosas penetraciones desde los canales hacia el este, pienso que esta comparación es obvia, aun si los consideramos desde el punto de vista geográfico. Pero la gran diferencia está en el aspecto exterior. En Patagonia parece reinar la Muerte. Los canales son tan silenciosos; la mayor parte de

10 *Trade and Travel in South America* (George Philip & Son, London), 1907, págs. 327 a 330. Traducción del autor.

las aves marinas, tales como gaviotas, palomas antárticas, albatroses y otras que dan vida al panorama en el mar abierto han desaparecido; sólo tenemos los delfines que juegan alegremente alrededor de la proa; únicamente algunas carancas, gansos o patovapores todavía pueden ser observados. Pero el bosque es magnífico a pesar del silencio absoluto que allí prevalece[11].

Pero tan sombría impresión pudo compensarla con otras más gratas, como le sucedió ante una vista excepcional:

A medida que penetrábamos suavemente en el fiordo Peel y la última punta que ocultaba la vista era sobrepasada, quedamos atónitos, mudos ante el paisaje. Quizá nunca habíamos visto algo más grandioso; era realmente maravilloso. Más lejos, pero sin embargo no tanto, se elevan las altas crestas de los Andes, con agujas fantásticas y picos filudos, alrededor de los cuales desplegaba su deslumbrante manto una continua extensión de témpanos. De aquellos emergían cuatro amplias corrientes de hielo, rodeando los nunataks pardo-violetas y juntándose en un glaciar gigantesco con un frente de cerca de dos millas de ancho, una singular extensión de grietas y crestas blancas. Todo esto en un marco de un bosque siempreverde y reflejado en un agua transparente y brillante donde la imagen ahora y antes se borraba por los témpanos conducidos de aquí para allá por las corrientes. ¡El hielo del interior, Alpes de nieves eternas, todos los detalles del glaciar, laderas y playas revestidas con un bosque prístino, el agua cristalina del fiordo, el hielo en movimiento y todo encuadrado en una sola mirada! Pienso que es maravilloso[12].

Posteriormente, en diciembre de 1929, Alberto De Agostini, el gran explorador de las montañas patagónicas y fueguinas, se internó navegando por los canales occidentales en demanda del fiordo Eyre y una tarde la embarcación que lo conducía se detuvo para pasar la noche en la caleta Refugio, canal Wide. Allí el religioso salesiano pudo disfrutar de un espectáculo de sobrecogedora belleza:

El viento amainó con la misma celeridad con que vino. Las aguas están de nuevo plácidas y tranquilas y el sol próximo a ocultarse detrás de una revuelta masa de nubes grises y azules, orladas de oro y carmín, proyecta sus últimos rayos sobre la imponente barrera de montañas de la ensenada Pingüino, que se abre delante de nosotros.

11 *The Wilds of Patagonia* (Edward Arnold, London, 1911), pág. 83. Traducción del autor.
12 Ibid. pág. 88.

Mientras las cimas enrojecen como brasas y las nieves perpetuas, blanquísimas, se tiñen de púrpura, los poderosos flancos de las montañas están ya sumergidos en la sombra y se elevan como gigantescos bastidores, ocultándose entre las nubes del lejano horizonte, en un mundo misterioso e inexplorado.

Sobre el espejo cristalino de las aguas en las que se reflejan las escarpadas laderas de las montañas cubiertas de bosques, las manchas blancas de los glaciares y las cumbres todavía iluminadas por el sol, centellean llamaradas de oro y esmeralda, chispeos de amatistas y zafiros, relámpagos de plata, combinados en tan delicadísima gama de colores que la vista no se cansa de contemplarlos.

Desciendo a tierra y por largo tiempo permanezco absorto en suave y mística contemplación ante aquel soberbio espectáculo de la naturaleza que la soledad y el silencio hacen más impresionante y sugestivo.

No hay quizás ningún otro lugar del mundo donde la obra y magnificencia de la creación, amalgamadas en admirable armonía, tengan tanto poder para elevar al hombre por encima de estas visiones, que fenecen, y transportarlo al puro reino de las bellezas sublimes e inextinguibles del espíritu[13].

Una década después, en 1939, el gran escritor chileno Benjamín Subercaseaux peregrinaba a lo largo del país para conocer y compenetrarse de su doble realidad, física y humana, en plan de preparación de su obra magistral *Chile o una loca geografía*. Hizo entonces la ruta habitual y obligada para alcanzar hasta el Chile patagónico, por mar de norte a sur, y en su transcurso entre tantos sentimientos que fue acumulando, pareció primar en lo que se refiere al territorio archipielágico que interesa, el agobio de la soledad y el silencio, casi del vacío vital:

El ancho corredor del Moraleda, que hemos identificado en esta zona con el Valle Central sumergido, se prolonga al sur del golfo de Penas con el canal Messier.

Un tanto más estrecho que el anterior, el canal Messier nos lleva a través de la región más desamparada y solitaria de este largo recorrido. Las islas que forman sus orillas no están pobladas; sólo de tarde en tarde algunos loberos vienen en la época de la caza y se establecen transitoriamente en las islas del océano. No hay una aldea, un refugio donde el hombre pueda sentir la cercanía del hombre. Puerto Edén, situado en la vecindad de

13 *Andes Patagónicos* (Buenos Aires, 1941), págs. 52 y 53.

la Angostura Inglesa (Indian Reach), *es una simple estación de emergencia. Se diría que en esta región volvemos a la noción primera del abandono en que se encuentra el hombre frente a la naturaleza todavía rebelde. No se le somete, como en otras partes, ni siquiera juega el papel de simple decorado en el escenario de su vida. Este oficio pasivo aparece solamente donde el hombre, libre de su angustia, puede darse el lujo de mirar en torno y contemplar sus dominios. Aquí la naturaleza es algo más: una presencia, un ser personal y terriblemente activo que mira al hombre de hito en hito.*

A semejanza del Moraleda, el agua de este canal se mantiene tersa y brillante sobre el abismo de sus profundas fosas, rodeadas por altas montañas. La luz disminuye a medida que se avanza hacia el sur: una penumbra opalescente cubre el paisaje y los contornos de las cosas como si estuvieran sumergidos en una atmósfera de ensueño. Los montes están más cercanos ahora, y en su formidable altura (más imponente porque la contemplamos desde el nivel del mar) parecen echarse hacia atrás a fin de que los apreciemos mejor.

Contrariamente al Moraleda, donde la vegetación lo cubre todo, los árboles aquí son más pequeños y sus formas más extrañas y atormentadas, debido a las rachas que los peinan en coup de vent. *Las especies vegetales disminuyen también en número y variedad. Las altas cumbres se ven decrépitas, peladas por una calvicie que les ocasionan los vientos y las nieves.*

Nunca, en parte alguna, la geografía aparece como un esfuerzo más noble para fijar en una simple carta este mundo de inmensidad que arrolla a la creatura y la confunde con los accidentes del suelo. No hay vestigio en estas regiones de esa nota humana que hace del paisaje una materia plástica puesta al servicio de la vida. La naturaleza parece no saber nada del hombre ni importarle. No hay una choza, ni una huella del hacha en el árbol, ni un pilote que recuerde a un antiguo embarcadero. El hombre civilizado, frente a esta naturaleza, parece un extranjero, un intruso. Ella, la inmensa, lo ocupa todo, lo acalla todo. Así, por ejemplo, desde las alturas hasta el pie de los montes suelen verse unas cintas de plata, inmóviles, silenciosas. Son torrentes furiosos que bajan despeñándose desde las cumbres, pero que no dejan oir el fragor de su caída ni ver el movimiento de sus aguas. Parecen petrificados por la altura y la distancia, o sumergidos en aquella otra voz más potente que no tolera interrupción alguna: la del silencio total, monstruoso, sordo a todo

clamor, intransigente hasta la crueldad. En ninguna parte mejor que aquí podríamos hablar de un paisaje "con la mirada clavada al frente", inaccesible al grito y al dolor humanos. Podríamos ir agotando nuestros quejidos y desfalleciendo, sin que nada ni nadie nos preste ayuda. Podemos morir, por fin y entregarnos al vacío, seguros de que sólo en ese instante encontraremos un poco de comprensión en el sueño eterno de las cosas.

[...] A derecha e izquierda de este canal Messier se extienden nuevas prolongaciones y canales cuyo fondo creemos percibir; al avanzar por ellos vemos que ese extremo aparente era solamente una curva, y que el fiordo sigue más allá y se ramifica en nuevos esteros. Otras veces, navegando de noche, aparece una débil claridad, como una fosforescencia, iluminando el fondo de estos corredores y anunciando la presencia de algún ventisquero.

En estas idas y venidas, una desorientación vecina a la embriaguez se apodera de nuestra mente. Miramos al mapa y sabemos muy bien donde se encuentra cada montaña, cada canal; pero entramos ahí, y la visión de altura que nos proporcionaba la carta se transforma en una pobre visión rastrera, burlada por las proyecciones enloquecedoras que nos juegan las perspectivas. Tal montaña nevada que parecía encontrarse al borde de un canal, se desplaza para esconderse detrás de una isla. Doblamos la isla, y la montaña gira y se escabulle en la lejanía, internándose por un fiordo. Todo el paisaje corre y juega burlescamente, de tal manera que al cabo de un tiempo la mirada sólo atina a fijarse en las piedras rojizas de la ribera y en los árboles inclinados sobre el agua, única manera de hallar un asidero invariable en un mundo loco que aplasta y sobrepasa la débil medida humana. Hay momentos en que la sirena del barco es un alivio que nos trae, por fin, un contacto sólido con la realidad. Retumba el sonido entre los montes que parecen desplomarse en ecos interminables. Luego viene el silencio absoluto que nos hace percibir los latidos del corazón y el trepidar de las máquinas[14].

Joseph Emperaire era un antropólogo francés que en 1946 se adentró en el mundo del Archipiélago Patagónico y que llegó a conocerlo como pocos, tal vez como ninguno de los que habían pasado antes que él. Años antes, mientras padecía el agobio y el espanto de la guerra en que se hallaba enzarzada media humanidad, se había prometido a sí mismo que si salía vivo de la contienda, se iría lejos, muy lejos, para ocuparse en una tarea refe-

14 *Chile o una loca geografía* (Editorial Universitaria, Santiago, 1973), págs. 235 a 238.

rida a la vida y no a la muerte. Así, llegada la paz, concibió una empresa científica cuyo objetivo sería el de estudiar a los restos de los habitantes originarios del mundo meridional sudamericano. Fue la primera Expedición Francesa de Chile Austral.

En su realización vivió varios años entre los indígenas kawéskar de Puerto Edén y recorrió una y otra vez su ambiente vital de pesadilla. Dejaría para la posteridad una obra magnífica que resume sus trabajos y sus impresiones, *Los nómades del mar.* De ella entresacamos algunos párrafos que interesan para la descripción del aspecto que nos ocupa.

El ambiente en los archipiélagos es siniestro. Durante casi todo el año, ahogados por los torrentes de lluvia y abrumados por la fuerza agresiva de la tempestad, son, como decía Darwin, "tristes soledades donde la muerte más que la vida parece reinar soberanamente". Una continua capa de nubes bajas, una cortina de lluvia que borra todo contorno, los huracanes del Pacífico austral, el inmenso glaciar patagónico, los acantilados de granito desnudo o el bosque compacto, forman los elementos habituales de este paisaje. Unos pocos días en el año surge el sol; se crea entonces un universo nuevo. La desnudez de la roca se destaca hasta en sus menores detalles. El bosque vive con sus luces y sus sombras. El baluarte cordillerano domina el inmenso horizonte, entremezclado de tierra y de océano y atravesado por el viento del polo.

Los contornos sinuosos que en el mapa esbozan los archipiélagos de Magallanes, están lejos de evocar ese fantástico laberinto de miles de islas y de islotes, de rocas a flor de agua, de canales y fiordos, esos lagos innumerables, ese relieve submarino tan atormentado como el de las montañas. Se ha hablado de laberinto, de resquebrajaderos, palabras que sugieren imágenes, pero que no logran sino acercarse a la realidad[15].

Aunque cruda y con tintes sombríos, no obstante que reconoce la sorprendente mutación que impone la luz solar, es una descripción certera de un ambiente geográfico ciertamente diferente. Pero la vida animal, a veces inaparente, también sorprendió al antropólogo galo y le hizo escribir:

La fauna más paradojal aparece durante los raros días de verano, en que brilla el sol. Una multitud de pequeños pájaros sale de no se sabe dónde, probablemente de un estado de vida disminuida y se debaten al sol en los matorrales. Picaflores de un

15 *Los nómades del mar* (Editorial Universitaria, Santiago, 1963), pág. 25.

verde de oro viejo se inmovilizan con las alas vibrantes delante de las flores de fucsia. Los rayaditos, *barnizados de rojo, de amarillo y de negro; los* tijerales *de largas plumas de cola filiformes revolotean sin temor alrededor del visitante insólito. Los* troglodítas, *de plumaje azul pizarra, no se aventuran jamás fuera de las manchas de vegetación más compacta que los protegen; son los miedosos, pero también los más bulliciosos pájaros de los Archipiélagos.*

Golondrinas en escaso número aparecen brevemente en verano. En verano, igualmente el zorzal *frecuenta, sobre todo, las pendientes pantanosas en que encuentran gusanos. El* piloto *inspecciona sosegadamente lo que el mar puede dejarle como alimento al retirarse. Al principio del invierno llegan en bandadas bulliciosas los tordos, del tamaño y color de un mirlo europeo. Cuando la nieve cubre el suelo, los* cometocinos *frecuentan las proximidades de las rucas indias. Tan sorprendentes como la presencia de los picaflores en los días de sol, son los vuelos compactos y bulliciosos de los papagayos*[16].

Y tras abundar en otras expresiones de vida animal y de hacer extensa referencia al rol preponderante de la lluvia y el viento en el clima archipielágico, Emperaire parece no poder sustraerse del influjo sombrío de un ambiente natural que pareciera no haber pasado del quinto día de la Creación, y así concluye el correspondiente capítulo de su descripción del mundo de los archipiélagos:

Pero el tiempo no es el único elemento que influye sobre la vida. En todas partes reina una impresión de misterio, de poder desmesurado de las fuerzas naturales. Fuera de los rincones de la costa que dan asilo o permiten acampar, fuera del mar, sólo se encuentran los misteriosos y anchos valles brumosos que se pierden hasta los glaciares de la Cordillera; los pantanos en que uno se hunde, las cimas inaccesibles. Todo en los archipiélagos delata demasiada grandeza y misterio, una desproporción demasiado aplastante, para no provocar un eco en estos seres desheredados que no tienen otro recurso y protección que la tienda de pieles y la canoa de troncos. El Hombre no supera fácilmente el efecto de desolación de este mundo en el cual ha caído. Siempre quedará algo de él en sus manos y en su alma.

Costas indefinidas de granito con su cinturón de bosques podridos, rocas desnudas que se congregan hasta el infinito, todas cortadas de cuencas, pantanos, hendiduras por donde

16 Id. pág. 48.

chorrean las aguas, vastas lagunas totalmente desiertas, tal es la "tierra" desordenada, de una grandeza lúgubre y solitaria, de una eterna desolación, sobre la cual sobreviven los últimos alacalufes[17].

Poco más de medio siglo después, otros franceses recorrían el Archipiélago Patagónico en plan exploratorio, y uno de ellos, Jacques Sautereau recordaría su paso por ese territorio: *Quien haya visto los paisajes del archipiélago de Ultima Esperanza no los olvidará jamás... Quien se haya encontrado bajo el diluvio de las lluvias australes, doblegado por la fuerza del viento, lo recordará mucho tiempo. Quien haya franqueado la barrera vegetal de su selva húmeda y sombría, caminado sobre sus turberas gelatinosas y recorrido sus fantásticos lapiaces conservará esos recuerdos indefinidamente.*

En este archipiélago, donde todo es demencial y desmesurado, reina el misterio de la terra incógnita y la presencia intangible del pueblo alacalufe, hoy extinguido. Los canales, el bosque, el clima: tal es la trilogía inseparable del archipiélago patagónico. José Emperaire ha escrito que la atmósfera de estos archipiélagos es siniestra. Cierto, y sin embargo, los raros instantes de luz, de sol, revelan una geografía de una belleza fantástica, y nos animan a esperar ansiosos el próximo claro en medio de un tiempo sombrío[18].

Tal vez la abundancia de citas pueda parecer excesiva, pero en ningún caso inútil, pues en su variedad -incluyendo las apreciaciones aparentemente contradictorias-, todas reflejan una parte de la realidad de la naturaleza del Archipiélago Patagónico. Ocurre que la misma es proteiforme y por tanto puede exhibir con riqueza calidoscópica lo bello y lo sombrío, lo grandioso y lo pequeño, lo siniestro y lo que alegra, lo sublime y lo insignificante, la plenitud de la vida y el silencio pavoroso de la nada; todo ello es real, en increíbles matices.

Es verdad, el Archipiélago Patagónico es un mundo excepcional, por distinto y único, que invita a ser conocido, en experiencias personales igualmente singulares.

Por de pronto, comencemos por repasar su historia.

17 *Op. cit.*, pág. 55.
18 *Última Patagonia 2000* (París, 2001), pág. 31.

I

EL POBLAMIENTO ORIGINARIO

Hacia unos 7000 años antes del presente sucedió en la antigua Magallania, particularmente en y en torno al actual mar de Otway, un acontecimiento de trascendencia: la presencia de cazadores-recolectores adaptados a los ambientes naturales litorales, con el uso y consumo de los recursos propios del mar, y el dominio de la técnica navegatoria. Se dispone actualmente de suficientes antecedentes que dan cuenta de yacimientos arqueológicos de antigüedad comprobada que se sitúan entre siete y cinco y medio milenios antes del presente y que ponen de manifiesto la vigencia, con amplia extensión territorial, de una cultura de cazadores-recolectores que habitaban los espacios marítimos insulares y los litorales continentales del centro, el occidente y el sur del vasto ámbito geográfico austral.

En efecto, las investigaciones arqueológicas desarrolladas a partir de la segunda mitad del siglo XX han permitido el hallazgo de varios sitios de importancia clave que dan cuenta de la vigencia consolidada de una cultura de hombres del mar: Englefield y Bahía Colorada en el mar de Otway, Punta Santa Ana y Bahía Buena en el litoral centro-occidental del estrecho de Magallanes, todos ellos con una antigüedad de entre 7000 y 6000 años antes del presente.

Al asumirse tal noción como cosa indiscutible, surge al punto la cuestión de cuál pudo ser la vía de llegada de esta presencia ya estable de cazadores-recolectores marinos. Y en la búsqueda de una respuesta satisfactoria se ha suscitado una suerte de controversia respecto del origen de aquéllos con dos alternativas: para unos, la de una procedencia terrestre inicial que tras un proceso transicional de adaptación a nuevas condiciones ambientales de tipo marítimo y la correspondiente evolución o mutación cultural devino definitivamente marina, que algunos inclusive han denominado la "hipótesis del arrinconamiento territorial"; y, para otros, la que atribuye su origen en un antiguo fenómeno migratorio costero por el occidente de América, de norte a sur, de gente con una igualmente antigua pertenencia a una cultura marítima.

Es obvio que para que las mismas tengan consistencia científica deben apoyarse en hallazgos culturales que poseen un secuencia cronológica coherente. Con ello queremos significar que -en la noción previa de una corriente migratoria principal que ha cruzado el continente americano en el sentido longitudinal-, debe aceptarse que la antigüedad de los sitios testimoniales es menor en la medida que se avanza hacia el sur.

De esa manera, considerando la hipótesis del poblamiento

por la vía costera del océano Pacífico, debiera contarse con una secuencia de yacimientos arqueológicos que van desde muy antiguos a menos antiguos. Así, en lo referido al litoral chileno únicamente se dispone de un par de fechados correspondiente al extremo norte, que dan cuenta de una antigüedad de alrededor de 10000 años antes del presente. Se presenta luego hacia el sur un extenso tramo de aproximadamente tres mil kilómetros para el que no se dispone de cobertura cronológica que resulte congruente en la hipótesis[19]. En subsidio, y para darle continuidad, se ha pensado en otro fenómeno transicional de adaptación de cazadores terrestres a marinos basado en el sitio de Monte Verde, en el umbral del escenario archipielágico septentrional del sudoccidente americano, que posee una antigüedad de 13000 años A.P. Si efectivamente éste fuera el punto de origen, correspondería encontrar una secuencia de sitios de cazadores marinos desde la isla grande de Chiloé hacia el sur, con altas antigüedades correlativamente decrecientes hasta llegar al extremo austral hacia los 7000 años antes del presente. Ello supone necesariamente la previa y progresiva restricción de la cobertura de hielo pleistocénico sobre el territorio sudoccidental del continente, lo que en efecto sucedió a partir de unos 12000 años atrás, de acuerdo con los estudios del glaciólogo inglés John Mercer.

Pero esta hipótesis de poblamiento costero ascendente en latitud no tiene, hasta ahora, un sustento cronológico suficiente y coherente; tal es así que el sitio más antiguo que se conoce para la isla de Chiloé, Puente Quilo, data de 5500 años A.P., antecedente que pone en evidencia un gran hiato cronológico respecto del conocido para el supuesto punto de dispersión poblacional de Monte Verde. El otro sitio que ha sido fechado se encontró en el borde norte del archipiélago de las Guaitecas (GUA 010), para el que se obtuvo una antigüedad de 5010 años A.P.

Sobre la base de la información disponible para otros yacimientos que siguen hacia el sur, ya en la Patagonia occidental, ninguna alcanza a 5000 años A.P. y por el contrario se dan fechas más recientes, como se puede ver en la Tabla II que se acompaña. Inclusive, en el extremo sur se ha obtenido una importante cantidad de fechados por sobre los 6000 años de antigüedad.

Debe tenerse presente, para una mejor comprensión del punto, que la búsqueda y hallazgo de sitios arqueológicos en la zona archi-

19 En efecto, el fechado más antiguo que hasta ahora se ha determinado para el litoral centro-sur de Chile y que irrefutablemente puede ser atribuido a una cultura de cazadores marinos (canoeros), es de 3310+-90 años A.P. (fecha calibrada).

pielágica de la Patagonia conforma un verdadero desafío para los especialistas, pues los procesos de solevantamiento y hundimiento del terreno que se sabe han ocurrido en tiempo geológico reciente hacen en extremo difícil la prospección, ya que los sitios que interesan, los costeros, tanto pueden hallarse actualmente bajo el nivel del mar, como varios metros más arriba del mismo, y, difícilmente, en la línea de costa actual.

La hipótesis del poblamiento archipielágico patagónico a través de la emigración costera norte-sur no tendría por ahora mayor sustento.

Tal circunstancia hace más atractiva la otra hipótesis, es decir, la de un poblamiento atípico, de sur a norte, "contra corriente", partiendo de un foco de dispersión que pudo encontrarse en Magallanes central -el mar de Otway-, y que habría permitido la ocupación en un espacio de pocos siglos hacia el sur (canal Beagle, isla Navarino) y hacia el oeste y noroeste (archipiélagos fueguino y patagónico).

Esta interpretación es coincidente con la planteada por dos prestigiosos investigadores como son Dominique Legoupil -de vasta experiencia y grandes contribuciones en lo tocante a las poblaciones marítimas antiguas en Patagonia y Tierra del Fuego- y M. Fontugne, quienes puntualizaron hace algunos años que [...] *en el arco exterior del archipiélago, a lo largo de la costa pacífica, la ocupación humana pareciera más reciente, como si el poblamiento hubiera sido progresivo y concéntrico a partir de algunos núcleos de base situados en las zonas más favorables que colindan con territorios terrestres: región de los mares interiores (Skyring y Otway), Estrecho de Magallanes y Canal Beagle, todos al límite entre pampa y archipiélagos*[20].

Estos mismos autores plantearon entonces una suerte de variante para esta hipótesis que en cierto modo la vincula con la primera mencionada: [...] *la hipótesis de un origen del poblamiento puramente marítimo no puede ser descartada. Pequeños grupos haliéuticos de gran movilidad podrían haber descendido desde el norte -a partir de Chiloé- a lo largo de la costa pacífica, atravesando rápidamente las zonas más inhospitalarias de los archipiélagos para colonizar las regiones más acogedoras del estrecho de Magallanes y del canal Beagle, hace 6 a 7000 años. Bien instalados durante milenios, sólo posteriormente, hacia*

20 El poblamiento marítimo en los archipiélagos de Patagonia: Núcleos antiguos y dispersión reciente, *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Cs. Humanas, volumen 25, Punta Arenas, 1997, pág. 76.

los inicios de nuestra era, bajo la presión de grupos de cazadores terrestres, éstos se habrían dispersado en los archipiélagos, explotando los múltiples nichos ecológicos de la región. De esta manera, se explicaría también la dicotomía física tan marcada que separaba los grupos de cazadores de las poblaciones marítimas sub-actuales y la desconcertante permanencia cultural que relaciona a los indios canoeros modernos a las primeras poblaciones marítimas del complejo Englefield[21].

El origen del poblamiento es, como se ve, un tema que permanece abierto, susceptible por tanto de nuevas interpretaciones en la medida que el adelanto de las investigaciones en terreno lo permita.

Tabla I

Sitios más antiguos de cazadores marinos
en zonas central y sur de Magallanes oriental

Sitio	*Número de muestra*	*Fecha C14*	*Referencia*
Mar de Otway			
Englefield	1Oxa-1182 (hueso)	6100 ± 110	Legoupil 1988
Bahía Colorada	Gif-6930 (conchas)	5900 ± 70	Legoupil 1988
Mar de Skyring			
Sitio N° 29	GifA-92234 (carbón)	4660 ± 70	Legoupil & Fontugne 1997
Estrecho de Magallanes			
Punta Santa Ana	GrN-7612 (conchas)	6810 ± 70	Ortiz-Troncoso 1977/78
Bahía Buena	GrN-7614 (carbón)	5895 ± 65	Ortiz-Troncoso 1977/78
Canal Beagle y Navarino			
Seno Gran 1	Gif-8851 (carbón)	6160 ± 140	Legoupil 1993/94
Túnel 1	AC 683 (carbón)	5630 ± 130	Orquera & Piana 1986/87

21 Id. pág. 85.

Tabla II

Fechados radiocarbónicos de materiales
con relación cultural antigua en el Archipiélago Patagónico

Sitio	*Número de muestra*	*Fecha C14*	*Referencia*
Cueva Ayayema	AMS CEA 18179		
	(cráneo)	4530±30 A. P.	D. Legoupil 2000
(I. Madre de Dios)			
Río Frío 2	(carbón)	1980 A. P.	P. Curry, inédito
Puerto Edén			
(Chorrillo)	(carbón)	1880 A. P.	P. Curry, inédito
Río Frío 1	(carbón)	1720 A. P.	P. Curry, inédito
Puerto Edén (Cementerio)	(carbón)	1660 A. P.	P. Curry, inédito
Puerto Edén (I. Morton)	(carbón)	1510 A. P.	P. Curry, inédito
Puerto Edén	ISGS 2188 (carbón)	1390±70 A. P.	P. Curry, 1991
Puerto Grappler 3	(carbón)	1350 A. P.	P. Curry, inédito
Puerto Edén	ISGS 2186 (carbón)	1310±70 A. P.	P. Curry, 1991
Río Frío 1	(carbón)	1170 A. P.	P. Curry, inédito
Isla Morton	(carbón)	930 A. P.	P. Curry, inédito
Canal Maule	Va-17351 (huesos)	920±55 A. P.	M. San Román, 2001
Chorrillo	(carbón)	620 A. P.	P. Curry, inédito
Cueva de la Cruz			
(I. Madre de Dios)	GIF 11519 (carbón)	250±60 A. P.	D. Legoupil, 2001

Las evidencias arqueológicas

La búsqueda inicial de sitios arqueológicos en el Archipiélago Patagónico había sido empezada por el norteamericano Junius Bird en 1935 mientras navegaba en su cúter *Hesperus*, de norte a sur. Se trató en realidad de algunas observaciones y algunos sondeos, principalmente en la zona del canal Messier. Pero una labor prospectiva en forma la comenzó Joseph Emperaire durante el lapso de su estadía entre los kawéskar (1946-48). Las prospecciones las orientó, seguramente por consejo de sus guías indígenas, hacia las playas más amplias, en caso de asientos permanentes y, por fin, a los istmos que eran utilizados como parajes o zonas de porteo de embarcaciones entre espacios marítimos, lo que aquéllos bien conocían por propia experiencia y por la tradición étnica,

aunque no podría excluirse la posibilidad de uso de la capacidad intuitiva del mismo antropólogo galo.

De esa manera, en faena paciente y sistemática de meses, Emperaire pudo ir descubriendo y consignando en un mapa diferentes sitios cuyos aspecto y contenido resultaron ser muy semejantes: un conchal que les daba visibilidad, con algunos instrumentos de hueso, artefactos líticos, cuchillos de concha, carbones y cenizas de fogones.

Al observarse la carta arqueológica así obtenida, sorprendía, como lo recordaría un cuarto de siglo después la arqueóloga Annette Laming, esposa del antropólogo, *el hecho de que los sitios no están repartidos al azar de los archipiélagos, sino concentrados en zonas definidas. Estas zonas se encuentran, ya sea, en el borde del continente o sobre la franja occidental de los archipiélagos y dejan una larga banda mediana norte-sur prácticamente vacía. La ruta de los navíos que por los canales van de Puerto Montt a Punta Arenas no corresponde a los hábitats preferenciales de los Alakaluf. A esta banda mediana casi desierta en el sentido norte-sur corresponde una zona de densidad muy baja en el sentido este-oeste. En efecto, la frecuencia más alta de sitios se encuentra ya sea al norte, en las islas Guayaneco, sobre la costa occidental de Wellington, en el archipiélago Madre de Dios e isla Duque de York, ya sea al sur, en el archipiélago Reina Adelaida y península Muñoz Gamero. Entre estas dos series hay una región arqueológicamente mucho más pobre. Estas observaciones completan y modifican con una prolongación hacia el sur las indicaciones dadas por Bird. En los últimos años los Alakaluf en el transcurso de sus viajes frecuentaban de preferencia los islotes y canales próximos al Pacífico, que son particularmente desolados. Parece haber sido igual desde hace muchos siglos*[22].

Más no se adelantó en la materia por entonces. Emperaire, de momento orientó su trabajo científico hacia otras prioridades y al fin su trágica muerte en Ponsonby dejaría la tarea virtualmente en sus comienzos.

Por ello, más tarde, al ocuparse de los sitios de los cazadores marinos en el territorio occidental, Annette Laming, comentaría acertadamente que, *Mucho, o casi todo, falta por hacer en la reconstrucción de la prehistoria de los archipiélagos de Patagonia y Tierra del Fuego. Si la tarea está poco avanzada, a pesar de los trabajos ya efectuados, es debido a que las condiciones*

22 Los sitios arqueológicos de los archipiélagos de Patagonia Occidental, *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen 3, Punta Arenas, 1972, pág. 89.

materiales son particularmente difíciles en estas zonas. El clima con sus lluvias y tempestades, la ausencia de todo punto de aprovisionamiento o de socorro, la soledad absoluta, pero también la belleza de sus bosques o de sus roqueríos expuestos al viento, hacen de la menor prospección una extraordinaria aventura. J. Bird como J. Emperaire afrontaron el mundo de los archipiélagos prácticamente solos en irrisorias embarcaciones. Serán necesarios otros medios para establecer la carta arqueológica de la región y para instalar en un punto favorable un sitio de excavaciones con equipo moderno. Los arqueólogos no pueden enfrentar solos una expedición de este tipo. Materialmente les sería necesaria la ayuda de organismos dotados de medios más poderosos que aquellos de que disponen normalmente, la ayuda por ejemplo de la Armada Nacional, de la Empresa Nacional del Petróleo o de una misión científica internacional. Sobre el plan mismo de la investigación ellos deberían desde la etapa de la elaboración del programa asegurarse la colaboración de investigadores de otras disciplinas: geógrafos, geólogos, geomorfólogos, zoólogos, botánicos, ecólogos, etc., de manera de realizar en un mínimo de misiones el estudio del conjunto de la inserción del hombre en la región[23].

Valoró entonces la eminente arqueóloga el hecho de que, *Los archipiélagos de la Patagonia son unos de los escasos lugares del mundo donde los nómades marinos han podido desarrollarse durante milenios sin ser, al menos así lo suponemos, influenciados por las culturas vecinas. Gracias a este aislamiento excepcional debe poder estudiarse en los archipiélagos mejor que en otras partes el mecanismo de adaptación del tipo físico y de la cultura material a un medio muy particular, así como aquel del establecimiento de un equilibrio demográfico tan bruscamente roto por la llegada de los blancos*[24].

Debieron pasar otras dos décadas antes que se emprendiera al fin la tarea de excavación. Sucedió en 1991 cuando la arqueóloga norteamericana Patricia Curry, contando con la colaboración del Centro de Estudios del Hombre Austral[25], realizó trabajos en la zona del canal Messier, a lo largo de medio centenar de kilómetros de los litorales de las islas Wellington, Saumarez y Font, y de la península Exmouth de la tierra firme de Patagonia, excavando

23 Id.
24 *Op. cit.*, pág. 94.
25 Dependencia académica del Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

una treintena de yacimientos, en su mayoría prehispánicos, pero también algunos modernos. Los fechados obtenidos dan cuenta de una presencia humana recurrente en el área cuya mayor antigüedad se remonta al inicio de la era cristiana hasta unos seis siglos atrás.

Este resultado fue considerado decepcionante por cuantos esperaban una más alta antigüedad para la vida humana en el territorio archipielágico, que siquiera se correspondiera con los datos conocidos para yacimientos de cazadores marinos en Magallanes central. Explicando su insatisfacción, la investigadora escribió que, *Aunque este estudio ha sido enfocado a Puerto Edén, ello no implica que necesariamente sea el área más significativa, ni aún particularmente representativa de la arqueología de la región. El canal Messier está quizás más influenciado por condiciones continentales que la mayoría de los otros, situado en la cercanía a los campos glaciados de la cordillera y distante de influencias oceánicas, debe haber sido uno de los últimos en recuperarse de los efectos de la glaciación y tal vez, uno de los últimos en ser ocupados. Es importante que el trabajo futuro contemple una exploración más extensa para poder entender el lugar de Puerto Edén en el contexto regional*[26].

Estaba visto entonces, al cabo de esta experiencia inicial que la búsqueda no resultaría sencilla ni fructífera en un medio natural difícil como pocos, en el que había que hacerlo literalmente a tientas.

En ese contexto comprensivo fue que Legoupil y Fontugne estimaron al poblamiento humano como un fenómeno de ocurrencia relativamente reciente, no más de dos milenios atrás.

Sólo un golpe de suerte o la casualidad podían alterar ese diagnóstico preliminar, que sin embargo de lo aleatorio que ello implica puede darse, también en arqueología.

Fue lo que le ocurrió a la misma Dominique Legoupil cuando aceptó la invitación de algunos compatriotas para integrarse a la segunda expedición de la Federación Francesa de Espeleología a la Patagonia Chilena. Como en la primera, las actividades de la misma se desarrollaron en el archipiélago Madre de Dios, durante los meses de enero y febrero de 2000.

Entonces Legoupil descubrió en la isla Madre de Dios dos sepulturas indígenas, además de indicios de habitación. Las tumbas

26 Distribución de sitios e implicaciones para la movilidad de los canoeros en el canal Messier, *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Cs. Sociales, volumen 20, Punta Arenas, 1991, pág. 153.

resultaron particularmente importantes porque han permitido documentar la antigüedad de un hábito funerario y la continuidad de su práctica a lo largo de milenios, hecho significativo que da cuenta de una tradición cultural específica de evidente arraigo.

En la primera de estas cuevas, que fue denominada Ayayema, se encontró un esqueleto humano, cuyo cráneo al ser fechado dio una antigüedad de 4530±30 años A.P.; en la segunda nombrada "Cueva de la Cruz" por la señal cristiana puesta por algún desconocido visitante, con seguridad lobero o pescador, se obtuvo una fecha de 25±años A.P. sobre carbón de una fogata asociada a la sepultura. En este caso se trataba de un entierro colectivo, con restos de a lo menos cuatro personas. La parafernalia acompañante en esa sepultura que pudo recuperarse incluía adornos fabricados sobre huesesillos de pájaros y conchas, fragmentos de madera y de corteza con restos de colorantes. A propósito, en la cueva de la Cruz se encontraron rastros de pinturas rupestres en color ocre, circunstancia que vino a confirmar un hallazgo semejante anterior, tenido por excepcional, realizado por la misma arqueóloga y Alfredo Prieto en un sitio funerario de canoeros, pero en el sector de ultracordillera de Última Esperanza.

Al evaluar en posterior comunicación la arqueóloga los hallazgos de Madre de Dios, puntualizó que *estos descubrimientos revisten un gran interés antropológico para el conocimiento de los indios de los archipiélagos, si se considera la escasez de restos humanos descubiertos hasta entonces en la región. La mayor parte de las colecciones existentes son muy fragmentarias y provienen de saqueos de otros tiempos o tienen orígenes muy inciertos. No cabe duda de que, por primera vez, se dispone de una colección de por lo menos cinco individuos que pertenecen indiscutiblemente al grupo de los archipiélagos*[27].

Viene al caso mencionar que en el mismo tiempo en que Legoupil hacía sus hallazgos, otros arqueólogos, Flavia Morello y Manuel San Román, del Centro de Estudios del Hombre Austral, hacían el suyo en una cueva rocosa del canal Maule, en el extremo noroccidental del archipiélago fueguino, unos tres grados geográficos al sur de Madre de Dios. Se trata de otro entierro, esta vez virtualmente intacto y perteneciente sin duda alguna al mismo grupo humano primitivo, con lo que se tiene la certidumbre de una cultura funeraria que es propia de los cazadores recolectores-marinos del occidente magallánico.

27 Un primer balance arqueológico muy positivo, *Última Patagonia 2000*, París 2001, pág. 27.

Aunque recién se ha comenzado, ya resulta gratificante y esperanzador que de partida se hayan encontrado evidencias irrefutables de presencia humana en el Archipiélago Patagónico desde hace a lo menos cuatro y medio milenios. Ello brinda una nueva perspectiva para los estudios que deben emprenderse y que, con seguridad antes de mucho tiempo, podrían resultar esclarecedores para el todavía enigmático cuadro de la vida humana originaria en los canales de la Patagonia. Por de pronto, la información reunida en los primeros trabajos arqueológicos, aunque escasa pero relevante, da cuenta de expresiones culturales muy semejantes, sino idénticas, a las que se han conocido para los nómades del mar durante el tiempo histórico que siguió a su avistamiento por los europeos.

Se trata, se reitera, de las primeras acciones que se inscriben en el propósito de llevar adelante un proyecto orgánico de prospecciones y excavaciones, que se ha propuesto realizar Dominique Legoupil con la colaboración del Centro de Estudios del Hombre Austral, en una tarea académica multidisciplinaria, tal y como se ha realizado en sus afamados trabajos de Bahía Colorada (mar de Otway) y Ponsonby (canal Fitz Roy), entre otros varios.

Entretanto el mismo cobra forma y por consecuencia demora la disponibilidad de nuevos antecedentes aclaratorios, se mantiene la duda inicial respecto de la procedencia de los primeros humanos en el Archipiélago Patagónico.

Los kawéskar, vagabundos del mar occidental

A la llegada de los europeos, el vasto espacio geográfico archipielágico de que se trata estaba ocupado desde tiempo inmemorial por un pueblo de cazadores y pescadores nómadas, que se denominaban a sí mismos *kawéskar* -los humanos, genéricamente-, que conformaba una de las ramas del gran grupo de hombres del mar del sudoccidente de América, cuyos dominios abarcaban desde el golfo de Corcovado hasta el cabo de Hornos[28] [29].

Aunque no deben caber dudas en cuanto a que Fernando de Magallanes y compañeros los avistaron repetidamente durante el trayecto exploratorio a lo largo de la mitad occidental del Estrecho -es inexplicable el silencio de Antonio Pigafetta, el cronista de la

expedición, en este particular-, tal efectivamente sucedió durante las navegaciones de García Jofré de Loayza, en 1526, Simón de Alcazaba una década después, Francisco de Ulloa y Hernando Gallego en 1553 y 1554. Sin embargo, las referencias correspondientes que se hicieron sobre estos indígenas fueron escuetas y para el caso basta citar la del último: *Tienen sus casas cubiertas con cortezas de árboles y con cueros de lobos marinos. Y ellos desnudos y andan untados los cuerpos de lobos marinos y trasquilados*[30]. Por tanto ha de recurrirse al testimonio de Juan Ladrillero, que los avistó una y otra vez durante su prolongado periplo de 1557-58, quien dejó una descripción muy veraz y acertada respecto de sus características físicas y algunas de sus costumbres. Con todo, no pudo evitar un juicio de valor sobre la barbarie aparente de esta gente, propio de la incomprensión cultural de la época:

La gente que hay en esta ensenada susodicha, son indios pescadores de mediano cuerpo y mal proporcionados. No tienen sementeras y mantiénense de pescado y mariscos, y lobos marinos que matan; y comen la carne de los lobos y pescados cruda, o aves cuando las matan, y otras veces asan. No tienen ollas ni otras vasijas; ni se han hallado sal entre ellos. Son muy salvajes y sin razón. Andan vestidos de los cueros de lobos y de otros animales, con que se cubren las espaldas, y caen hasta las rodillas, y una correa que les atan por el pescuezo a manera de las liquiras que traen los indios del Cuzco. Traen sus vergüenzas de fuera sin ninguna cobertura. Son de grandes fuerzas. Traen por armas unos huesos de ballena a manera de dagas, y unos palos, como lanzuelas mal hechas. Andan en canoas de cáscaras de cipreses y de otros árboles. No tienen poblaciones ni casas, sino que hoy aquí, mañana en otra parte, y donde quiera que llegan,

28 En la descripción que sigue nos ceñimos en general a lo escrito precedentemente en nuestra *Historia de la Región Magallánica* (1992).

29 La mención del gentilicio kawéskar conduce a dar cuenta del hecho de que ninguna de las etnias aborígenes australes recibió tantas como tan disímiles y aun arbitrarias denominaciones. En efecto, según nuestro recuento suman veintitrés las conocidas (Enoo, Kemmetes, Karaike, Kenneka, Laguediche, Aveguediche, Testeguiches, Hoqueque-diches, Cadequediches, Alikhoolip, Halakvúlup, Alakalufes, Huemules, Keyuhues, Caucahues o Caucau, Gaviotas, Taijatafes, Calenes, Yekinaweres, Chonos, Poikes o Poyukes y Waytekas), aplicadas bien a toda la nación india o bien a sus parcialidades sectoriales. En el nombre hemos seguido a los propios indígenas modernos, como lo hiciera a su tiempo Joseph Emperaire. Para una apropiada información sobre el punto sugerimos consultar nuestro trabajo "Los canoeros de la Patagonia meridional. Población histórica y distribución geográfica (siglos XIX y XX). El fin de una etnia" (*Journal de la Societé des Américanistes*, tomo LXXV. París, 1989).

30 José Miguel Barros, "Expedición al Estrecho de Magallanes en 1553: Jerónimo de Vivar y Hernando Gallego", Anales del Instituto de la Patagonia, volumen 12, Punta Arenas, 1981, pág. 34.

llevan unas varillas delgadas, las cuales ponen en el suelo; y con corteza de árboles, que en las dichas canoas traen, hacen sus casillas chiquillas, a manera de ranchos, en que se meten y reparan el agua del cielo y de la nieve[31].

Esta descripción se refiere a un grupo de kawéskar avistados en un sector del canal Fallos, en el inicio de la Magallania, y se corresponde cabalmente con las relaciones hechas con posterioridad, a propósito de otros encuentros con los indígenas ocurridos en el golfo Almirante Montt y en la sección occidental del estrecho de Magallanes, salvo, cosa ciertamente excepcional, el haber encontrado "bien agestadas" a las mujeres observadas en esta última zona. Con ello se tiene una prueba temprana de la identidad y unicidad de este grupo humano a lo largo y ancho de su extenso territorio marítimo.

Desde el punto de vista somático los kawéskar integraban, con yámanas y chonos, un gran conjunto conocido en la ciencia antropológica como fuéguido, con características que lo diferenciaban de aquel propio de los cazadores de tierra adentro.

Al revés de lo que ocurriera antes con los aónikenk (y también con los sélknam pese a lo fugaz de los avistamientos), los kawéskar no parecieron bien agestados a los europeos, lo cual no significa que fueran los individuos repelentes u horripilantes que la mala fama difundiría hasta nuestros días. De primera se veían casi contrahechos y deformes, debido a la desproporción que se daba entre sus desarrollados y robustos torsos y brazos, y sus enclenques y curvas piernas lo que no era más que el resultado de una adaptación a la vida marítima. Bajos y desgreñados, desnudos y malolientes por causa de la costumbre de untarse con grasa de lobo (de suyo muy fuerte cuando está rancia), contemplados además en el contexto natural de su país húmedo, salvaje y misterioso, producían a los extraños una reacción de rechazo a primera vista, pero, -prescindiendo de la estética, concepto de valor relativo propio de cada cultura-, constituían en verdad un pueblo físicamente bien conformado, recio, fuerte y sufrido, magníficamente adaptado para vivir en un hábitat tan exigente y severo como es el del occidente magallánico.

Debemos convenir en que pudieron tener un carácter variable, ora apacible y amistoso, ora iracundo, pero no eran necesa-

31 "Espedición de Juan Ladrillero", Ramón Guerrero Vergara, "Los descubridores del Estrecho de Magallanes y sus primeros exploradores", *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo VI, Santiago, 1880, págs. 464 y 465, transcrita parcialmente en la obra citada del autor.

riamente perversos y crueles como se les calificó injustamente, quizá malinterpretándose sus reacciones ante la presencia de gente extraña, a veces incomprensibles para los cánones europeos. Era, vale reiterarlo, gente áspera, tal vez un tanto brutal, hecha para vivir en un ambiente bravío, con sus consiguientes cualidades y defectos.

Su vestimenta, si de la misma puede escribirse, ni siquiera era la elemental. Los kawéskar vivían de hecho desnudos en toda estación, aun con el tiempo más crudo, usando como prenda de abrigo una capa de piel de lobo, huemul, nutria o coipo y aun de guanaco, si es que podían procurársela, generalmente corta, que cubría la espalda y que se llevaba atada al cuello. Nada más. Ello permite entender lo que estimamos era el resultado de un proceso adaptativo singular, para un medio natural como es el de los archipiélagos: la desnudez era funcional a un ambiente que literalmente rezuma agua por doquiera, lo que hacía inútil toda forma de vestido. Así, amén de su resistencia corporal, que al parecer derivaba de un metabolismo más elevado, lo que significaba tener temperaturas internas más altas y, consecuentemente, una mejor defensa contra el frío, se embadurnaban el cuerpo con grasa de lobo, lo que les brindaba una protección epidérmica adicional, de carácter aislante, sobre la cual el agua resbalaba evitando el frío que produce la transpiración.

Únicamente un tocado de plumas, a modo de sombrero confeccionado con alas de aves, complementaba en los varones tan exiguo atuendo, el que al parecer tampoco era de uso común. Sí en cambio lo era la pintura facial y la corporal -ya no protectora, sino ornamental- de preferencia en colores blanco y rojo, usualmente esta última coloración, que debía tener un sentido ritual tradicional pues la empleaban también en sus armas, ajuares funerarios y en los cadáveres.

Los kawéskar eran genuinos hijos de las aguas y la bruma, habitantes de un territorio marítimo inclemente y rudo como pocos, aunque de salvaje grandiosidad, que imponía una movilidad permanente en la búsqueda de recursos para la subsistencia. La navegación era así la respuesta para un requerimiento esencial de su existencia nómada, técnica que dominaban con maestría incomparable empleando unas embarcaciones precarias y frágiles, pero eficaces para su objeto.

La canoa *-hallef-* era de tal manera la pieza más importante y apreciada de su patrimonio material. Ésta, en la época de que se trata, era fabricada con corteza de fagáceas, preferentemente de

coigüe. Para este efecto se elegía un árbol de buen tamaño y con fuste apropiado, se cortaba la corteza del tronco en forma anular, en dos partes de acuerdo con la longitud requerida o posible, y luego se hacía una incisión vertical que las unía, tras lo cual se desprendía cuidadosamente la corteza para evitar que se rasgara. El trozo así extraído era acondicionado, aplanándoselo para hacerlo manejable. Si su tamaño y estado lo permitían, se recurvaba en los extremos para obtener la ulterior forma de la embarcación. Si ello no era posible, se extraían tres trozos, los que se cortaban de manera tal que al unirlos firmemente, mediante una costura hecha con lianas, adoptaran la forma del casco que se requería, aguzada hacia las puntas. Se le daba rigidez y resistencia al conjunto mediante dos largas varas unidas por sus extremos, que hacían las bordas cosidas a la corteza, y varillas arqueadas colocadas una junto a otra de mayor a menor, a modo de cuadernas para dar la necesaria curvatura al casco. Las costuras se calafateaban con hierbas, musgo y barro. La amplitud deseada entre las bordas se obtenía con travesaños de separación de largo variable, que también servían como asientos. Se agregaba finalmente un revestimiento interior del casco, preparado con cortezas ablandadas a fuego. La embarcación, una vez concluida, se parecía a una luna en cuarto creciente, curva y puntiaguda, al decir de Sarmiento de Gamboa. Para darle impulso en el agua se la dotaba de remos pequeños.

La canoa tenía una longitud variable que podía alcanzar hasta 8 ó 9 metros, sobre la que podía acomodarse una familia o grupo familiar (con parientes) de hasta una decena de personas, amén de los perros acompañantes y de su escasa impedimenta. Esta se componía de sus armas, útiles, cestos y objetos de uso cotidiano, además de los cueros destinados a la cobertura del toldo. En el centro de la embarcación se mantenía encendido un pequeño fuego durante la navegación, destinado a la cocción de alimentos, si bien podía brindar algún precario calor, en especial a los pequeños.

De acuerdo con las fuentes fidedignas, hay consenso entre los etnógrafos y los historiadores en cuanto a que el descrito era el tipo común de embarcación empleado por los kawéskar durante los siglos XVI y XVII. Además utilizaban, aunque con menos frecuencia, canoas monoxilas, o sea, hechas de troncos ahuecados a fuego. Tampoco podría excluirse la posibilidad de existencia de embarcaciones que poseían una estructura de varas recubierta con cueros de lobos cosidos. Con posterioridad, hacia el siglo XVIII, habría comenzado a difundirse parcialmente, entre algunos grupos

boreales de los kawéskar, la dalca de los chonos y chilotes que, como es bien sabido, era una canoa construida con tres o cinco tablas cosidas.

La canoa no sólo era un medio de transporte sino también una verdadera vivienda flotante, pues en ella se pasaba buena parte del tiempo, aunque no todo era navegar, pues con el conocimiento geográfico acumulado por generaciones, los indígenas empleaban los istmos terrestres como atajos para arrastrar o llevar en peso a través de los mismos sus embarcaciones, evitando trayectos innecesarios que prolongaban en demasía la navegación. El territorio archipielágico abunda en sitios como los mencionados, en los que aun hoy es posible advertir el rastro del paso de los antiguos nómadas marinos.

La habitación en tierra firme era el toldo *-tchelo-* que se levantaba en un paraje provisto de agua dulce, siempre junto a una bahía abrigada. De forma cupular, con una planta circular o ligeramente elíptica, su estructura era sencilla: unas cuantas varas distribuidas regularmente en el perímetro y que se enterraban por la parte más gruesa, y que luego eran curvadas hasta unirse entre sí por sus otros extremos. Sobre esta armazón se colocaban cueros de lobos, cortezas y ramas si faltaba, dejándose una pequeña entrada por el lado más protegido, y a veces una opuesta, y en la cúpula una abertura para la salida del humo. Se conformaba de esa manera un recinto de unos tres metros de diámetro y dos de altura en la parte central, donde se alojaba una familia con relativa comodidad. En el centro de la base se encendía el fuego y en su alrededor se distribuían los moradores, sobre un piso de ramas pequeñas y musgo, y también pieles, que daba alguna comodidad y permitía aislar a las personas de la humedad del suelo. La estructura no se desarmaba, únicamente de tanto en tanto se reemplazaba alguna rama o vara podrida o rota, y quedaba así disponible para ulteriores recaladas de otros indígenas. De esa forma las había diseminadas desde tiempo inmemorial, de manera que siempre estaban al alcance de los navegantes.

Estos paraderos, no obstante que transitorios, admitían una cierta jerarquización de importancia; los había así de ocupación eventual, simples albergues de paso, que variaban según la calidad y recursos del lugar de emplazamiento, hasta parajes de concentración plurifamiliar con mayor número de toldos y distinto equipamiento. Cuando la ocasión se prestaba, en ellos se erigían las construcciones de carácter ceremonial a las que se hará referencia posterior, entre ellas una gran cabaña destinada al alojamiento

de muchas personas, choza que solía tener cuatro entradas y dos fogones.

El acervo material de los kawéskar se completaba con los utensilios, herramientas y armas que desde antiguo se habían creado y desarrollado para satisfacer las distintas necesidades y actividades propias del quehacer y la vida cotidianos. La panoplia incluía como pieza fundamental el arpón, compuesto de una punta de barba simple o serriforme elaborada sobre hueso de lobo o de ballena, y un asta de madera en la que aquélla se colocaba fija o móvil, en este caso mediante un ingenio que la mantenía unida al asta y que le permitía desprenderse una vez que penetraba en el cuerpo de la víctima, quedando unida a la mano del cazador por medio de una cuerda. Estaban además el dardo arrojadizo, pieza de madera de menor longitud armada con una punta de piedra; el arco y la flecha, la maza de madera, igualmente arrojadiza; la honda, confeccionada con cuero, y también una especie de daga de madera con punta de piedra. Algunos de estos elementos se empleaban tanto en la caza y la pesca, así como en el combate entre indígenas. Herramientas de trabajo propiamente tales eran los cuchillos elaborados sobre conchas de mitílidos o con piedras, cuñas necesarias para desprender cortezas, espátulas, retocadores, punzones, morteros, raspadores, hachas, etc., fabricados en hueso, piedra o madera, en su caso. El instrumental corriente se completaba con recipientes o baldes para contener agua, preparados con corteza de árboles, hábilmente cosidos y calafateados, canastillos de junco tejido y bolsitas de cuero para guardar las pinturas, las apreciadas piritas y la yesca para el encendido del fuego.

La división del trabajo cotidiano era más equitativa que entre los cazadores terrestres; incluso algunos etnógrafos hacen referencia a un trabajo común y compartido entre los sexos. En cualquier caso, al hombre le correspondía la fabricación de la canoa y el toldo, de las armas y herramientas, y el suministro de alimentos por medio de la caza y la pesca. La mujer asumía el trabajo artesanal del tejido de cestas, confección de redes, preparación de pieles, del mismo modo que era la responsable de la extracción de los mariscos, por lo que era nadadora consumada, y la recolección de otros productos naturales, además de la preparación de los alimentos.

La caza y la pesca se practicaban tanto en navegación como en tierra, principalmente mediante el uso del arpón. Para la cacería del huemul, animal que abundaba en algunos distritos del extenso territorio indígena, los kawéskar, conociendo la ventaja del cérvido

en su teatro natural, se daban maña para conseguir que el animal quedara acorralado en la proximidad de la costa y acabara echándose al mar en donde era fácil presa para los arpones. Juntándose varias embarcaciones, los más intrépidos se atrevían a atacar a las ballenas, a las que hostigaban y herían hasta conseguir que se desangraran y se vararan en alguna playa. La captura o hallazgo de un cetáceo se avisaba a otros indígenas mediante fogatas y humos, lo que hacía del suceso un motivo de animada reunión social, que no tenía fin sino hasta la extracción de todo lo aprovechable del animal. La caza de lobos marinos era otra causa de convocatoria para los indígenas, cuando se trataba de actuar sobre las parideras, lo que hacía de esta cacería una actividad excepcional pues por lo común tenía ocurrencia luego de la parición de las hembras. Se reunían de tal manera numerosas canoas que se dirigían a los apostaderos de pinnípedos, por lo común situados en roquerios castigados del frente litoral oceánico y allí hacían la matanza en conjunto. Como en el caso de la ballena, la caza de lobos servía de ocasión para una relación colectiva, inclusive de carácter ceremonial.

Para la pesca, se empleaban tanto el arpón (con puntas apropiadas) en el caso de peces de mayor tamaño, de igual modo que la red y los "corrales de piedras" que se construían como barreras en las playas de cantos y arena, de modo que en la bajamar quedaran encerrados los peces en bolsones de aguas someras o en seco, permitiendo su captura a mano.

Deambulando a lo largo y ancho de un territorio tan extenso y heterogéneo como era el suyo, es forzoso suponer para estos indígenas la noción de un concepto de territorialidad, siquiera débil, dada la probabilidad de concentraciones o permanencias temporales prolongadas en determinados distritos, circunstancia que habría impuesto -no obstante la vigencia de características generales idénticas- ciertas diferencias dialectales y particularidades culturales que algunos observadores advertirían más tarde, especialmente a partir del siglo XIX. Como lo hiciera notar Joseph Emperaire, las evidencias arqueológicas que se poseen son escasas, pero aun así sugieren la existencia de áreas de mayor concentración poblacional, lo que debiera interpretarse como recurrencia de paso o bien intensidad de permanencia en zonas más atractivas bajo distintos respectos. Algunos de estos distritos eran las islas Guayaneco; la comarca marítima que tiene por ejes los canales Fallos, Ladrillero y Messier en uno y otro flanco de la isla Wellington; los archipiélagos Madre de Dios y el de Reina Adelaida, incluyendo en este

caso el canal Smyth y las costas de la península Muñoz Gamero. El ambiente geográfico de los kawéskar, bien se sabe, trascendía el territorio propiamente archipielágico patagónico y se extendía por el sur hasta el correspondiente fueguino (hasta el paso Brecknock), y por el oriente hasta la sección central del estrecho de Magallanes, así como en las aguas interiores de Última Esperanza, Skyring y Otway.

En lo que se refiere a otro aspecto fundamental de la cultura kawéskar, como el de sus ideas mítico-religiosas, la superficialidad, parquedad, insuficiencia o vaguedad de los informantes más tempranos, ha impedido a la posteridad tener una visión apropiada acerca de lo que debió ser su mundo espiritual.

Sin embargo del conocimiento de algunos vestigios, más bien fragmentos que permiten aproximarse a lo que fuera la realidad mítico-religiosa del pueblo kawéskar, surge desde un principio la discordancia en lo que se refiere a la existencia de una divinidad suprema[32]. Según algunos etnólogos de comienzos del siglo XX, los aborígenes tenían la noción de un ser todopoderoso, que era anterior a todo lo existente, a quien nombraban *Xólas*, quien era el creador de todas las expresiones vitales e inertes de la naturaleza, acción generatriz sobre la que los informantes históricos carecían de detalles. También era el autor de las leyes morales que regía la conducta de los humanos y de las regulaciones que presidían el ordenamiento del mundo natural. Habitante del firmamento, se hallaba permanentemente ocupado en el acontecer terrenal. Lo imaginaban como un ser gigantesco que viajaba de día y de noche en una gran canoa, por ríos y mares, pero que también podía deslizarse silenciosamente sobre las copas de los árboles, y que en su deambular eterno solía llevarse a los hombres que encontraba distraídos u ociosos. Se le temía, por consecuencia, y había preocupación por no encontrarse con él, sin embargo de lo cual se invocaba su amparo en caso de peligro extremo.

Con él compartía el nivel superior, en una suerte de dualismo religioso, otro espíritu poderoso pero maligno, siempre alerta y activo, omnipresente. Este era *Ayayema*, genio perverso, señor de la naturaleza, empeñado en perturbar sin descanso la vida de los humanos. En el reducido panteón kawéskar era, lejos, la figura

32 Las noticias más fidedignas se deben a las investigaciones de Martín Gusinde y Joseph Emperaire. Aquél convivió con individuos de la parcialidad meridional en Puerto Ramírez (Península Muñoz Gamero), por espacio de poco más de cuatro meses entre setiembre de 1923 y febrero de 1924. El segundo tuvo la oportunidad de compartir por largo tiempo con el postrer grupo importante de la etnia, aunque ya prácticamente aculturado, entre 1946 y 1948.

predominante: habitaba durante el día en los pantanos y turbales, y en la noche rondaba en la espesura de los bosques junto a las costas. Dueño del viento, lo manejaba a su antojo, desatando las tempestades que castigaban y hundían las canoas[33]. Se complacía en aterrorizar a los indios mientras éstos se encontraban en sus toldos; para ello merodeaba aguardando que se rindieran al sueño. Cuando así sucedía se adueñaba del fuego, hacía crepitar las brasas y las lanzaba contra los cuerpos dormidos para mortificarlos con las quemaduras, o bien alargaba las llamas hacia arriba para quemar la choza. Olía a pobredumbre, de allí que cuando por obra de la descomposición de las materias orgánicas el hedor se hacía intenso, ello era una señal inequívoca de su presencia, lo que obligaba a la mudanza inmediata del campamento.

Maloliente y perverso era también *Kawcho*, el espíritu que rondaba en las noches tenebrosas de los archipiélagos. Durante el día se ocultaba y desplazaba bajo el suelo, para emerger en las playas cuando oscurecía. Su olor alertaba a los perros que aullaban anunciando su presencia, lo que obligaba a los hombres a montar guardia. Atacaba por detrás a los solitarios, atormentándolos y ahogándolos con sus manazas armadas de garras.

Algo menos dañino era *Mwono*, el espíritu que señoreaba las cumbres andinas y los glaciares. Sólo atacaba a los navegantes temerarios que penetraban en los fiordos cordilleranos, precipitando sobre ellos avalanchas de hielo y rocas.

Está claro que este conjunto de creencias míticas era el resultado anímico del influjo milenario de una naturaleza siempre airada que abrumaba a los hombres. Una impresión acumulada a lo largo de incontables generaciones de canoeros melancólicos, agobiados por la existencia en un ambiente habitualmente inclemente y tenebroso, donde las fuerzas naturales se desplegaban enloquecidas. Ese país de pesadilla sólo podía ser señoreado por los genios maléficos que, como la lluvia sempiterna, no se daban tregua en su perturbador afán.

La existencia de los kawéskar debió llenarse así de temores y angustias, supersticiones y tabúes, en medio de los cuales debía transcurrir el vivir cotidiano, sorteando inacabables acechanzas y riesgos. Las prácticas rituales correspondientes integraban un conjunto de normas ordenatorias consuetudinarias, personales y sociales, a las que debía sujetarse la comunidad.

33 Este es un buen ejemplo de la traslación al campo mitológico de un hecho natural inexplicable para la mentalidad indígena. En el caso se trata del fenómeno eólico repentino y violento conocido como *williwaw* al que ya se ha hecho referencia.

Había ceremonias para celebrar diversos acontecimientos del suceder cotidiano de la sociedad kawéskar, siendo por cierto las más importantes el *Kálakai*, para la iniciación de los jóvenes, varones y hembras, y el *Yinchihaua*, ritual de carácter secreto y particular trascendencia, reservado a quienes hubiesen participado del Kálakai, a lo menos en dos ocasiones. Virtualmente desconocida por los etnógrafos, se debe a Gusinde el rescate tardío de los antecedentes que permiten ilustrar sobre los pormenores de esta ceremonia[34].

La varadura de una ballena, suceso que bastaba para congregar a los indígenas, servía de suficiente justificación para la ocurrencia de un acto tan relevante para la vida espiritual del pueblo kawéskar, pues por una parte se aseguraba la concurrencia necesaria de varones y el sustento alimentario del grupo durante el tiempo que duraba el ceremonial.

Así las cosas, parte de los congregados se encargaba de desbrozar el terreno, seleccionar y preparar los materiales, y finalmente levantar la gran cabaña *Tchelo Ayayema* (Toldo de Ayayema), que habría de servir de sede para los actos rituales, en tanto que otros se ocupaban del aprovisionamiento de alimentos para las familias que se iban instalando en la vecindad con sus propios toldos, con lo que el paraje cobraba una animación inusual. Todo era dirigido por un anciano con experiencia, para lo cual los demás se ponían espontáneamente a sus órdenes.

Para la construcción de la cabaña se preferían troncos delgados y rectilíneos de ciprés, los que una vez despojados de sus ramas laterales eran teñidos de rojo, el color ceremonial por excelencia, y se los adornaba con plumas en la parte superior. Además, a distancia prudente, se levantaba una segunda choza de forma cónica y menor tamaño, que debía servir a las mujeres para la preparación de la comida de los hombres, que por lo común era la misma que se había ocupado para la ceremonia del Kálaka, si es que éste había tenido previa ocurrencia.

Faena complementaria, exclusivamente a cargo de los hombres y que se realizaba en medio de una gran reserva, era la preparación de las máscaras que habrían de emplearse en el proceso ritual. Para eso se utilizaban cortezas apropiadas que permitían fabricar unas formas tubulares simples, de tamaño suficiente como para introducir la cabeza en ellas, se les practicaban agujeros para los ojos y se las pintaba de blanco y ornamentaba con algunas

34 *Los indios de Tierra del Fuego*, tomo III *Los Halakwulup*, vol. II, Buenos Aires, 1991.

líneas en negro y rojo. También se utilizaba el plumaje y pellejo de aves marinas con idéntico objeto, prefiriéndose la cola del albatros, que podía desplegarse a manera de abanico. Había una máscara especial de corteza, de tamaño corporal, a modo de gran escudo con orificios que semejaban ojos, fosas nasales y boca, y el agregado de un trozo de madera corto y redondo en la parte inferior simulando un falo. Esta máscara se sujetaba al cuerpo con correas o lianas. Además de máscaras y plumas, los actores llamados a intervenir en el ritual se decoraban caras y cuerpos con pintura, predominando en ello el color blanco.

El objetivo central del Yinchihaua era informar a los iniciados sobre los orígenes de la sociedad kawéskar y del porqué de las normas de comportamiento de hombres y mujeres. Su explicación se basaba en el rico acervo mítico del arcano indígena, donde destacaba la superación del matriarcado, figurado en la oposición inicial entre el Hombre Sol y la Mujer Luna, y los acontecimientos que se dieron en consecuencia hasta el triunfo completo de los hombres y la sujeción permanente de las mujeres. En esta elaboración hay caracteres de clara semejanza con las propias de otros grupos meridionales, lo que revela un remoto común origen en las creencias espirituales.

La ceremonia propiamente tal se iniciaba cuando la parafernalia y los protagonistas se encontraban debidamente preparados. De entre éstos, los candidatos o iniciados, sujetos pasivos, debían realizar durante su transcurso trabajos constantes, sufrir rigores y castigos y pasar privaciones, proceso disciplinario considerado indispensable y esencial para la mejor educación y preparación para la vida adulta.

Cumplidos los ritos iniciales, que incluían preparativos con los que se buscaba atemorizar a las mujeres y asegurar el suministro de carne mediante la intervención de espíritus benéficos, los acontecimientos se concentraban en la gran cabaña, lugar en el que se desarrollaban las sucesivas presentaciones y pantomimas de los actores que representaban a los diversos engendros míticos, en medio del sobrecogimiento y aun del pavor de los jóvenes iniciados y, ocasionalmente, de las mujeres que eran invitadas a presenciar parte de los actos rituales.

Los espíritus que hacían aparición alternada eran, primeramente, *Chiliku*, ser poderoso, maligno y violento, que moraba al interior de la tierra, suerte de *alter ego* del perverso *Ayayema*; luego *Yayipa*, engendro femenino que se manifestaba silbante y airado, pero menos violento que aquél; por fin, *Kalasilis*, otro ser

iracundo que aterrorizaba al grupo con sus bramidos. Estas apariciones se combinaban con cantos y danzas en las que intervenían todos los hombres participantes.

El ritual concluía al cabo de varias semanas de repetidas presentaciones, con la etapa de instrucción de los iniciados en procura del aprendizaje de destrezas útiles para su existencia y en la enseñanza de los principios éticos y morales que habrían de presidir su comportamiento personal y su vida de relación, amén de la debida ilustración sobre los mitos y creencias ancestrales, importante tarea que era asumida por hombres expertos y sabios.

Una vez que el director y sus colaboradores principales consideraban que se había alcanzado el objetivo educativo, el Yinchihaua concluía con el retiro y ocultamiento de todos los objetos y elementos empleados en él, cuya vista pudiera alentar alguna sospecha de superchería entre las mujeres, se invitaba a todo el grupo a una fiesta conclusiva, en un ambiente de general satisfacción por el trascendente suceso.

En la vida cotidiana de los kawéskar el chamanismo cumplía un papel fundamental. Esta actividad estaba conformada por un conjunto de prácticas mágicas cuyo objeto era el de sanar las enfermedades, intervenir en los maleficios que afectaban a los humanos y predecir el tiempo. Su ejercicio correspondía a los *ówurkan*, hombres o mujeres que se sentían predispuestos, movidos por una fuerza interior, quienes poseían la sabiduría y habilidades apropiados que eran el fruto de la transmisión oral y un cuidadoso aprendizaje.

En los casos de enfermedades, heridas y dolencias ocasionadas por el maleficio ajeno, los chamanes asumían un protagonismo insustituible, pues en ellos residía el conocimiento empírico y práctico de las curaciones, tratamientos y conjuros. Como ha acontecido en otros pueblos primitivos, también entre los kawéskar la medicina natural debió alcanzar un desarrollo interesante e integrar el acervo de la ciencia chamánica.

Según podía esperarse, la muerte y el ritual funerario debían conformar momentos y prácticas trascendentes en la existencia indígena dominada por los espíritus sombríos. Aquí, nuevamente las informaciones disponibles son confusas. Así, para algunos la muerte era una suerte de paso liberatorio para quienes habían ajustado su conducta a las normas éticas, de manera tal que accedían al más allá para disfrutar viviendo en un bosque delicioso, teniendo a su disposición, en abundancia, los alimentos que apreciaran en vida. Los réprobos, en cambio, entraban a los terroríficos dominios

de Ayayema, de los que no podían escapar jamás.

Para otros, el difunto que había sabido sustraerse de los maleficios de Ayayema era protegido en el mundo de los muertos, mediante la parafernalia funeraria que montaban los vivos, pero finalmente sus restos acababan abandonados al espíritu maligno, lo que resulta incongruente e incomprensible, situación que entendemos se debe a la información fragmentaria que ha llegado hasta nosotros. Como fuera, había gran preocupación por las prácticas funerarias. Los kawéskar como los chonos enterraban a sus muertos en cavernas, oquedades o abrigos rocosos, práctica que debe tenerse como una característica definitoria de su cultura. Los cuerpos, cubiertos de ocre rojo, eran envueltos en pieles de lobos marinos y depositados en esos sitios, unas veces flectados, directamente sobre el suelo o en angarillas levantadas para el caso, otras en posición erguida, de pie, rodeados siempre por un conjunto formado por sus armas, en el caso de los hombres, o el cesto y un bastón para la extracción de mariscos, en el de las mujeres, además de algún alimento para su viaje eterno y palos pintados de rojo, a los que se les atribuía un papel protector y preventivo de las acechanzas de Ayayema. En forma excepcional, al parecer, se pintaban las paredes en color rojo con figuras de sentido simbólico, quizá propiciatorio para el difunto, según se ha descubierto en la cueva de la Cruz (Madre de Dios) y en una sepultura de niños en una caverna del fiordo de Última Esperanza, lo que da a entender el dominio del arte parietal por los kawéskar, aunque poco o nada se sabe sobre esta tan interesante y particular materia de la vida cultural de los canoeros.

Reiteramos que la sepultación en oquedades rocosas o cavernas parece haber sido una práctica cultural propia de los kawéskar en el conjunto humano meridional de América, como de sus antepasados, tanto que, según se ha visto, la misma dataría de a lo menos 4500 años antes del presente. Se cuenta con suficientes referencias históricas como para confirmar su prolongada vigencia temporal. De ese modo, a los ya consignados entierros en cuevas de Ayayema, cueva de la Cruz y cueva del canal Maule, debe agregarse otras compulsadas: en 1579, el avistamiento hecho por Pedro Sarmiento de Gamboa en la isla Roca Partida (actual Caballo Blanco o White Horse), latitud 51° 10' S, consistente en dos esqueletos; hacia 1826-27, el capitán lobero William Low, encontró en una pequeña isla al sur del archipiélago Madre de Dios, latitud 51° y minutos, una cueva que contenía una cantidad indeterminada de osamentas humanas; en 1879, la observación

del cirujano R. W. Coppinger de la dotación de la corbeta británica *Alert*, halló otra formación semejante en el puerto Nuestra Señora del Rosario, costa norte de la isla Madre de Dios, latitud 50° S, con restos de a lo menos dos individuos adultos; y en 1935, el hallazgo hecho por el arqueólogo Junius Bird en la isla Wilson, canal Wide o Ancho, latitud 49° 48' S aproximadamente, con restos de no menos de cuatro adultos y dos niños. En varios de los casos registrados los observadores notaron que las sepulturas correspondían a diferentes momentos, lo que lleva a suponer un uso recurrente de un mismo sitio. Por fin en todas estas sepulturas se encontró y describió la parafernalia acompañante, consistente no sólo en ofrendas (instrumentos, conchas y otros elementos), sino, inclusive, en un caso al menos, la plantación de una especie de vegetal parecida al boj.

Por cierto, no se trata de los únicos casos documentados. Años atrás, casualmente, en una revisión de ediciones del diario *"El Magallanes"* correspondiente a los años de 1930, encontramos una información que daba cuenta del hallazgo por algunos navegantes de una cueva funeraria en el litoral del fiordo Eyre. Pero además, en años más recientes, desde 1980 en adelante, ocasionalmente se ha sabido de otros hallazgos semejantes hechos por pescadores artesanales, quienes inclusive han traído como prueba cráneos humanos, aunque reservándose la identificación precisa de los lugares avistados.

Sin embargo de lo habitual que pudo ser esta forma de entierro, tanto la tradición indígena como algunas fuentes etnohistóricas hacen referencia a sepulturas en el mar o en los pantanos, en ambos casos con hundimiento de los restos y sin parafernalia. En los distritos del centro del territorio magallánico donde las formaciones rocosas no abundan o se hallan distantes, las sepultaciones se hicieron bajo túmulos de piedras o angarillas a la intemperie. Cualquiera que fuera la forma elegida, los demás bienes de los difuntos eran quemados, con excepción de la canoa que era abandonada al viento. El sitio de sepultación pasaba a ser un lugar maldito del que había que alejarse pues Ayayema venía a posesionarse del mismo.

Caben finalmente algunas referencias a la vida de relación de los nómades del mar.

De la misma manera que las otras etnias meridionales, los kawéskar poseían una estructura social nuclear básica constituida por la familia, entendida como el agrupamiento natural de padres e hijos, y los abuelos si los había, pero acrecida por cuñados y otros

parientes o allegados, sobre la que se ejercía la autoridad paterna. Independientes y libres por antonomasia, no conocían jefaturas, apenas liderazgos ocasionales con fines prácticos, y deambulaban separadamente o en grupos plurifamiliares.

En su trato social, de acuerdo con la tradición, era frecuente la práctica del *tchas*, es decir, la entrega de cualquier cosa por parte de uno a otro sin espera de retribución y causa aparente, expresión de generosidad que refleja un ánimo noble y de relación amistosa. Es probable, asimismo, que en su convivencia intrafamiliar, interfamiliar o grupal gustaran recordar leyendas tradicionales, o bien que realizaran repetidamente para diversión del grupo, pantomimas con imitaciones de animales, acompañadas de canciones referidas específicamente a los mismos.

Respecto del contacto interétnico, conocida la situación geográfica relativa de su territorio, los kawéskar fueron los únicos que tuvieron algún grado de relación con todos los grupos australes (chonos, yámana, aónikenk y sélknam), lo que no significa que tales tratos hayan sido necesariamente pacíficos, pues en las áreas fronterizas debió ser de común ocurrencia la captura o rapto de mujeres, con secuelas de enfrentamientos ulteriores. Pero también hubo contactos habituales u ocasionales en que el objetivo era el intercambio de bienes, por medio del trueque, como era el caso practicado con los cazadores de tierra adentro, en que éstos recibían la cotizada pirita de hierro y la no menos apreciada obsidiana verde. Áreas de contacto habituales debieron ser las islas Guayaneco y otras del litoral del golfo de Penas, entre kawéskar y chonos, y la zona archipielágica vecina al paso Brecknock entre aquéllos y sus vecinos meridionales, los yámana. Con los sélknam los tratos debieron darse al frecuentar los canoeros parajes costeros de la bahía Inútil y del canal Whiteside, y también del litoral noroccidental de la Tierra del Fuego. Por fin, las costas de la península de Brunswick situadas entre el cabo Negro y Cabeza del Mar, así como las opuestas bañadas por el mar de Otway, fueron el teatro de una prolongada relación de distinto tipo entre los kawéskar y los aónikenk.

Población histórica y su distribución

Cuestión por demás ardua es la de determinar cuál pudo ser la población aborigen originaria existente en la Magallania al iniciarse el siglo XVI, esto es, al arribo de los primeros europeos al sur de América, época que debe ser tenida como la del término del mundo prístino original. De la materia nos ocupamos hace ya tiempo (1992) y entonces concluimos que, de acuerdo con la hipótesis de E. S. Devey, que postula que los indígenas americanos se distribuían en una proporción de cuatro individuos por cada cien kilómetros cuadrados de territorio, el total de habitantes que podría haber existido en el Archipiélago Patagónico al comienzo del siglo XVI no habría superado en número las 2.500/3.000 personas. Esto significa, desde luego, una población sustancialmente inferior a las estimadas por Martín Gusinde para principios del siglo XIX, por Charles W. Furlong para la cuarta década, y por Samuel K. Lothrop y Thomas Bridges para mediados de la misma centuria, y, por fin, por Emperaire para los inicios del siglo XX, que aparecen como exageradas vista la cantidad de observaciones hechas en diferentes momentos entre 1830 y 1910 que daban cuenta de una población sustancialmente menor, como puede apreciarse en la Tabla III.

De estos datos, a nuestro juicio el más relevante y fidedigno sería la estimación hecha por Robert Fitz Roy en 1832 de existir entonces una población de unos 1.100 individuos. En efecto, si se tiene en consideración que para entonces, tres siglos después del arribo de los europeos a la región austral americana y habiendo mediado entre éstos, establecidos en Chiloé a partir de 1567 y los habitantes del Archipiélago contactos directos e indirectos vía expediciones militares o religiosas ocasionales que pudieron derivar en contagios de patologías, y que de seguro, además, significaron reducción de población por capturas según se verá, aquella cifra del navegante inglés se conforma, proyectada al inicio del siglo XVI, con la población calculada según la hipótesis que manejamos. En buenas cuentas, apenas tres mil almas como máximo deambulando por los canales de la Patagonia en el principio del tiempo histórico, conjunto humano de vida individual relativamente corta, por tanto de rápida renovación, basada exclusivamente en la disponibilidad de recursos del medio que habitaba y, en todo caso, en el filo del equilibrio demográfico, de manera tal que cualquier factor imprevisto, v. gr. enfermedades extrañas, muertes violentas

y capturas a manos de terceros, podía como sucedió, alterar aquel frágil balance[35].

TABLA III
REGISTRO DE OBSERVACIONES DURANTE EL SIGLO XIX

Lugar	*Año*	*Observador o Informante*	*Materia de la observación*
Zona I (Golfo de Penas a canal Concepción)			
Hale Cove	1876	Moseley	Toldos
Puerto Isla	1830	King-Fitz Roy	Toldos
Bahía Cascada	1830	King-Fitz Roy	Toldos
Caleta Sargazo Blanco	1830	King-Fitz Roy	Toldos
	1886	Serrano	Una canoa con 15 indios (hombres, mujeres y niños)
Puerto Gray	1876	Moseley	Toldos
Angostura Inglesa	1830	King-Fitz Roy	Toldos recién habitados
	1843	Williams	Humos; 2 canoas con 12 indígenas (en una)
	1873	Bossi	Una canoa con 8 indígenas
Puerto Edén	1868	Cunningham	Toldo; una canoa con una familia
	1876	Brassey	Una canoa con 6 indígenas (había muchos más)
	1882	Pisan	Indígenas
Bahía Level	1830	King-Fitz Roy	Una canoa "llena de indios"
	1843	Williams	Grupo de indígenas
Puerto Grappler	1876	Moseley	Toldos
	1881	Claverie	Toldos; canoas con 40 indígenas aproximadamente
Bahía Spengler	1884	Plüdemann	Sendero de canoas
Boca sur canal Picton	1879	Coppinger	Una canoa con 23 indígenas
Puerto N. S. del Rosario	1879	Coppinger	Dos tumbas en nichos o abrigos

35 Debe tenerse presente que aquí hacemos referencia únicamente a los indígenas que habitaban el Archipiélago Patagónico propiamente tal, esto es, según los deslindes para el mismo dados al comienzo de esta obra. Queda por tanto fuera de consideración la otra parte de la etnia que históricamente pobló el sector centro-occidental del estrecho de Magallanes, sus aguas tributarias (mares de Otway y de Skyring, fiordo del Almirantazgo) y el archipiélago fueguino situado entre el Estrecho y el paso Brecknock. Véase para una debida y más amplia comprensión nuestro trabajo "Los canoeros de la Patagonia meridional, etc.", citado.

Lugar	*Año*	*Observador o Informante*	*Materia de la observación*
Puerto Henry	1828	King	Toldos abandonados
	1879	Coppinger	Nueve toldos; una canoa con 16 indígenas
Isla Madre de Dios (costa occidental)	a.d. 1832	Fitz Roy	Concentración de 150 indígenas aproximadamente
Bahía Neesham	1828	King	Dos canoas con 32 indígenas
Tom Bay	1876	Moseley	Toldos
	1879	Coppinger	Una canoa con 8 indígenas

Zona II (Canal Concepción a cabo Tamar-estrecho de Magallanes)

Angostura Guía	1843	Williams	Dos Toldos
	1868	Cunningham	Una canoa con 5 indígenas
Puerto Bueno	1830	King-Fitz Roy	Una canoa con 8 indígenas
	1876	Moseley	Toldos
	1881	Claverie	Indígenas (8 hombres, 4 mujeres y una decena de niños)
Canal Smyth	1878	Schlessinger	Una canoa con 14 indígenas
Bahía Portland	1879	Coppinger	Dos canoas con 27 indígenas
Seno Unión	1828	King-Fitz Roy	Dos canoas
Bahía Isthmus	1873	Bossi	Toldos (8 a 10)
	1876	Moseley	Toldos
	1881	Claverie	Indígenas (8 hombres, 4 mujeres y una decena de niños)
Canal Smyth	1878	Schlessinger	Una canoa con 14 indígenas
Bahía Portland	1879	Coppinger	Dos canoas con 27 indígenas
Seno Unión	1828	King-Fitz Roy	Dos canoas
Bahía Isthmus	1873	Bossi	Toldos (8 a 10)
	1878	Schlessinger	Tres indígenas varones, con mujeres y niños
Bahía Oración	1879	Coppinger	Toldos y camino de porteo
Bahía Fortuna	1868	Cunningham	Cuatro canoas con 60 indígenas

REGISTRO DE OBSERVACIONES DURANTE EL SIGLO XIX*

Lugar	*Año*	*Observador o Informante*	*Materia de la observación*
Puerto Edén	1928	De Agostini	Campamento; 2 o más canoas; 30 indígenas aproximadamente
	1934	Bird	Campamento; 2 toldos; 3 canoas; 17 indígenas aproximadamente
	1940	Torre	Campamento; canoas; 71 indígenas
Canal Messier	1925	Samsing	**Dos canoas con 8 indígenas (Dos Familias)
Puerto Riofrío	1908	Skottsberg	Indígenas (gente avistada previamente en Grappler)
Puerto Grappler-Isla Saumarez	1908	Skottsberg	Campamento; toldo ceremonial; 2 canoas; cantidad de indígenas (¿20 ó 30?)
Caleta Columbina (I. Newton)	1908	Skottsberg	Humos, 3 indígenas
¿Canal Smyth?	1914	Martinic	**Una canoa con 8 indígenas
Bahía Muñoz Gamero	1908	Skottsberg	Algunos indígenas
Puerto Ramírez	1923	Gusinde	Campamento; 40 indígenas aproximadamente
Isla Sumer			
	1928	De Agostini	Campamento; 30 indígenas aproximadamente
	1934	Bird	Campamento; 2 toldos; 3 canoas; 20 indígenas aproximadamente
	a.d. 1942	Torre	Campamento; 34 indígenas
Canal Viel	1908	Skottsberg	Una canoa con 7 indígenas
Puerto Cuarenta Días	1906	Stubenrauch	Cantidad de indígenas
Sector canales Mayne	1912	Whiteside	Una canoa

* Ordenadas de norte a sur.
**

TABLA IV
DEMOGRAFÍA DE LA ETNIA KAWÉSKAR*
(Desde principios del siglo XIX hasta 1995)

Informante	*Época para la referencia*	*Cantidad*
Gusinde (1951)	Comienzos del siglo XIX, antes del contacto con los blancos	6.000 individuos
Fitz Roy (1832)	1832	1.100 individuos
Furlong (1908)	1836	3.500 o más
Lothrop (1928)	1850	3.500/4.000 o más
Bridges (1892)	1869	3.500/4.000 o más
Wieghardt (1896)	1882	500 o más
Laming-Emperaire (1972)	1884	949 o más

Informante	*Época para la referencia*	*Cantidad*
Laming-Emperaire (1972)	1885	490 o más
Censo Nacional (1895)	1895	500 o más
Emperaire (1963)	Principios del siglo XX	1.000/2.000 o más
		2.000/3.000 o más
Coiazzi (1911)	1900	500 o más
Dabbene (1902)	1902	200/800 o más
Pacheco (1907)	1903	800 o más
Barclay (citado p/Skottsberg)	1904	800 o más
Skottsberg (1913)	1908	300 o más
Cañas Pinochet (1911)	1908	700 o más
Renzi (1910)	1910	200 o más
Emperaire (1950)	1910	1.000 o más
Coiazzi (1914)	1913	200 o más
Gasperi (citando a Bridges)	1913	100 o más
Cooper (1917)	1916	200/400 o más
Gusinde (1979)	1923	250 o más
Gusinde (1925)	1924	245 o más
Lothrop (1928)	1924-25	150 o más
Oyarzún (1925)	1925	250 o más
Schedl (1940)	1925	125 o más
De Agostini (1941)	1928	300 o más
Gusinde (1930)	1930	80 o más
Gusinde y otros (1939)	1939	90 o más
Torre (1943)	1943	136 o más
Emperaire (1950)	1946	99 o más
Emperaire y Laming (1954)	1946	101 o más
Emperaire (1955)	1946	150 o más
Lipschutz y Mostny (1950)	1946	80/100 o más
Kahler (1955)	1946	100 o más
Fochler-Hauke (1956)	1947	90 o más
Emperaire (1950)	1948	88 o más
Emperaire y Laming (1954)	1948	89 o más
Emperaire (1955)	1948	105 o más
León-Portilla (1957)	1952	62 o más
Emperaire y Laming (1954)	1953	68 o más
Emperaire y Laming (1954)	1954	61 o más
Delaborde (1959)	1957	60 o más
Fuerza Aérea de Chile (1962)	1962	49 o más
Rivas (1967)	1967	43 o más
Clairis (1972)	1971	47 o más
Aylwin (1995)	1995	36 o más**

*Demografía referida al total de la etnia, es decir a la que habitaba en los dos grandes distritos del Archipiélago Patagónico y del estrecho de Magallanes e inmediaciones. Elaborada sobre la base de estimaciones y recuentos de exploradores, viajeros, científicos, misioneros e instituciones. Modificada y aumentada de Valory y Ducros.

**La cifra está referida a los considerados "étnicamente puros", pero la totalidad de la etnia, comprendidos los mestizos, era entoncesde 101 personas.

Las observaciones demográficas realizadas entre 1830 y 1946 durante numerosos viajes de naves (mercantes, de guerra, científicas y de exploración), entregan datos que tanto permiten cuantificar la población aborigen, como zonificar la presencia preferente de la misma dada la recurrencia de registros a lo largo del tiempo.

El período temporal que se menciona no es arbitrario. Por el contrario, en lo que se refiere a su comienzo -1830-, arranca de la presencia hidrográfica británica en las aguas magallánicas occidentales, circunstancia sin precedentes en el acontecer histórico del distrito archipielágico de que se trata, lo que otorga una importancia singular a sus registros como para fundar sobre ellos la consideración analítica sobre la demografía aborigen.

Las observaciones y correspondientes registros comprenden tanto presencia humana directa como evidencias materiales de la misma (toldos, humos, fuegos, canoas -tripuladas o no-, artefactos abandonados, senderos de porteo, tumbas). De los datos compulsados, 38 corresponden al siglo XIX y 22 a la primera mitad del XX. Geográficamente comprenden 35 lugares distintos desde caleta Hale (Hale Cove) en el norte, hasta el puerto de Cuarenta Días por el sur (Tabla III).

Sobre la base de la repitencia de observaciones se infiere que los sectores de mayor o más recurrente presencia indígena para el período histórico a que se hace referencia, debieron ser Angostura Inglesa-Puerto Edén-Bahía Level en la sección norte del archipiélago; Puerto Bueno en la parte central interior del mismo, y el litoral noroccidental de la península Muñoz Gamero y su vecindad en la sección austral del distrito. Ello en lo que se refiere al siglo XIX, pues para el XX las presencias recurrentes se concentran en las zonas de Puerto Edén, Puerto Grappler y Puerto Ramírez (Península Muñoz Gamero).

Población histórica tardía probable

Sobre la base de los antecedentes entregados procede considerar la cuantía de la población aborigen en tiempos históricos (siglos XIX y XX) para determinarla en un número razonablemente aceptable.

De partida, es preciso analizar la representatividad de las

observaciones sobre individuos, esto es, cuánto de lo registrado pudo corresponder porcentualmente a la realidad numérica de la etnia en los correspondientes momentos, en particular antes de 1840.

Joseph Emperaire, que se ocupara de la materia hace algunas décadas, expuso un argumento que merece tenerse en cuenta para el objeto:

En la historia reciente de la exploración de los archipiélagos y en las tradiciones orales actuales, se hallan a veces apreciaciones cifradas, pero habría que preguntarse en qué se fundan. Tales indicaciones deben ser siempre acogidas con escepticismo y es preferible buscar en los mismos textos informaciones menos precisas, pero más significativas. Todo dato numérico sobre la población de los archipiélagos -sin que haya que poner en duda, sin embargo, la buena fe y la objetividad de los narradores- carecía de fundamentos. Casi siempre se trata sólo de encuentros de algunas canoas de indios en el curso de alguna navegación. Las bahías abrigadas en las que anclaban los barcos eran también sitios de campamento, escogidos por las mismas razones por indios y por blancos. Otras veces, la presencia insólita de un buque atraía a indios dispersos en torno al punto de anclaje. Por lo demás, las noticias circulan con rapidez, aun en los sitios más remotos del mundo, y cualquiera estada más o menos larga de un barco provocaba una reunión de nómades que podían venir de muy lejos. Se ha podido anotar con exactitud el número de personas así reunidas, y las cifras ordinariamente no pasan de unas pocas decenas, que representan la población momentánea de un territorio completamente indeterminado y pueden dar una falsa impresión de densidad. A la inversa, numerosos sitios de campamentos estaban situados al margen de las rutas habituales y la importancia de su población escapaba, entonces, a los observadores. En ausencia de empadronamientos sistemáticos, y también a consecuencia de que a menudo los narradores descuidan indicar sus fuentes de documentación, será preciso tener como dudosa todas las cifras anticipadas[36].

Aunque concordamos con este autor en aquello de "la falsa impresión de densidad", circunstancia que condujo a otros a sobrestimar la población, y convenimos igualmente en que al margen de las rutas habituales del paso de los observadores debieron estar situados muchos asentamientos, que por tanto escaparon a su vista,

36 *Los nómades del mar* (Ediciones de la Universidad de Chile, pág. 69).

nos afirmamos en una de sus correctas apreciaciones -aquella referida a la vista de un barco fondeado como causa de reunión y ésta motivada tanto por su advertencia directa cuanto por la singular rapidez de difusión de las noticias-, para postular que los diversos registros que consignaron presencia indígena de solamente decenas de individuos debieron corresponder a una cantidad representativa de una población total más bien escasa. En efecto, y sólo considerando los registros de mayor número, concluimos en que su repetición en distintas épocas y lugares no obedeció a un hecho casual y que más bien era una señal clara de coincidencia con lo afirmado: el número de habitantes era pequeño. Es más, la cantidad elevada de un centenar y medio de indígenas mencionada por el lobero William Low para un paraje del litoral exterior de la isla Madre de Dios y recogida por Fitz Roy, que es la mayor consignada por un observador, expresa por sí misma la excepcionalidad del número, pues se trató de una reunión o concentración con un específico fin cinegético, que normalmente debía convocar a la mayor cantidad posible de personas[37].

Es del caso recordar la opinión de un informante fidedigno como el teniente William George Skyring, quien al consignar en su Diario su travesía exploratoria por el canal Messier y otros canales de la ruta interior, dejaría constancia de que:

[...] *es notable que en este paso, no obstante sus 400 o 500 millas de extensión, no nos topáramos ni con veinte seres humanos; muestra evidente de que estas regiones están muy poco habitadas, sobre todo si se considera que nuestro crucero fue sumamente lento y que nuestros botes recorrieron por diferentes canales, un camino doble, por lo menos que el de la goleta*[38].

Para valorizar esta opinión debe tenerse en cuenta que el canal Messier era una especie de lugar de encuentro habitual para los canoeros y que este sector corresponde a una de las zonas más favorecidas naturalmente por condiciones de clima y recursos del riguroso y bravío ámbito patagónico occidental.

Esta noción de pobreza poblacional fue compartida por otros autores posteriores, como Chacón y Fery (1874), al comentar las exploraciones del comandante Richard Mayne que recorrió los canales en prolongada misión entre 1867 y 1869; y el naturalista H. N. Moseley que pasó por el mismo sector mencionado en Skyring,

37 *Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S. M. "Adventure" y "Beagle" en los años 1826 a 1836* (Biblioteca del Oficial de Marina, Buenos Aires, 1936), tomo III, pág. 227.

38 *Op. cit.*, tomo II, pág. 432.

a bordo del *Challenger* en 1876. Es más, el capitán Plüdemann, quien realizó faenas hidrográficas en sectores casi desconocidos como los situados en el área occidental de la parte norte de los canales (golfo de Penas-estrecho Trinidad) con el crucero *Albatros* no encontró ningún ser humano, apenas trazas -un camino de porteo- durante el tiempo de su permanencia entre 1882 y 1883. Con estos ejemplos pierde consistencia la afirmación de Emperaire de haber abundante presencia aborigen en lugares situados fuera de las rutas habituales de navegación, como fueron los recorridos por las expediciones científicas e hidrográficas desarrolladas durante el siglo XIX.

Sobre la base de una apreciación objetiva de esas evidencias y de su propia experiencia, un científico serio como Carl Skottsberg pudo aseverar que los canoeros del occidente patagónico *nunca fueron un pueblo numeroso.*

Por tanto, y teniendo a la vista las estimaciones y cálculos demográficos realizados a lo largo del tiempo, ha de aceptarse el dato proporcionado por Fitz Roy en 1830 de haber a la sazón una población indígena de aproximadamente 1.100 individuos, como el más fiable y posiblemente el más cercano a la realidad de la época. Las estimaciones que corren entre 3.000 y 6.000 almas para el mismo tiempo debieran tenerse como exageradas y carentes de base.

Es así que, sobre una comprobación semejante, proponemos nuestra hipótesis: la población kawéskar (*vid. Infra*) en tiempos históricos fue numéricamente escasa y por tanto de baja densidad en un territorio enorme.

Aceptando pues una cantidad reducida de habitantes, entre uno y dos millares, es del caso correlacionarla con la disponibilidad de recursos alimentarios y con su propia evolución fisiológica para concluir en que alrededor de esas cifras pudo darse el justo equilibrio entre población y recursos.

Ahora bien, una población originalmente escasa como la que nos ocupa debió comenzar a sufrir la presión reductiva que derivó de la relación que voluntaria o involuntariamente pasó a darse entre los indígenas y los navegantes que irrumpieron en su prístino mundo en procura de las cotizadas pieles de lobos de dos pelos. La presencia de cazadores -genéricamente foqueros o loberos- norteamericanos e ingleses en los archipiélagos occidentales y sudoccidentales de Magallanes, tuvo inicio en los años finales del siglo XVIII y se mantuvo hasta mediados de la segunda década, para declinar una vez que se descubrieron los riquísimos apostaderos de

pinnípedos en las islas de la periferia antártica americana. La caza sostenida virtualmente arrasó las loberías en menos de un lustro de explotación, con lo que entrada la tercera década del siglo XIX reaparecieron los cazadores en aguas magallánicas, precisamente en los territorios tradicionales de los canoeros.

Es cosa sabida y aceptada desde antiguo que tal relación derivó en males para los aborígenes, pues de una parte pudieron recibir -y recibieron- agresiones brutales con resultado de muerte; por otra fueron contagiados los indios con enfermedades que actuarían como eficaces agentes reductores de población -epidemias mortales-; y, por fin, hicieron que éstos se aficionaran a artículos y consumos característicos de los impropiamente llamados civilizados -en particular las bebidas alcohólicas-, circunstancia que en el tiempo generaría una dependencia que no haría más que agudizar la disminución poblacional.

Como la faena cazadora se mantuvo por largo lapso, oficialmente hasta 1892, y aun de modo clandestino después, prácticamente durante tres cuartos de siglo, a contar de 1825, la etnia kawéskar debió soportar de cualquier manera el influjo negativo constante del submundo social que la desarrollaba. Las consecuencias se manifestaron tempranamente en un irreversible proceso de extinción del que los periódicos registros fueron recogiendo señales a través de la disminución en el número de observaciones de indígenas y en la cantidad vista en cada oportunidad. Así se llegó al fin del siglo con una cifra de medio millar de almas, que con seguridad no debía estar muy alejada de la realidad (Wieghardt 1896).

Los últimos canoeros

Se arriba así al momento histórico final de la etnia kawéskar, esto es, el que cronológicamente se sitúa en la primera mitad del siglo XX, a partir de la cual alcanza la condición de relicto humano, virtualmente aculturado.

De partida, procede controvertir la población que Emperaire da para el inicio de este período: 2.000 a 3.000 personas en un caso y 1.000 a 2.000 en otro, a la que tenemos por excesiva e irreal a base de los antecedentes expuestos con anterioridad. De

aceptarla como posible, ella dejaría sin explicación todo el proceso de disminución registrado a lo largo de los setenta años anteriores a 1900, a menos que se llegara a tomar como válida la cantidad de Gusinde, sobre 6.000 individuos, que, según se ha demostrado, carecería de fiabilidad. Además, y sobre la base cierta de los casi tres centenares de indios que según cálculo más prudente y actualizado del mismo etnólogo vivían al iniciarse los años 20, sería forzoso aceptar que en las dos décadas inmediatamente anteriores se habría producido una verdadera hecatombe humana, con resultado de descenso de 2.000 ó 1.000 (o más inclusive) a 300, suceso horrendo comparable al genocidio sélknam que de cualquier modo habría trascendido a la opinión pública de Punta Arenas, lo que por cierto no pudo darse porque la presunta tragedia no llegó a ocurrir.

Sin embargo, se han podido registrar situaciones de violencia durante ese lapso que ayudan a explicar la disminución constatada por Gusinde para 1923, al estimar en 250 el total de individuos para la etnia.

Para los primeros años de este siglo era ya un hecho que los kawéskar iban perdiendo su independencia para quedar, en algunos casos, en situación de virtual vasallaje respecto de loberos y nutrieros, y, en todo caso, en relación de creciente dependencia.

Una de estas referencias, la más antigua que hemos encontrado, se debe al botánico Carl Skottsberg, quien como se ha visto estuvo realizando trabajos de su especialidad durante 1908, al que le tocó constatar el sentimiento que perduraba entre los indígenas por algún maltrato precedente.

Relata que encontrándose en la angostura Guía se topó con una canoa en la que entre otras personas iba una joven india desnuda que repetía *Cristiano malo*, y que ni ella ni los otros que la acompañaban quiso subir a bordo de la nave en que viajaba el científico sueco, quien buscando explicar este comportamiento pensó que habían sido tratados malamente por algunos marineros de paso[39]. En el amargo reproche de la pobre mujer, había quizá cuánto de dolor y sentimiento por lo que sin duda había sido un vejamen brutal realizado por alguno o algunos de los que creían ser civilizados.

Abundando sobre el punto, de ese trato perverso dejaría constancia años después Rubén Morales, oficial de la Armada de Chile, quien escribió al respecto:

39 *Op. cit.*, pág. 84.

Los únicos pobladores de estas soledades son los indios alacalufes, quienes frecuentan todos los canales próximos al mar i acompañan en sus cacerías a los loberos, para cuya industria son mui prácticos, verdaderos artistas con sus perros amaestrados. Hemos podido observar que al parecer estos salvajes se hubieran repartido de mutuo acuerdo el archipiélago patagónico, pues los indios de Reina Adelaida, con el puerto Ramón como base, no vienen al norte de la bahía Muñoz Gamero, ni los del puerto Caracciolo i golfo de Trinidad van al sur, etc. Todos, en jeneral, hombres i mujeres son grandes aficionados al alcohol que se procuran mediante el cambio de cueros de nutria i pieles de lobos[40].

Puede advertirse, de paso, que Morales deja constancia, por vez primera al parecer, de la sectorizacion de los kawéskar en dos grupos, uno que deambulaba en la zona norte de los canales patagónicos de Magallanes, desde el golfo de Penas al estrecho de Trinidad, y otro, que lo hacía más al sur teniendo como centro focal el litoral occidental de la península Muñoz Gamero. Quedaban, todavía algunas familias e individuos solitarios desperdigados, integrantes del otrora importante grupo del estrecho de Magallanes, pero de ellos Morales no hizo mención alguna.

Ese contacto con gente de otra cultura que por lo común era de peor ralea, hombres marginados de la ley o al filo de la misma, mantenido a lo largo de décadas y que hubo de intensificarse hacia fines del siglo XIX, debió ir maleando paulatinamente a los indios. Estos, al parecer, poseían una índole más bravía y artera que la de otros aborígenes australes y en la historia reciente de la ocupación nacional en las tierras patagónicas y fueguinas abundaban los ejemplos de conducta criminal, de allí que aquella relación ciertamente brutal pudo acentuar tal vez, empeorándolo, ese rasgo de su carácter.

El hecho es que la última fase de su historia étnica hubo de quedar señalada por la notoriedad de sucesos delictuales en los que los kawéskar parecían ser los protagonistas.

Se inició así el siglo con el asesinato de Antón Teigelach, un colono alemán asentado en la zona marítima de Última Esperanza, en el que estuvieron involucrados directamente un grupo de indios de esa parcialidad interior (1906). Ello fue causa de una acción ulterior de tipo policial que culminó con la captura de algunos de

40 Instrucciones Náuticas para la navegación de la costa comprendida entre el estrecho de Magallanes al golfo Trinidad i canales intermedios, *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo XXVIII, Valparaiso, 1911, pág. 62.

ellos y su traslado forzado a la misión de Dawson.

Años después, en abril de 1911, el diario *El Comercio* de Punta Arenas informaba que los alakalufes habían atacado al guardián de la carbonera fiscal establecida en puerto Ramírez (Muñoz Gamero), de resultas de lo cual había sido herido de gravedad su hijo, habiendo sido muertos algunos animales vacunos de su propiedad.

Ese mismo diario daba cuenta posteriormente, en edición del 12 de setiembre, del arribo a puerto del vapor *Amadeo*, procedente de Última Esperanza, conduciendo un grupo de diez indios, hombres y mujeres, a quienes se acusaba de ser los autores del asesinato de un poblador de nombre José Plaza y del robo de animales en una estancia ubicada en la península Barros Arana, frente al canal Valdés.

El Comercio describió entonces vívidamente la condición en que podía verse a esos desventurados:

En un estado miserable que causaba horror y repugnancia desfilaron estos infelices desde el muelle al cuartel de policía seguidos de numeroso pueblo que los contemplaba como animales raros. Semidesnudos, con asquerosas y repugnantes enfermedades que les ha llevado el hombre civilizado, iban sin comprender ni darse cuenta en medio de su embrutecimiento de la curiosidad pública de que eran objeto.

En realidad estos infelices causan verdadera lástima, y no puede menos que sentirse un verdadero sentimiento de piedad al contemplar la miseria de estos desgraciados, y la espantosa degradación ha que ha llegado esta especie de la raza humana que constituye una verdadera vergüenza para ella.

Ya sería tiempo que las autoridades superiores pensaran en adoptar alguna medida tendiente a recoger á estos indígenas y colocarlos en algún lugar donde pudiera vigilárseles. Entre tanto los alacalufes que han llegado ayer quedarán en el cuartel de policía hasta que se disponga lo conveniente, sobre su traslación a otra parte, pues no creemos que se piense en tomarles declaraciones o instruirles sumario por cuanto son irresponsables de los actos que hayan podido ejecutar[41].

El sentimiento público respecto de esa lamentable situación en la que los infelices indígenas eran más víctimas que criminales, quedó reflejado en el comentario que otro diario de la capital regional, *Chile Austral*, hiciera en la fecha:

41 Edición del 15 de setiembre de 1911.

Habría que escribir mucho sobre el triste estado de esos vencidos. Deben mirar el crimen como una cosa natural desde que el criterio de nuestra Moral no les alcanza. Hoy son tristes vencidos exponentes de miserias y degeneración.

Es doloroso. La vergüenza no prende rosas de rubor en los rostros de los civilizados, es doloroso ponerse a presencia de esos indígenas. Solo sabemos que ocupamos sus tierras. Nada más.

También en una carta que publicó *El Comercio* días después, por la que un tal Juan F. Barrera -interpretando sin duda un sentir generalizado- reclamaba sobre aquel estado de cosas:

No puede pensarse en detenerlos aquí, para siempre. Eso sería matarlos lentamente. El cambio brusco, muy inadecuado para su evolución, les traería inevitablemente la muerte y estando en este convencimiento, sería un crimen proceder así.

Devuélvaseles pues a donde es para ellos la vida, a sus islas, tómense medidas para evitar sus fechorías, tómense medidas que los ponga en situación que, sin apartarse bruscamente de sus costumbres, están más en contacto con la civilización y quien sabe, si alcanzarán a ella[42].

La reacción popular y quizá la conciencia por parte de la autoridad y la justicia en cuanto a la inutilidad de someter a juicio a los indígenas por su virtual condición de inimputables, motivó la determinación de su devolución al paraje de donde se les había extraído.

Así terminó el asunto y pronto, por largo tiempo, nadie se acordaría de los indígenas de los canales patagónicos.

En su húmedo y bravío ambiente natural debieron tornar a su existencia ajustada a sus normas tradicionales, pero cada vez más impotentes para resistir, y menos quizá para librarse, de la maléfica influencia de los cazadores.

Algunos de éstos, como un tal Demófilo Guajardo, verdadero pirata moderno, que se había hecho famoso por sus tropelías y fechorías, llegaron a ejercer un dominio abusivo y perverso sobre los indígenas, en especial sobre el grupo central (de Muñoz Gamero y vecindad), y fueron los agentes directos de su disminución numérica.

La situación de ellos -los kawéskar- *no es para ser envidiada,* escribiría más tarde el etnólogo Martín Gusinde que pudo imponerse directamente sobre esa realidad:

42 Edición del 15 de setiembre de 1911.

[...] *pues indefensos, se ven entregados a la explotación y a los criminales abusos de ciertos blancos desalmados. Yo, personalmente, tuve sobrada oportunidad de imponerme durante mi estada de más de cuatro meses en esas regiones, de muchos desórdenes, injusticias, crímenes, etc., que son perpetrados por individuos llamados "cristianos", quienes se saben muy lejos de las autoridades y del brazo de la justicia criminal. Ellos saben muy bien, además, que nadie podrá darles caza en los laberintos de tantísimos canales intrincados; pues, realmente constituyen esos escondites una verdadera guarida de ladrones, bandidos y sujetos de pésimos antecedentes, que ahí se han refugiado, o escapado de la justicia o huyendo de una vida normal y bien ordenada.*

Semejantes individuos ejercen sobre los indios un verdadero terrorismo: viven a expensas de ellos, les inducen e incitan a robos y asaltos; cometen asesinatos y otros crímenes, y saben desempeñar su papel con tanta habilidad que, a raíz de cualquier acontecimiento delictuoso, todo el mundo culpa únicamente a los indios; con manifiesta injusticia por supuesto[43].

La opinión pública agregaría, *desconocedora de los antecedentes anteriormente expuestos se ha acostumbrado a hacer responsables a los indios de todos los actos delictuosos que se cometen en esas regiones.*

Y, sin embargo, el indio es de un carácter suave y tranquilo, humilde y sencillo. Antiguamente han regido entre ellos los principios de una moral severa y muy buena; la vida y las relaciones mutuas estaban bien ordenadas, cada uno respetaba el honor, la propiedad y la vida del otro. Pero, desde que los indios, desgraciadamente, entraron en contacto con los europeos -y está a la vista qué clase de individuos frecuentaban aquellos canales, desde esa época empezaron a decaer las severas costumbres antiguas y relajóse la moral.

Enormes fueron los sacrificios y los trabajos de los misioneros salesianos a favor de los Alacalufes; pero, mientras sujetos corrompidos e individuos perversos podían seguir ejerciendo su perniciosa influencia sobre los indígenas, cualquier obra benéfica de parte de abnegados apóstoles de la caridad cristiana y de parte de las autoridades correspondientes quedará frustrada indefectiblemente.

Más todavía, el indio sigue siendo también hoy en día víc-

43 *Expedición a la Tierra del Fuego* (Editorial Universitaria, Santiago), págs. 162 y 163.

tima de la explotación de ciertos patrones de goletas que salen en caza de lobos y nutrias[44].

Gusinde tuvo oportunidad de viajar por la zona de los canales patagónicos y permanecer largo tiempo en ellos conociendo y observando a los indígenas, en puerto Ramírez y otros lugares, circunstancia que le permitió imponerse científicamente sobre sus características raciales, conducta social y formas de vida, y salvar para la etnografía y la etnología muchos tesoros culturales, tal vez de los postreros que pudieron lograrse de ese desgraciado pueblo.

La situación tristísima de la que fuera testigo el sabio sacerdote germano le llevó a denunciarla sin tapujos ante la autoridad territorial, una vez concluida su misión científica, buscando poner coto de una vez por todas a un prolongado estado de abuso social.

Las condiciones de los indios alacalufes son peores todavía, escribió el 19 de marzo de 1924 al Gobernador de Magallanes en un informe general sobre los indígenas que sobrevivían en el Territorio:

[...] *por cuanto ellos no se han, hasta la fecha, familiarizado tanto con la civilización moderna* [referencia a los yámanas, tratados previamente]; *peor si, han tenido contacto con individuos perversos y criminales, y han sido, además, objeto de la explotación más vergonzosa de parte de patrones de goletas y loberos, quienes frecuentan todo el año el infinito número de los canales comprendidos entre el Golfo de Penas y la Península de Brecknock, la verdadera patria de nuestros Alacalufes.*

Salta a la vista que en esos laberintos los indefensos indios han seguido siendo víctimas de la codicia y de la perversidad de cuantos blancos les han atropellado impunemente; pues, el proceder de tales individuos desalmados está lejos de la vigilancia de las autoridades estacionadas en Punta Arenas. A causa del roce frecuente con individuos de dicha índole, los indios mismos han disminuido en número, de modo que ellos forman, hoy en día, una población de apenas 250 personas; además, ciertas enfermedades y costumbres se han introducido entre ellos, que corroen el nervio vital de su resistencia física. Así es que entre ellos se nota ya cierta disolución de sus serias costumbres antiguas, lo que ha contribuido a corromper, por parte, el carácter y la conciencia de un buen número de esos indios.

No es objeto de discusión insistir en que le corresponde al

44 *Op. cit.*, págs. 164 y 165.

Supremo Gobierno el tomar inmediatamente las medidas adecuadas con el fin de librar a esos indígenas de los atropellos a que están expuestos sin recurso alguno, y de asegurar el bienestar y la civilización también de esos hijos del país. Pero, por otra parte, debe confiarse en la generosidad justiciera que el Supremo Gobierno ha manifestado en la protección y civilización de otros indígenas chilenos; por tal motivo, el que suscribe, se permite presentar a continuación las medidas que estime conveniente adoptar a favor de esos desamparados fueguinos[45].

Recomendaba entonces Gusinde la captura inmediata de los facinerosos que ejercían como cazadores en los canales; designar guardián del depósito de carbón de Muñoz Gamero a una persona de confianza, recta y honesta, con facultades para atender las quejas de los indios contra las tropelías de los loberos e intervenir en su solución a modo de justo componedor. Además, que semejante atribución se concediera a los comandantes de los barcos de la Armada que navegaban regularmente por el occidente magallánico y, por fin, que se asignara al Vicariato Apostólico de Magallanes un terreno en las orillas de la bahía Muñoz Gamero para establecer allí una misión destinada a proteger y civilizar a los desamparados indígenas.

La autoridad no se mostró sorda a ese ruego de humanidad expresado por un religioso y científico tan estimable como Gusinde, y algo hubo de hacerse, pero debió con seguridad tratarse de instrucciones administrativas de dudosa eficacia práctica. Por otra parte, el establecimiento misional propuesto se postergaría *sine die* debido a *insalvables dificultades financieras y de personal* según recordaría más tarde el explorador Alberto M. De Agostini.

Luego del paso de Gusinde y de la efímera preocupación pública por la situación que afectaba a la etnia kawéskar, nadie pareció recordarse más de ellos y los desventurados aborígenes se sumieron en su mundo sombrío y sólo recobraron notoriedad ocasional por razón de sucesos delictuales.

Así el diario *El Magallanes* daba cuenta el 1° de junio de 1925 sobre la denuncia hecha por Juan Soto, encargado de la estancia que la firma Jacobs y Cía. tenía en puerto Dora, fiordo Obstrucción y que expresaba que: *numerosas canoas con indios y civilizados que cazan nutrias han hecho su aparición armados de carabinas en las estancias ubicadas en el Seno Obstrucción y los alrededores de la península Barros Arana ofreciendo peligro a*

45 *Op. cit.*, pág. 171.

los moradores de los lugares indicados.

Esta gente había cometido abigeato en su establecimiento llenando de temor a sus habitantes. La denuncia movió a la autoridad a disponer el envío del escampavía *Leucotón* de la Armada Nacional para recorrer los canales, dar alcance al grupo que capitaneaban unos indios nombrados Pedro y Santiago, desarmarlos y apresar a los "civilizados" que los acompañaban al merodeo delictual.

En junio de 1929 nuevamente la prensa puntarenense informó sobre un hecho luctuoso en el que según parece anduvieron envueltos los kawéskar, cometido esta vez en el campamento de la Compañía Industrial de Mármoles, en puerto Swett, isla Cambridge.

Años después el mismo diario daría cuenta, en sus ediciones de los días 4 y 10 de octubre de 1933, del asesinato del infame Demófilo Guajardo perpetrado por el kawéskar Oscar Cabrales, en connivencia con el grupo de José Viejo, sus dos mujeres; José Chico (hijo) y su mujer. Según la información éstos y aquél se dedicaban a "raquear" naves náufragas y habrían dado muerte al canalla por venganza. *El Magallanes* informaría, posteriormente, en setiembre de 1937, sobre la muerte de Cabrales, afamado por su habilidad cazadora y ánimo agresivo, en una pendencia con un nutriero.

Estos hechos debieron ser quizá más frecuentes de lo que llegaba a informarse, siendo seguro que el eco de otros sucesos sangrientos semejantes se perdiera entre las abruptas paredes de las islas patagónicas. Todavía el 5 de julio de 1950 la prensa de la capital magallánica informaba sobre el hallazgo de cinco cadáveres (nutrieros y aborígenes) en el sector del Paso del Abismo (canal Wide) presumiéndose por su estado que habían muerto mucho tiempo antes y por causa de una de tantas reyertas en que se veían envueltos esos compañeros de malaventuras. Emperaire recogería contemporáneamente información del grupo radicado en Puerto Edén que recordaba diversos actos de violencia cometidos por los blancos y conservados por la tradición indígena, pero también pudieron constatar la maléfica atracción que aquéllos ejercían sobre los kawéskar.

En efecto, su esposa, Annette Laming, describiría con fuerza y viveza tan lamentable realidad todavía vigente durante los primeros años de la década de 1950, no obstante la presencia militar en el lugar.

Siempre hay unos cuantos loberos que rondan cerca de los alacalufes. Para ellos, un campamento de indios significa obra de mano gratis y mujeres que no pedirán nada a cambio de su com-

placencia, y que podrán además ser tratadas como esclavas. Para los indígenas, los loberos representan la aventura, el alcohol, el tabaco, todo aquello que renueva el placer de vivir, todo lo que está prohibido en el puesto [la radio-estación de la FACH]. *Golpes y malos tratos, también ¡pero qué importa! Lo ocurrido se olvida pronto en medio de la emoción que producen las partidas preparadas en secreto, las promesas y el vino escanciado para sellar el contrato. Para las indias, los loberos también representan la aventura, los regalos de unos cuantos míseros y rutilantes peines de material plástico o de algunas cintas, la sumisión a hombres superiores, iguales, casi, a los Blancos. Pero la realidad, tanto para los unos como para las otras, es mucho menos excitante. Se contentan con unas pocas de las deseadas borracheras, y sobre todo con un duro trabajo sin sueldo (los alacalufes desconocen el dinero), con golpes para las mujeres y los niños, y a veces para los hombres, por abandonos en islas sin recursos. No obstante, la atracción es irresistible. Apenas aparecen los loberos, la atmósfera del campamento se hace febril.*

En principio, la autoridad militar tiene prohibido a los loberos el acceso a Puerto Edén. En la práctica éstos se instalan cerca y, pretextando necesitar víveres, medicamentos o petróleo, no les es difícil llegar hasta el puesto. No tienen derecho a entrar a las chozas de los indios. ¿Pero cómo impedírselo? Están en número mucho mayor que los cuidadores del puesto. Por lo demás, si se les pide que se vayan, volverán de noche. A ellos los perros de los alacalufes no les ladran. La complicidad del grupo es completa[46].

Años antes la autoridad provincial de la Fuerza Aérea de Chile se había referido al punto, esto es, a la nefasta influencia de los civilizados marginales -ahora ya no cazadores, sino pescadores o mariscadores- sobre el grupo indígena concentrado en Puerto Edén:

Desde hace algún tiempo se han establecido en los alrededores de la Posta algunos choreros de dudosos antecedentes que, como se ha dicho en otras publicaciones, con procedimientos bestiales han cometido toda clase de abusos y vejámenes con los indígenas. Estos hechos no han pasado desapercibidos para la Fuerza Aérea.

El año pasado, en julio, fueron notificados que deberían abandonar la Posta en marzo del presente año. A pesar de que

46 *En la Patagonia, confín del mundo* (Editorial del Pacífico S. A. y Santiago, 1957), págs. 292 y 293.

todos los reclamos y solicitudes elevadas para permanecer allí, les han sido denegadas, aún no se retiran y continúan haciendo diversos trámites para eludir las disposiciones superiores. Estas preocupaciones no les impiden seguir cometiendo con los indefensos alacalufes, muy en especial con las mujeres, actos incalificables por la bajeza que representan y por la deprimente acción que ejercen en el ánimo del indio[47].

Estaba visto que para liquidar una etnia aborigen no era necesario ejercer la violencia agresiva como había ocurrido otrora. Bastaba, se reitera, el mero contacto físico y ni siquiera eso, la sola entrega caritativa de prendas de vestir usadas, para transmitir a los indígenas los gérmenes de enfermedades que a la corta les resultarían fatales, con resultados de disminución poblacional acelerada. Pero si ello sucedió con los kawéskar, como antes con otros grupos aborígenes, respecto de ellos, en particular, fue más eficaz en sus desgraciados resultados el trato que los mismos sostuvieron con la hez de la civilización, fueran éstos loberos, nutrieros o pescadores. Con éstos, amén de ocasional maltrato y más de alguna muerte homicida, llegaron el alcohol -con todas sus consecuencias- y las enfermedades venéreas que en lo referido al grupo étnico de que se trata actuarían como eficaces reductoras de población, más todavía que la tuberculosis y otras enfermedades epidémicas. Así, bien puede resumirse: desde que los foráneos de mala calaña se hicieron presentes en el Archipiélago Patagónico los indígenas estuvieron condenados irremediablemente a la extinción.

Los sucesos de que se ha dado cuenta, al trascender, habían movido a su tiempo a la autoridad religiosa de Magallanes a intentar establecer no un centro permanente entre los indios como lo había sugerido Gusinde, pero sí misiones ambulantes, con el noble propósito de acercar a los supérstites de la etnia kawéskar a los beneficios de la civilización y de la evangelización.

Se encomendó la responsabilidad de tal tarea al sacerdote salesiano Federico Torre y al hermano coadjutor Ernesto Radatto, ambos con experiencia misional entre los grupos tehuelches dispersos en la Patagonia argentina. Fue una acción nobilísima y abnegada, como todas las emprendidas por los misioneros anteriores, ahora en un ambiente natural dificilísimo, pero que resultaría definitivamente tardía.

47 *El Magallanes*, Punta Arenas, edición del 9 de mayo de 1947, información entregada bajo el epígrafe "El Grupo N° 6 de Aviación informa acerca de la labor que desarrolla en Puerto Edén".

Para entonces, postrimerías de los años 30, la vieja raza de los canoeros se reducía inexorablemente incapaz como era para soportar el embate agresivo y dominante de una cultura ajena, que virtualmente había dado cuenta de la propia y amenazaba con extinguir físicamente a los sobrevivientes que ya bajaban de dos centenares.

Así, qué más podía hacerse que "administrar" esa miserable existencia, buscando prolongarla lo más posible en condiciones dignas de seres humanos, procurando entregar alguna ayuda material y sanitaria, que nunca pareció suficiente, y de paso intentar la cristianización de los indios en un esfuerzo encaminado a rescatarlos del ambiente de degradación moral en que habían caído por obra del nefasto influjo de loberos y nutrieros[48].

Hacia 1940 el grupo más importante de indígenas se nucleaba en torno a Puerto Eden, acrecido posiblemente por algunos antiguos integrantes de la parcialidad de Muñoz Gamero, cuyo número disminuía visiblemente. En su vecindad estaba situada la Radioestación de la Fuerza Aérea de Chile[49] y, algo más distante hacia el norte el faro San Pedro, habitado por personal de la Marina de Chile. Hacia estos sitios, en especial al primero, venían confluyendo los indios de modo periódico desde hacía años, en la medida que fueron asumiendo una condición mendicante respecto de los blancos o civilizados. Allí, por consecuencia, el Padre Torre pudo ejercer con mayor facilidad su labor misional aprovechando la concentración que de facto se daba.

La circunstancia consignada fue cobrando un carácter permanente una vez que el gobierno del Presidente Pedro Aguirre Cerda -quien en su viaje a Magallanes en 1939 recaló en Puerto Edén y pudo observar a los indios-, preocupado por la triste suerte del grupo final, encomendó oficialmente a la Fuerza Aérea de Chile la protección y auxilio de los kawéskar.

El proyecto contemplaba entre otros aspectos la construcción de un pabellón para albergar a los naturales, además la prestación de asistencia sanitaria, ciertamente urgente pues la morbilidad y la mortalidad atribuidas al contacto con los blancos estaban diezmando la etnia. También el suministro, ocasional o periódico, de alimentos y vestuario, todo ello con el fin de obtener la paulatina incorporación de los indios a la civilización, según el buen deseo

48 Cfr. *El Magallanes*, Punta Arenas, ediciones de los días 5, 15, 18 y 22 de octubre de 1940 en que se contienen extensas entrevistas al misionero P. Federico Torre.

49 Dependencia establecida a comienzos de la década de 1930 como parte del proyecto destinado a unir Puerto Montt y Punta Arenas por la vía aérea, según se verá más adelante.

gubernativo. Por cierto, se trató de un plan característico del pensamiento de la época, que no buscaba rescatar lo poco que podía quedar de la cultura tradicional, sino lisa y llanamente perseguía con noble pero equivocada motivación la transculturación de los indígenas.

El mismo, con todo, ni siquiera se cumplió de acuerdo con lo previsto. El pabellón nunca llegó a construirse y las demás acciones, iniciadas con loable regularidad, fueron haciéndose infrecuentes y distanciándose cada vez más en el tiempo.

Para 1947, o sea, siete años después de que se pusiera en práctica el plan de auxilio a los indígenas, el mismo se podía resumir en el desarrollo de cuatro acciones fundamentales:

1-. Terminar con plagas y epidemias.

2-. Completar la alimentación.

3-. Enseñar a trabajar a los hombres y a las mujeres.

4-. Proporcionar viviendas[50].

Pero, más allá de la disposición institucional para cumplir con la responsabilidad que se le había asignado por el Gobierno, en verdad la experiencia de varios años era decidora: los resultados prácticos eran paupérrimos y hasta contraproducentes.

Por una parte, en lo tocante a la aplicación, a la natural incomprensión que era el fruto de la desinteligencia entre gente de culturas opuestas, se agregó el innecesario rigorismo propio de la mentalidad militar que contribuyó a agravar la situación por la que pasaban los indígenas. Por otra, los recursos asignados para el cumplimiento de los dos puntos esenciales que se han mencionado, como eran la alimentación complementaria de la tradicional y la atención de la salud, eran escasos y no siempre oportunos, lo que significaba insuficiente suministro alimentario e ineficaz asistencia sanitaria. Había, debe destacarse, buena voluntad de parte de los responsables de la misión, pero no bastaba, y pronto se advirtió que era un esfuerzo inútil y estéril que, visto en perspectiva, no tenía destino, no el querido ciertamente. Así, el entusiasmo del primer tiempo fue cediendo paulatinamente según se veía lo infructuoso del esfuerzo; de allí que fuera inevitable que al fin deviniera un asunto de cumplimiento meramente rutinario, carente de contenido anímico aleccionador.

Como lamentable resultado final, a la vuelta de pocos años pudo constatarse la decadencia absoluta de los sobrevivientes, manifestada en la pérdida progresiva de sus últimas prácticas cul-

50 *El Magallanes*, edición citada.

turales, de su lengua y formas de vida tradicional, en un completo grado de dependencia de sus protectores, que los transformó en mendigos miserables, objeto de lastimosa compasión.

Annette Laming, tantas veces citada, pudo comprobar por propia observación e interferencias, amén de las relaciones que hubo de recibir de los indígenas y, quizá, de los mismos aviadores lo que había sido un historial de tres lustros al tiempo de su visita, en particular los primeros años de aplicación del plan, y entre asombrada y condolida por lo ocurrido, dejó una descripción que de ser fiel, y no hay razón para dudarlo, refleja con entera veracidad lo ocurrido, en términos claros y duros.

Tras reseñar el origen de la estación allí establecida y el fracaso de la línea aeropostal para cuyo apoyo había sido creada, se refirió a la materia que interesaba: [...] *Pero este desgraciado ensayo se había hecho casi en la misma época en que el Presidente de la República, don Pedro Aguirre Cerda, promulgaba una ley de protección a los indígenas, gracias a la cual los últimos sobrevivientes de los indios de los canales (quedaban aún varios cientos)* [¿?] *se convertían en protegidos oficiales del Estado. Puerto Edén, escala de hidroaviones, se transformó entonces -al menos en los expedientes de los Ministerios- en enfermería, puesto de auxilio y centro de distribución de víveres. El puesto pertenecía a la aviación, por lo que su regencia fue encomendada a aviadores. Pronto una extraña y secreta vida se organizó en Puerto Edén, se trataba, en principio, de repartir víveres entre aquellos indios que, atraídos por tan inesperado provecho, acudían en gran número a instalar sus tiendas en los alrededores, y de prestarles, al mismo tiempo, una elemental asistencia médica. Se trataba además -según el texto de las instrucciones- de hallar una fórmula para encauzarles poco a poco hacia una vida más "civilizada". Un mecánico de la base,* [Carlos Gaymer] *con grado de sargento, pidió llenar estas funciones, y se instaló en el chalet con su familia y algunos subalternos. Pronto se puso a la tarea.*

Parte de los víveres destinados a los indios -arroz, harina, pastas, azúcar, leche, etc.-, se utilizaron con fines muy distintos. El resto, empero, se distribuyó efectivamente entre ellos... a cambio de pieles de foca o de nutria, vendidas más tarde, a buen precio a los barcos de pasajeros. Los indígenas se mostraban satisfechos de tal combinación, e ignorantes de la explotación de que eran objeto no tenían naturalmente de qué quejarse. Por lo demás todos preferían ignorar una actividad que era saldada de vez en cuando por un magnífico regalo de las más precio-

sas pieles. Y así pasaron años. Los créditos destinados a la ley de protección se otorgaban regularmente. Los víveres y medicamentos llegaban a Puerto Edén. Pero los indígenas seguían extinguiéndose con un ritmo inquietante, recibiendo por todo auxilio médico algunas inyecciones puestas por los practicantes -muy poco eficientes, por lo demás- que se sucedían en Edén. La existencia semi-sedentaria que los alacalufes tendían cada vez más a adoptar, reunidos junto al puesto militar, aceleraba por otra parte su miseria fisiológica y anímica. Las chozas de ramas, convertidas en viviendas estables, que nadie se preocupaba en arreglar, hacíanse cada día más infectas, y sus condiciones higiénicas más desastrosas. Muchísimos de sus ocupantes morían sin que nadie se preocupara seriamente de establecer las causas de estas fulminantes desapariciones de seres muchas veces sanos, y, al parecer, de buena salud. Al mismo tiempo, los alacalufes se aficionaban a su nueva condición de semi-mendigos. Algunos habían dejado prácticamente toda actividad, seguros de que ya no morirían de hambre. Impotentes, los más viejos veían desaparecer todo aquello que constituyó su pasado; los más jóvenes, en forma vaga, orientaban sus esperanzas hacia una nueva vida, cuya riqueza ni siquiera sospechaban y cuyos elementos -incluso hasta el menor de ellos- eran absolutamente incapaces de comprender. Sin mayores protestas todos aceptaban el trabajo que el sargento les obligaba a hacer con el pretexto de educarles. Los alacalufes hacían todas las labores del campamento, cortaban leña o se dedicaban a la construcción de terraplenes, tarea tan penosa como inútil. Bajo cualquier tiempo, las mujeres eran enviadas a mariscar, y el producto de su trabajo se vendía a los barcos de paso. En el puesto, una pequeña fortuna se iba amasando[51].

El cuadro así crudamente pintado, es además patético. Nada parece faltar en esta relación de una expoliación y explotación inicuas de los pobres aborígenes. Así sucedió, en verdad, para vergüenza de los chilenos que se preciaban de civilizados. Poca era la diferencia entre el proceder de aquellos que en las dos décadas finales del siglo XIX habían agredido, herido y matado a los cazadores de la Tierra del Fuego, y el de éstos que en forma más sutil los maltrataban igual y les envenenaban el alma: el resultado, por lo demás, querido o no, era el mismo...

Esa conducta abusadora por más que se la disimulara acabó

51 *Op. cit.*, págs. 253 y 254.

por trascender dentro y fuera de la propia institución militar, y los responsables -porque aquella forma de proceder del encargado original hizo escuela-, fueron sucesivamente removidos de sus puestos, pero el mal ya estaba hecho y no tenía remedio. Para comprenderlo basta sólo un antecedente demográfico: el número de indígenas contado por el P. Torre en 1943 había sido de 136 personas; once años después Emperaire y Laming estimaban la población aborigen en 61 almas. Huelga todo comentario.

Hubo quienes, es de justicia mencionarlo, obraron de manera diversa y sincera, y honestamente pretendieron enmendar pasadas conductas de antecesores, procurando ceñirse lo mejor que pudieron a la norma establecida por la disposición gubernativa de marras, pero también hubo de ser en vano ya que era imposible rehacer lo que ya no parecía tener remedio. Hasta los de mejor voluntad debieron aflojar en su interés y las cosas se siguieron haciendo por mera rutina como se ha escrito antes. Al fin, entrados los años de 1960, tan mal iban las cosas y tan contrario el resultado a lo que alguna vez se había esperado, que hubo de relevarse a la Fuerza Aérea de esa obligación que había asumido, lo que se hizo casi en forma vergonzante para la misma, a la chita callando.

El experimento civilizador intentado en 1940 había resultado un fracaso completo, algo previsible al ser el mismo el fruto de una quimera propia del pensamiento del común de la época.

Pero sería injusto cargar toda la culpa de lo acontecido a la ingenua política oficial y a sus discutidos ejecutores. En verdad, el origen primero estuvo en la decisión voluntaria de los indígenas de agruparse junto a la posta de Puerto Edén, en un principio en forma ocasional y temporal y luego, tal vez insensiblemente, de modo permanente. En buenas cuentas, fue el abandono del modo de vida tradicional, del que el hábito nomádico era parte sustancial, por la sedentarización grupal, la causa primera de lo que hubo de acontecer durante las siguientes dos décadas. La sedentarización fue, pues la principal razón que explica la pérdida progresiva de muchas costumbres saludables que permitían mantener todavía la vitalidad física y cultural de la etnia.

Muchos años después, recordando un mundo ya perdido para siempre, un descendiente de la generación que había tomado la decisión que resultaría fatal, lo diría a su modo:

La cultura kawésqar comenzó a ser devastada con la llegada de mi padre. La construcción de la casa hizo que los kawésqar se bajaran de las canoas y se asentaran alrededor de ella. El devastamiento desde ese momento hasta hoy, ha sido lento,

pero progresivo. Prácticamente no queda nada. Sólo la lengua, que la dominan no más de quince personas y que, según pienso, es el único legado que está en condiciones de dejar una vez que desaparezcamos[52].

Como fuera, por angas o por mangas, al promediar el siglo XX la antigua etnia que otrora señoreara a su manera el Archipiélago Patagónico, era un relicto, una caricatura de lo que había sido: un grupo miserable de mendigos, abandonado y despreciado por todos...

Pero, sin embargo, habría para los supérstites un epílogo más alentador del que se dará cuenta más adelante.

52 Carlos Edén, en "La travesía del alacalufe Carlos Edén. *Regreso al fin del mundo*" *(Revista del Sábado), El Mercurio*, Santiago, enero de 2003.

Corbeta de S.M.B. *Nassau* fondeada cerca de las islas Otter (canal Smyth) hacia 1867.
Al fondo el monte Burney.

Vapor de pasajeros cruzando por la Angostura Guía.
Dibujo de Theodor Ohlsen hacia 1883.

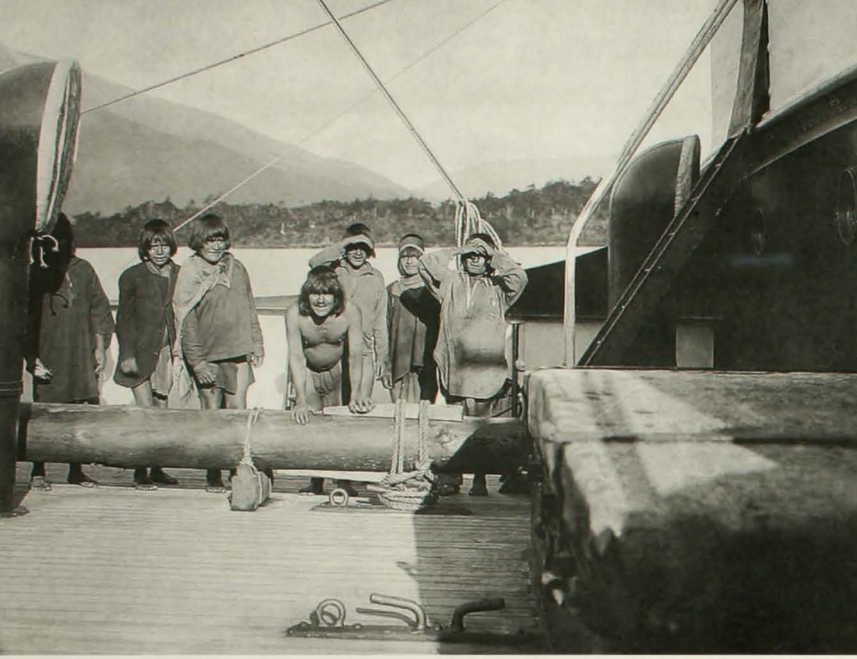
Dibujos con escenas captadas por Theodor Ohlsen durante su recorrido por el Archipiélago Patagónico. Arriba, indígenas kawéskar que salen al encuentro de un vapor en el canal Smyth para ofrecer cueros de nutria; al centro (izq.) viajeros en un campamento indígena; (der.) pasajeros observando una cascada; abajo, cazadores de lobos al acecho.

La prodigiosa capacidad erosiva de la lluvia en la roca calcárea ocasiona enormes cárcavas que semejan las grietas de los glaciares ("glaciares de piedra"). Archipiélago Madre de Dios (Cortesía Sr. Luc Henri Fage).

Bosque mágico: impresionante aspecto de la pluviselva en la isla Madre de Dios.
(Cortesía Sr. Luc Henri Fage).

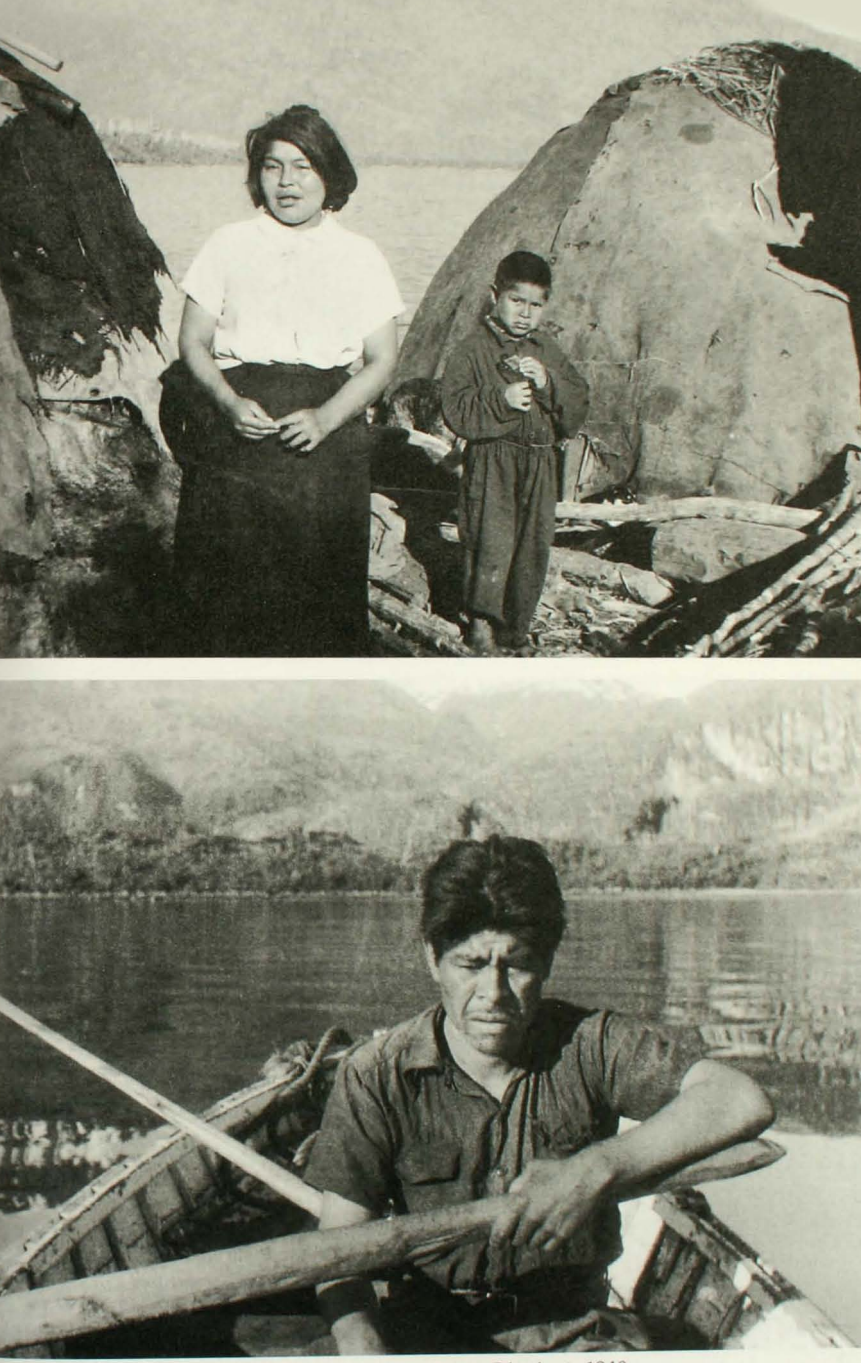
Toldería kawéskar, en el primer plano una canoa monoxila.
Fotografía de época indeterminada (Centro de Estudios del Hombre Austral, UMAG).

Familias kawéskar delante de un toldo. (Canal Sarmiento). Fotografía de Carl Skottsberg, 1908.
Obsérvese el uso de prendas de ropa de origen civilizado.
(Centro de Estudios del Hombre Austral, UMAG).



Indígenas kawéskar a bordo de un vapor. Fotografía de principios del siglo XX tomada en un lugar indeterminado del Archipiélago Patagónico (Centro de Estudios del Hombre Austral, UMAG).

Vapor *Keel Row* de Braun & Blanchard atracado a la costa de la isla Cambridge en 1924. (Centro de Estudios del Hombre Austral, UMAG).



Indígenas kawéskar en Puerto Edén hacia 1940.
Puede apreciarse el fenómeno de transculturación en el uso de vestimenta y en el reemplazo de la canoa tradicional por el bote. Fotografías tomadas probablemente por el misionero P. Federico Torre.
(Centro de Estudios del Hombre Austral, UMAG).

El P. salesiano Federico Torre desarrolló una intensa actividad misionera en beneficio del grupo kawéskar que habitaba en Puerto Edén entre fines de los años de 1930 y principios de los de 1940. Las fotografías muestran a un grupo de mujeres en la Posta Aérea (arriba), y al total de la población indígena de la época, acompañado por el misionero (izquierda) y por el coadjutor Asvini (derecha).
(Centro de Estudios del Hombre Austral, UMAG).

La erosión pluvial muestra el relieve rocoso de una isla del archipiélago Madre de Dios, conformado virtualmente por mármol puro (Cortesia Sr. Luc Henri Fage).

Aspecto del campamento minero de Guarello hacia 1980.
Al fondo el puerto mecanizado para embarque de calizas.
(Cortesía Sr. Alfredo Borguenson).

Aspecto parcial de Puerto Edén hacia 1995.
(Cortesía Sr. Norberto Seebach).

II

EL CONOCIMIENTO DEL TERRITORIO POR LOS FORÁNEOS (DESCUBRIMIENTOS Y EXPLORACIONES)

Siglo XVI

Fernando de Magallanes, descubridor del estrecho de su nombre y de Chile por el sur, fue también el primer foráneo que tuvo un avistamiento prolongado del flanco insular meridional del Archipiélago Patagónico. Ello sucedió durante los últimos días de su trayecto histórico, hacia fines de noviembre de 1520. Al parecer los navegantes españoles advirtieron el carácter insular de aquel sector terminal, pues en los mapas del cosmógrafo Diego Ribero (1529), autor que con la mayor propiedad recogió la información producida durante el gran viaje transoceánico -y que se salvó del secuestro hecho por los portugueses de las Molucas de toda documentación que llevaban consigo los españoles (relaciones, bitácoras, planos)-, consta una mención: *arcipielago dl cabodeseado*, que sin embargo no está acompañada de una expresión gráfica (dibujo) y que es la primera mención al grupo insular después conocido como archipiélago de la Reina Adelaida. Magallanes no volvió a ver aquel conjunto archipielágico, ya que al salir al Pacífico se internó un tanto por él, al parecer con rumbo noroeste, y tras un largo trecho cambió la dirección al noreste, aproximándose al continente hacia los 47° de latitud sur, que fue cuando avistó las sombrías y montuosas formas exteriores de la península de Tres Montes, que llamó "Tierra de Diciembre".

Los navegantes que siguieron al lusitano, Loayza (1525) y Alfonso (1527), no parecen haberse fijado particularmente en ese sector, pues los mapas y cartas que recogieron la información que

laboriosamente se iba acumulando al cabo de cada expedición no dan a entender la comprensión que esos nautas pudieron tener de aquel laberinto, pues la representación correspondiente muestra una costa compacta con apenas unas contadas isletas contiguas. Hace excepción el mapa *Estrecho de Magallanes* de Alonso de Santa Cruz (1540), no en el dibujo, que no da cuenta de la condición geográfica de que se trata, pero sí en la constancia toponímica, tomada evidentemente de las cartas de Ribero *arcipelago del cabo deseado.*

El mérito del descubrimiento del Archipiélago Patagónico habría de corresponder al capitán Francisco de Ulloa, a fines de 1553, procediendo desde el norte, esto es, desde el puerto de la Concepción en las costas de Chile central. El origen de su hallazgo estaba en la misión exploratoria que le había encomendado Pedro de Valdivia, gobernador de la Nueva Extremadura y Provincias de Chile, quien deseoso de extender su jurisdicción hasta el ya afamado estrecho de Magallanes por entender que a través del mismo era posible una comunicación más expedita con España, había comenzado por enviar a su capitán Ulloa en plan de conocimiento del territorio meridional.

Navegando hacia el meridión aguas afuera del litoral insular, hacia los 50° y dos tercios Ulloa se aproximó a la tierra y *entraron las naves* [dos bajeles o carabelas] *por entre unas sierras con bosques de árboles de muchas maneras, y surgió el mariscal entre grandes aberturas y quebradas del mar, en un puerto que llamó de los Inocentes...*[1]. Así en un par de frases quedaría estampada para la posteridad la circunstancia histórica del hallazgo geográfico y sus características naturales más salientes, con la noción precisa de ser aquello un conjunto insular *...siendo muchas las islas "que es segundo archipiélago"; y todas pobladas, y es gente de guerra, y andan en grandes canoas, y traen su fuego dentro"*[2]. Esta última referencia a los aborígenes es la primera que se conoce, pues no consta que antes alguien otro los hubiera avistado dejando constancia de ello.

El lugar de la penetración en el laberinto archipielágico se ha identificado con la bahía Salvación y la boca del canal Concepción contigua a ella, en tanto que al puerto de los Inocentes se le ha situado en la costa interior de la actual isla Duque de York.

1 Espedición de Francisco de Ulloa, *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo VI, Santiago, 1880, pág. 444.

2 *Idem.* Lo de "segundo archipiélago" lo entendemos como una obvia alusión a un primero observado antes, con seguridad en la parte litoral del actual Aysén (Guaitecas, Chonos).

Desde allí y sin proseguir aguas adentro, Ulloa tornó al mar abierto y costeó hacia el sur el litoral de la isla Hanover, llegando a un puerto que nombró de "San Simeón" o de "San Francisco", y que no ha sido identificado. De ahí, otra vez hacia el sur, los españoles hallaron una isla menor que nombraron "de la Campana" en la que se ha creído ver la posteriormente nombrada "Roca Partida" por Pedro Sarmiento de Gamboa, actualmente *del Caballo Blanco*, por su aspecto singular.

A partir de ese punto Ulloa se empeñó en buscar un abra - entrada- que le franqueara el acceso al estrecho de Magallanes, que era su objetivo principal, *y después de ventilar sobre su conocimiento, con cerrada porfía los pilotos y marineros, siguieron la jornada*[3], estimando que habían encontrado aquel paso *por el que entraron dentro más de treinta leguas*[4], y luego se devolvió llegando al puerto de Valdivia a mediados de febrero de 1554.

Esta afirmación ha sido materia de prolongada discusión entre cuantos han sostenido que Ulloa efectivamente penetró en el Estrecho y los que han afirmado lo contrario. Así Alonso de Góngora Marmolejo tempranamente dio por encontrado y navegado parcialmente el canal de Magallanes, parecer que más tarde, en el siglo XVII, compartió el historiador Padre Diego de Rosales. Pero posteriormente otro entendido en historia náutica más cercano a nuestro tiempo, Ramón Guerrero Vergara, ha controvertido esas y otras afirmaciones del mismo estilo, demostrando meridianamente que Francisco de Ulloa, no sólo no ingresó al Estrecho sino que estuvo muy lejos del mismo. Así, la interpretación más razonable conduce a aceptar que el capitán español penetró en el Archipiélago Patagónico por un canal que Cortés Ojea identificaría después como el actual Concepción, razón por la que lo llamó "estrecho de Ulloa", y desde allí habría proseguido por otros pasos marítimos hacia el interior, quizá los canales Inocentes y Esteban. Pero, según entendemos de la lectura de la relación de dicho capitán, pues no se infiere que los españoles se devolvieron algún trecho hacia el norte para entrar en un abra que les era conocida (canal Concepción), sino que se sugiere que buscaron *la angostura sombría del Estrecho* por el rumbo que traían; así se puede suponer, o un acceso alternativo al laberinto de canales penetrando por algunos de los pasos que se abren hacia el este entre las islas Diego de Almagro y Hanover -*reconocieron*

3 Ibid. pág. 444.

4 La relación de Ulloa agrega que en el Estrecho hallaron una cruz puesta (pág. 445), circunstancia que afirmó la convicción de quienes porfiaban que ese canal era el de Magallanes. Una explicación posible para el hallazgo se da más adelante.

un abra que estaba murada de altísimas sierras nevadas que no era la entrada-, para llegar a desembocar vía otros pasos en el más importante canal Esteban, o bien otra entrada más al sur, como podría haber sido el estrecho Nelson y el canal Castro, o aun el primero y la sección septentrional del canal Smyth.

Cualquiera que sea la hipótesis que se acepte, está claro el papel descubridor de Francisco de Ulloa pues fue el primer navegante que penetró profundamente en el dédalo marino, recogiendo una noción precisa de su característica archipielágica.

Cuatro años después tuvo ocurrencia una expedición que sería justamente memorable, la encomendada al capitán Juan Ladrillero por el gobernador de Chile García Hurtado de Mendoza, interesado como su antecesor Valdivia en afirmar la jurisdicción en las costas del estrecho de Magallanes y territorios aledaños[5].

Para el caso se armó una flotilla compuesta por dos bajeles, *San Luis*, nave capitana, y *San Sebastián*, y un bergantín de nombre desconocido, que fue puesta al mando de Ladrillero, tenido por el nauta de mayor competencia que por entonces había en las costas chilenas. Con él iban como pilotos Francisco Cortés Ojea, que había acompañado a Ulloa en su expedición, y los hermanos Hernando y Pedro Gallego. Las naves zarparon del puerto de Valdivia en noviembre de 1557, en un trayecto que se describe, para lo que interesa, a contar de su arribo al umbral marítimo boreal de la Magallania.

En efecto, cruzado el golfo de Penas, bautizado por los expedicionarios "ensenada del Alcachofado", debido a la conspicua forma de algunos cerros costeros, aquéllos se encontraban entonces, al cabo de dos semanas de navegación, en el inicio de la Región Magallánica histórica para dar comienzo a la que en dos siglos y medio habría de ser la más importante, prolongada y aventurada exploración del archipiélago sudoccidental patagónico.

Los barcos llegaron a la boca del canal Fallos debiendo enfrentar un temporal desatado que los separó definitivamente (antes se había perdido el bergantín), tal como años atrás y en distinta latitud había sucedido con las naves de Ulloa y Diego Gallego. Por tanto, siguiendo el criterio común para los historiadores que se han ocupado de la

5 Por real cédula otorgada por el rey-emperador Carlos V en Arras el 29 de setiembre de 1554, se había hecho merced a lo que Pedro de Valdivia reiteradamente peticionara, al agregarse a la jurisdicción de las Provincias de Chile el territorio comprendido entre el grado 41° y el Estrecho, con una amplitud de cien leguas oeste-este, lo que en la parte austral comprendía una buena extensión del litoral atlántico. Muerto Valdivia, la Corona ratificó la nueva delimitación al designarse a Jerónimo de Alderete como titular de la Gobernación de Chile, por real cédula de 29 de mayo de 1555.

materia, trataremos como diferentes expediciones lo acontecido a partir de entonces a Cortés Ojea, al mando del *San Sebastián*, y a Ladrillero con el *San Luis*.

El primero, luego de aguardar el retorno de la capitana, determinó proseguir la derrota y exploración en busca de la boca occidental del estrecho de Magallanes. Lo hizo inicialmente costeando el archipiélago hasta llegar a un abra litoral situada entre los grados 50 y 51, que tanto pudo ser el estrecho Trinidad como el canal Concepción, y a la que tal vez debió confundir con la entrada del canal de Magallanes. Penetró por ella en plan de exploración con dirección al oriente por unas treinta leguas. Como las noticias sobre esta navegación son poco precisas, la determinación del rumbo seguido ha originado dos hipótesis de trayecto. Según la primera, Cortés Ojea habría cruzado el piélago hasta descubrir el fiordo Eyre. De acuerdo con la segunda (entrada por el canal Concepción), lo descubierto habría sido el fiordo Peel y sus brazos tributarios (Amalia, Calvo y Asia), interpretación que se ajusta más a la descripción que dejara el piloto hispano. En este caso no procedería hablar de descubrimiento, pues parte al menos de aquella área había sido reconocida por vez primera durante el viaje de Ulloa y la exploración particular de su piloto Gabriel del Río.

No debieron parar allí las singladuras exploratorias del *San Sebastián*, siendo seguro que buscó distintos pasos en medio de ese maremágnum de islas, islotes y penínsulas, a través de un escenario sorprendente y siempre cambiante, aunque sin mayor provecho para el objetivo de la expedición, debiendo soportarse el castigo de vientos huracanados y la inclemencia de una lluvia torturante que no daba tregua, tanto que hubo tiempo en que los tripulantes no pudieron hacer fuego para cocinar su alimento. En ese buscar a ciegas, se llegó hasta el archipiélago de la Reina Adelaida, o sea, a las inmediaciones de la boca occidental del Estrecho. Habiendo ordenado Cortés Ojea que se observara desde un cerro elevado en procura de aquel anhelado avistamiento, nada se consiguió pues un horizonte de islas de todo tamaño se interponía ocultando su objetivo. Se ha afirmado que desde entonces dataría la creencia de haberse obstruido esa entrada, que difundirían los expedicionarios a su retorno y de la que se haría eco el poeta Alonso de Ercilla y Zúñiga en su poema *La Araucana*:

Por falta de piloto o encubierta
causa, quizá importante y no sabida,
esta secreta senda descubierta
quedó para nosotros escondida;

ora sea yerro la altura cierta,
del tempestuoso mar y viento airado,
encallando en la boca, la ha cerrado.

Al fin, luego de dos meses de navegación y zarandeo, Cortés Ojea llegó con su barco en mal estado hasta un puerto del estrecho Trinidad, en la vecindad de la boca del canal Picton. Allí el piloto ordenó desarmar el bajel y con sus restos se construyó una embarcación menor que bautizó *San Salvador*. Con ella decidió zarpar de regreso cuando promediaba el invierno de 1558. Cortés Ojea aprovechó el canal Picton para salir al océano, logrando arribar a Valdivia el 1° de octubre.

En cuanto al capitán Ladrillero, al que aquél daba definitivamente por perdido, viéndose solitario con su nave al cabo del temporal que provocara la separación, ordenó zarpar hacia el sur, penetrando por el canal Fallos para salir por él al Pacífico hacia los 49° S y proseguir a la vista de la costa hasta la entrada del canal Concepción. Variando entonces el rumbo al NNE, fue a dar en curso casi rectilíneo hasta el fondo del fiordo Eyre, en el límite del distrito alto andino del Campo de Hielo Patagónico Sur. Devolviéndose sobre parte de su rumbo, se encontró con el largo canal hoy llamado Messier al que siguió hasta su término septentrional en el golfo de Penas. Esta zigzagueante derrota debe explicarse únicamente por razón de la búsqueda de la nao de Cortés Ojea, con cuyos errabundos trayectos es posible que se cruzara más de una vez. En seguida, infatigable, Ladrillero puso nuevamente rumbo al sur, esta vez probablemente por el litoral exterior del Archipiélago y fue a surgir en el puerto que denominó "de San Lázaro" y que corresponde a la entrada del estrecho Nelson. Penetró y se internó explorando un canal tras otro, y en ese singular inacabable llegó hasta el fin del seno Unión, donde advirtió características orográficas e hidrográficas que debieron recordarle la noción que tenía sobre "la vuelta del estrecho de Magallanes"[6], y que lo movieron a seguir explorando hacia el interior hasta cruzar la barrera andina. Fue a dar, sorprendido, a un distrito marítimo que de primera debió confirmarle su sospecha inicial de ser tal vez aquel curso el buscado Estrecho. Pero luego de explorar en vano en busca de una continuación marítima hacia el este en ese abanico de canales y fiordos que se abre en el fiordo Almirante Montt, trayecto que la toponimia náutica grafica en parte de modo elocuente: seno

6 Desde el tiempo del paso descubridor de Magallanes, se había hecho común hablar y escribir sobre "la vuelta del estrecho de Magallanes", concepto con el que se hacía mención a la notoria inflexión que muestra en su curso central ese gran canal, al ser cortado por el meridiano 71° 18' oeste, variando el rumbo del sur-suroeste al nor-noroeste.

Poca Esperanza, bahía *Desengaño*, fiordo *Obstrucción* y fiordo *Última Esperanza*, dispuso el regreso a la bahía de San Lázaro. El ilustre marino con esas ajetreadas singladuras acababa de revelar para el conocimiento geográfico el admirable distrito de Última Esperanza, único que en tal carácter tiene desarrollo en la vertiente oriental de los Andes.

Tantas idas y venidas en un medio natural inclemente, que habrían bastado para colmar la paciencia de un nauta veterano, parecieron no perturbar el ánimo del tenaz capitán explorador, empecinado en dar con esa inhallable entrada occidental del estrecho de Magallanes, propósito principal de su misión. Viene al caso preguntarse por qué Ladrillero realizó la penetración exploratoria por esa latitud, estando acompañado por Hernando Gallego quien, separado de Ulloa, había conseguido llegar a ese gran canal y navegarlo de ida y retorno, conociendo por tanto la latitud en que se situaba su boca occidental. Para resolver la cuestión habría que conjeturar que el capitán quizá intentaba averiguar si en aquel laberinto de canales habría alguno que franquease el acceso a aquel estrecho por el norte, posibilidad que su quebrado litoral debió sugerir a Gallego durante el regreso.

Una vez que el *San Luis* retornó al litoral del Pacífico puso rumbo al SSE siguiendo su inflexión general en una navegación que sería igualmente memorable que lo llevó a recorrer el estrecho de Magallanes y parte de sus aguas tributarias, en un viaje de ida y vuelta que, en lo que interesa a esta obra es materia ajena. Vale por tanto una mención de reconocimiento para el esforzado e ilustre capitán Ladrillero, así como para su digno par el piloto Cortés Ojea, por la ímproba y laboriosa, cuanto zarandeada faena marinera cumplida que a ambos, por separado, hubo de brindarles un conocimiento cabal y excepcional sobre la magnitud y características del territorio explorado.

No hubo tras el paso de Ladrillero más navegaciones intralitorales, ni tampoco perilitorales por espacio de veinte años, hasta el arribo de Francis Drake en 1578. En lo que importa, este navegante al salir del Estrecho debió afrontar una gran tormenta que le llevó a refugiarse con las naves que le quedaban, la *Golden Hind* y la *Marygold*, en un puerto situado sobre la costa del Archipiélago Patagónico hacia los 51° poco más o menos (quizás en el sector del estrecho Nelson). Días después las naves se separaron para siempre por obra de las fuerzas del océano embravecido, en un lugar que recibió por tal causa el nombre de "Bahía de la Separación de los Amigos", situada en el litoral del archipiélago de la Reina Adelaida,

retomando la *Marygold* el rumbo del Estrecho al mando de su capitán John Winter, camino de Europa, en tanto que Drake con la *Golden Hind* siguió voltejeando y tras idas y venidas que le condujeron a avistar el término del continente americano por los 56° de latitud, recuperó el rumbo y navegó hacia las costas de Chile central.

Consideramos que las dos recaladas a que se ha hecho mención bastaron a los ingleses para comprender la naturaleza multi insular del territorio de que se trata, a la vista del mapa de Joan Martínez sobre la parte austral de Sudamérica (1591), construido entre otros antecedentes a base de los datos aportados por Nuño da Silva, piloto portugués que navegó con Drake. En esta carta se muestra, con las imperfecciones de trazado propias del tiempo, un archipiélago formado por una treintena de islas mayores y menores en el sudoccidente del continente, al norte del estrecho de Magallanes.

La alarma que despertó entre los españoles del Perú y de Chile el paso devastador del corsario inglés, bien se sabe, fue la razón suficiente que dio origen a la expedición exploratoria encomendada por el virrey Francisco de Toledo al más competente de los marinos que había entonces en el Pacífico sudamericano, el capitán Pedro Sarmiento de Gamboa. En ese plan éste zarpó desde El Callao con dos naves, *Nuestra Señora de la Esperanza*, a su cargo, y *San Francisco*, al mando del piloto Juan de Villalobos, el 11 de octubre de 1579.

Aunque el objetivo principal de la misión era el de explorar y reconocer el estrecho de Magallanes, para considerar las posibilidades de su defensa a fin de estorbar o impedir el ulterior paso hacia el Pacífico de los enemigos de España, y en tal sentido se le había instruido expresamente no [...] *tocar en la Costa ni Reyno de Chile, sino poniéndoos á los cincuenta y quatro o cincuenta y cinco grados, como viéredes que más conviene para hallaros en el paraje de la boca del Estrecho...*[7], Sarmiento desatendió la instrucción y así, según relataría más tarde al Rey Felipe, *y en amaneciendo el martes 17 del dicho mes noviembre del año 1579, en el nombre de la Santísima Trinidad vimos tierra alta que nos demoraba el lesueste como diez leguas, y fuimos derechos a ella para reconocella y marcalla; y a mediodía, cerca de tierra, tomamos la altura en cuarenta y nueve grados y medio, y Hernando Alonso en 49,9 minutos; y acercándonos a tierra descubrimos una grande bahía y ensenada que entraba mucho la tierra adentro hasta unas cordilleras nevadas; y a la banda del sur tenía una tierra alta, amogotada, con*

7 Pedro Sarmiento de Gamboa, *Viajes al Estrecho de Magallanes* (Emecè Editores, Buenos Aires, 1950), pág. 7.

un monte de tres puntas, por lo cual Pedro Sarmiento nombró a esta bahía Golfo de la Sanctísima Trinidad...[8].

Se dio principio así a una penetración exploratoria que llevó a las naves por el canal Trinidad adentro, para seguir, fondeos de por medio, costeando la isla que llamó *Madre de Dios*, y proseguir por el canal *Concepción*, hasta bahía Salvación para retornar al norte y doblar por el canal Inocentes. Fueron navegados sucesivamente los canales Sarmiento y Unión, hasta el Ancón Sin Salida; después los de la Victoria, *Virtudes* y *San Esteban*, en su mayor parte aguas recorridas antaño por Ulloa, Cortés Ojea y Ladrillero. La faena exploratoria se prolongó por dos meses, originando un trabajo hidrográfico y descriptivo tan prolijo que la posteridad le daría amplio reconocimiento, como se demuestra por la vigencia de buena parte de los topónimos que el navegante asignara[9].

Esta primera fase de actividad concluyó en *puerto Bermejo* (grupo Madre de Dios), en donde Sarmiento hizo junta con el capitán Villalobos y los pilotos Hernando Lamero, Antón Pablos y Hernando Alonso, para conocer su opinión respecto de lo que debía de hacerse en adelante, visto lo infructuoso de la exploración desarrollada hasta entonces, en atención al objetivo principal de la misma. Así, oído el parecer de estos oficiales expertos y considerado el juicio que él mismo se había formado sobre la situación geográfica, Sarmiento decidió continuar buscando la abertura del Estrecho navegando el litoral afuera, sabedor del riesgo que conllevaba esa operación *por ser la mar de esta tierra la más tormentosa y de los más pesados vientos que se pueda imaginar en lo que se navega del mundo...*[10], acertada descripción que explica por qué en la historia náutica posterior se calificaría a los mares de esas latitudes como los "cuarenta bramadores" o los "cincuenta furiosos" (*roaring forties* y *furious fifties*).

Zarparon el 21 de enero de 1580 rumbo al suroeste y una vez allí debieron soportar una grandísima borrasca -para seguir la tradición-, parte de cuya descripción se ha transcrito precedentemente en relación del propio Sarmiento, que separó a las naves, haciendo derivar a la *San Francisco* hasta el grado 56 sur, experiencia que llevó al capitán Villalobos a estimar que ya habían tenido suficiente zarandeo, por lo que dispuso el regreso al Perú. En tanto, la capitana

8 *Op. cit.*, pág. 27. Nótese que Sarmiento al referirse a sí mismo lo hace en tercera persona, como era su forma de escribir.

9 53 de 128 correspondientes a esta primera parte del viaje según cuidadosa revisión de la investigadora Sabela Quintela. El resto de los nombres o fue mutado, o simplemente se ha perdido por desuso.

10 *Op. cit.*, pág. 75.

Nuestra Señora de la Esperanza había conseguido refugiarse en un puerto que aquel capitán nombrara con razón *de la Misericordia... por la que Nuestro Señor Dios tuvo con nosotros en salvarnos de tantos peligros como los que pasamos en esta tormenta...*[11]. A partir de allí el ilustre marino iniciaría su viaje exploratorio del estrecho de Magallanes en lo que sería los prolegómenos de sus más memorables y desgraciadas aventuras sobre las que no cabe dar cuenta por ser ajenas a esta obra, y así concluimos la relación de los hechos del navegante.

Sí, en cambio, parece necesario abundar sobre la relevancia del trayecto exploratorio del competente capitán por sectores de la mitad meridional del Archipiélago Patagónico. En efecto, la posteridad ha valorizado no sólo la prolija descripción que desde el punto de vista náutico dejara Sarmiento, sino también -y más en lo que interesa- la circunstanciada relación referida a características naturales vitales e inertes. Esto diferencia los relatos de viaje de Ladrillero y Sarmiento que son los que importan, pues si el del primero es con entera propiedad un derrotero escrito con austero y preciso lenguaje, el de Sarmiento, hombre de verba fácil y pluma generosa como era, es tanto más elocuente y descriptivo. De allí que sea este navegante el que con cabalidad ilustra sobre el prístino ambiente natural que iba conociendo y brinda una suerte de inventario de las plantas y animales que vieran él y compañeros, dándoles los nombres de las especies parecidas de España. De igual modo su referencia sobre los estados del tiempo y su eterna mudanza, ora favorable ora desfavorable. Pero también de los humanos, los aborígenes, a los que describió con todo detalle en sus formas, aspecto, vestimenta, pinturas, armas y utensilios que portaban, las sepulturas que tenían, en fin.

Para Sarmiento, además, quedó clarísima la condición esencial de aquel territorio: un gran islario, al decir de la época, pues una vez escribió para dejar memoria de lo visto en uno de varios lugares: *Y habiendo subido a lo alto con trabajo y riesgo de despeñarnos mil veces, se descubrieron muchas canales y brazos y ríos y puertos y pareció toda la tierra que alcanzamos a ver despedazada y luego la juzgamos por arcipélago; y contamos ochenta y cinco islas grandes y chicas...*[12]; y en otro sitio, *aviso que aunque a la ida fui puniendo la costa del oeste y mano derecha seguida, no es toda una costa asida ni seguida, sino toda la tierra es quebrada y horadada toda; y cada canal hace gran número de islas, y despedazan toda la tierra;*

11 *Ibid.* pág. 76
12 *Ibid.* pág. 33.
13 *Ibid.* pág. 41.

y de la otra banda hace lo mesmo hasta la Cordillera nevada...[13]; y, por fin en un tercer sector de su recorrido [...] *La multitud de islas y tierras despedazadas sigue por esta parte hasta este paraje, porque aquí dimos en la Cordillera Nevada de la tierra firme, que sale a la mar por esta canal...*[14].

Así pues, si a Ulloa, Ladrillero y Cortés Ojea toca el reconocimiento compartido como descubridores del Archipiélago Patagónico, sin duda que Sarmiento merece el del primer y fidedigno cronista descriptor de su geografía física y natural. Tanto es que amén de haber respetado buena parte de sus asignaciones toponímicas, la posteridad valorizó y tuvo a la vista su relación durante el curso de otras singladuras exploratorias, como sucediera con los navegantes Pringles Stokes y George W. Skyring en el transcurso de la empresa hidrográfica británica de 1826-1830.

Marchado Sarmiento de las aguas australes, a contar de 1587 y hasta el fin del siglo se sucedieron varias navegaciones desde las de Thomas Cavendish y de otros corsarios ingleses, hasta las de los holandeses Simón de Cordes y Oliverio van Noort, todas irrelevantes para el conocimiento del distrito de que se trata pues simplemente pasaron a su largo, evitando penetraciones que o no interesaron o pudieron parecerles peligrosas.

Una revisión somera de la cartografía finisecular ayuda a conocer cuál era la noción que en Europa se tenía del Archipiélago Patagónico al cabo de las primeras exploraciones que lo habían tenido como sujeto geográfico.

Está visto que fueron los españoles mencionados venidos desde Chile y el Perú los descubridores y primeros descriptores del territorio insular de que se trata, pero esas empresas no trascendieron al conocimiento europeo y universal, que para entonces era lo mismo, debido a la política del secreto impuesta por la Corona Española respecto de toda noticia que, eventualmente, pudiera servir a sus enemigos y de esa manera ser utilizada en perjuicio de sus dominios americanos occidentales. Por tanto, varios de las relaciones, derroteros y demás documentos que daban cuenta de las exploraciones y hallazgos geográficos fueron guardados bajo siete llaves. Tan bien lo fueron que debieron pasar dos siglos y más antes de que fueran encontrados y conocidos por la posteridad náutica. Sólo la relación de Pedro Sarmiento pudo trascender tardíamente y ser conocida por algunos. De esa manera se explica la ausencia de mapas españoles de la época sobre esta parte del globo, como

14 *Ibid.* pág. 61.

también que cuando los hubo, entrado el siglo XVII, los mismos exhibieran una notoria desemejanza con la realidad, como habrá de verse más adelante.

De tal modo, en la virtual ignorancia en que se estaba respecto de la materia por falta de fuentes informativas, la cartografía de la época reflejaría en general tal circunstancia, mostrando en el sector geográfico de que se trata una costa continental compacta y en algunas piezas unas pocas islas aledañas a la misma.

Hubo excepciones, ciertamente, y para el caso mencionamos el mapa *Fretum Magellanicum*, obra del holandés Pieter Keer (1598), que presenta un archipiélago, aunque elemental, entre el cabo Corzo (49° S) y el estrecho de Magallanes, que parece haberse inspirado en el mapa de Joan Martínez de 1591, ya mencionado antes. La otra excepción es la que hace un curioso mapa elaborado hacia 1586-87 por el francés André Thevet titulado *Les isles Menues*. Esta pieza representa el sector comprendido longitudinalmente entre los antiguos grados 393 a 295 (actuales 74° a 76° oeste de Greenwich), y muestra con sorprendente aproximación al poniente de la tierra firme continental y al norte del estrecho de Magallanes, un vasto archipiélago entre los 50 y 52 y medio grados, compuesto por más de ciento cincuenta islas medianas y pequeñas.

A su vista cabe preguntarse si tan temprana cuanto cercana expresión de una realidad geográfica conformada por una multitud de islas como la conocemos, pudo ser el fruto de la imaginación del cartógrafo, suposición que desechamos de plano; o bien, el reflejo de una información que únicamente pudo derivar de una exploración que nos es desconocida. En efecto, tal representación debería tenerse como la primera del archipiélago de la Reina Adelaida, complejo insular que, dicho sea de paso, demoraría varios siglos, hasta comienzos del XX, en ser debidamente conocido y apropiadamente cartografiado. Por tanto ¿quién pudo ser el incógnito explorador que obtuvo esa temprana como aproximada información geográfica?

En la historia de las navegaciones australes permanecen algunos misterios que exigen ser develados. Se sabe de algunas navegaciones desconocidas parcial o totalmente que habrían tenido como protagonistas a marinos franceses y portugueses, obrando, es claro, a espaldas de los españoles, titulares *sensu lato* de la jurisdicción sudamericana. No debiera dudarse entonces de que tal vez algún navegante galo o lusitano hubiera podido adentrarse clandestinamente en el piélago magallánico, presumiblemente al promediar la centuria decimosexta, época para la que se cuenta con algunos indicios, y entre tanto hallazgo que pudo hacerse habría

estado el archipiélago particular de que se trata. A tal supuesto paso podría igualmente atribuirse la erección del símbolo cristiano que tanto sorprendiera a la gente de Ulloa en su discutida penetración, y que les afirmó en la creencia de haber estado en el estrecho de Magallanes. Así su valiosa y excepcional información sería recogida por los cartógrafos de su nacionalidad, en particular por los maestros de la llamada "escuela normanda", en la que entre otros se inscribe Thevet[15].

Siglo XVII

Al contrario del precedente, el siglo XVII fue más bien escaso en adelantos respecto del conocimiento geográfico del Archipiélago Patagónico y aun puede decirse que fue un lapso de empobrecimiento del mismo, a lo menos por la expresión cartográfica que es su reflejo visible.

El paso de los holandeses por las aguas de Magallanes (Cordes y Van Noort) fue seguido años después por el de sus compatriotas Joris van Spilbergen (1614), Willem Schouthen (1616) y Jacobus L'Hermitte (1624), con bastante inquietud por parte de los españoles que vieron en esas navegaciones señales ominosas para la seguridad de Chile, lo que más adelante se ratificaría con la incursión y tropelías del almirante Brouwer sobre Castro, en Chiloé, y la de su teniente y sucesor Elías Herckmans, que tomó la plaza fuerte de Valdivia (1643).

Fue así como desde los primeros años del siglo la Corona instruyó con oportunidad a los gobernadores de Chile, en el sentido de disponer uno o dos barcos ligeros que pudieran recorrer el extenso litoral del reino a fin de verificar cualquier entrada extraña al Pacífico y poder adoptar las convenientes medidas de resguardo. No es mucho lo que se sabe de estos recorridos, ni de cuándo ni cómo se realizaron; menos aún de la noción que pudieron adquirir sus responsables acerca de las características del territorio litoral austral.

15 Valida la conjetura el hecho de saberse que por el tiempo de que se trata salieron de Portugal algunos navegantes que se radicaron en Francia y que llevaron consigo cartas y mapas que de algún modo llegaron a conocimiento de maestros del arte cartográfico establecidos en Dieppe y otros lugares de la costa normanda.

Por ese tiempo inicial del siglo los misioneros jesuitas establecidos en la todavía reciente colonia fundada por los españoles en Chiloé a partir de 1567, habían comenzado a preocuparse por la evangelización de los pueblos indígenas que poblaban la isla principal y su archipiélago, lo que paulatinamente les permitió enterarse sobre la humanidad de su entorno más distante, entre ello otros grupos de aborígenes que habitaban hacia el meridión.

Fue así como en 1609 el Padre Juan Bautista Ferrufino comenzó la catequización de los chonos que poblaban el vasto archipiélago que se extiende entre la isla grande de Chiloé y la península de Taitao. En el ejercicio de su misión los jesuitas se enteraron de la existencia hacia el sur de otros indígenas, los huilles, que no debían ser más que una parcialidad boreal de la nación kawéskar. Éstos dada su índole pacífica eran víctimas de sus vecinos los chonos, que solían hacerles la guerra para capturarlos y venderlos a modo de esclavos.

Esas noticias encendieron el ánimo de los misioneros y durante algún tiempo, en 1613, llegaron hasta ellos los padres Melchor Venegas y Mateo Esteban, alcanzando probablemente hasta las islas Guayaneco y sector norte del canal Messier, esto es, el principio septentrional de la Magallania. Un nuevo recorrido misional fue emprendido por Venegas entre 1617 y 1622.

Pero en contemporaneidad algo más pudo llegar a conocerse acerca del territorio insular del sur del golfo de Penas, por razón de una noticia que comenzó a difundirse en Chile durante la segunda década del siglo XVII: la presunta existencia de la Ciudad Encantada de la Patagonia, por otro nombre "de los Césares"[16]. Imprecisamente situada hacia los 46° ó 47° de latitud sur, se dispuso por parte de las autoridades del reino que se la buscara tanto en una como en otra banda de la cordillera de los Andes.

En lo que importa, hacia el sur de Chiloé el primero en explorar fue el capitán Juan García Tao, en 1620, pero aunque alcanzó hasta la Magallania no pasó de su parte norte, recorriendo desde las islas Guayaneco a la de Wellington, pues fue hostilizado por los indígenas

16 Aunque la leyenda de que se trata tuvo varios orígenes, por entonces, a lo menos en Chile, se creía que la misma arrancaba de los sobrevivientes de una de las naves de la armada de Francisco de Camargo (o del Obispo de Plasencia), que se había siniestrado sobre la costa septentrional del estrecho de Magallanes en 1540. Esos sobrevivientes, al mando de un capitán de nombre Sebastián de Argüello, se habrían encaminado hacia el noroeste, estableciéndose junto a un gran lago al pie de la Cordillera, viviendo en paz con los indígenas y mezclándose con ellos. A éstos se habrían sumado, así se afirmaba, los contados supérstites de las trágicas fundaciones de Pedro Sarmiento de Gamboa en el Estrecho en 1584. La imaginación popular endilgaría a estos españoles el don de la inmortalidad y una gran riqueza en oro, al punto que todo, armas, herramientas, campanas, en fin, se fabricaba con ese metal.

que por allí moraban, determinando el retorno a Chiloé sin conseguir información alguna sobre la mítica población cesárea, aunque tal vez alguna noción sobre la geografía y humanidad del territorio más austral recorrido. Casi veinte años más tarde, en 1639, el gobernador de Chiloé Bartolomé Galeazo de Alfaro despachó al alférez Diego de Vera en idéntica misión. Vera no habría pasado más al sur de lo que hiciera García Tao, pero al retornar de su igualmente infructuosa búsqueda llevó consigo a un indio del Archipiélago Patagónico que afirmaba que *hazia el Estrecho avía Españoles blancos y rubios con barbas, y que andaban vestidos al modo de los españoles de Chiloé*[17]. Esta sorprendente declaración sirvió para reavivar la persistencia del mito de los Césares y por consiguiente despertó el interés de la autoridad de Chiloé, la que despachó otra expedición hacia el sur, ahora a cargo del capitán Rodrigo Navarro (1641).

Así comenzó la tercera penetración exploratoria por la sección norte del Archipiélago, llegando el mencionado oficial hasta el distrito de los indios conocidos como "guapastos", en el área sudoriental del golfo de Penas, donde inclusive se encontraron restos de una nave española que se había siniestrado y que procedía de Europa. Incluso adelantaron los exploradores por el desconocido distrito de los indios gaviotas, que debemos entender referido al sector del canal Messier, alcanzando hasta un punto indeterminado sin lograr entender la lengua de los naturales y sufriendo además su hostilidad. Así, molestos y frustrados debieron emprender el regreso a Chiloé.

Para entonces, promediando la centuria el cronista jesuita Alonso de Ovalle, podía resumir la noción que se tenía del Archipiélago Patagónico, al describir las islas del Reino de Chile:

De las demás islas hasta el Estrecho hay poco que decir en particular, mientras nuestro Señor no es servido de que las pueblen los españoles, y con ellos entre la fe para la salvación de tantas almas como en ellas perecen; que con esta ocasión se podrá saber lo propio de cada una, y entre tantas no dejará de haber cosas muy notables. Sólo sabemos hasta ahora que en la navegación que Pedro Sarmiento hizo del Perú a España, enviado por el Virrey a castigar a Francisco Draque, por el atrevimiento que tuvo de entrar a infestar aquellas costas, yendo la vuelta del Estrecho de Magallanes, antes de llegar a él, toparon un grande archipiélago donde contaron, en cincuenta grados, ochenta islas, a las cuales fue poniendo sus nombres y tomando posesión de

17 Diego de Rosales, *Historia General de Chile*, citado por el autor en su *Historia de la Región Magallánica*, mencionada, págs. 255 y 256.

ellas en nombre de su Rey, y luego, en cincuenta y uno y medio toparon otras en que hizo lo mesmo[18].

El virtual fracaso de la expedición del capitán Navarro enfrió el entusiasmo de la autoridad chiloense y de tal manera la búsqueda de los inhallables Césares se pospuso por largo tiempo. Tres lustros después, entre 1656 y 1660, resurgió la preocupación, quizá alentada por nuevos rumores, y así se organizó una expedición cuya jefatura fue encomendada al capitán Juan Hurtado, a la que se incorporó el jesuita P. Jerónimo de Montemayor. Las noticias harto vagas que se poseen sobre las incidencias propias de esta nueva entrada austral impiden conocer algo más respecto de la misma, en especial sobre la latitud a la que pudieron llegar los expedicionarios. Sólo se sabe que fue tan infructuosa como las anteriores. Pero los españoles de Chiloé eran incansables, en especial los jesuitas que anhelaban extender cuanto más se pudiera hacia el meridión la esfera de su labor evangelizadora. Uno de ellos, el Padre Nicolás Mascardi, del Colegio de Castro, firme creyente, además de la existencia de los Césares, preparó un nuevo viaje que zarpó del puerto de ese poblado hacia 1664 ó 1665. Mascardi devendría así el protagonista principal de búsqueda de la ciudad encantada y, al propio tiempo, el alma del esfuerzo misionero entre los aborígenes australes de uno y otro lado de los Andes, empeños en los que años después perdería la vida.

Aparentemente la causa directa de esta expedición fue la de encontrar rastros de un navío que se había perdido en el rumbo del Estrecho. Con este objetivo sus participantes debieron navegar necesariamente por aguas exteriores del Archipiélago Patagónico -única ruta por la que podía encontrarse entonces un navío de gran porte- y de tal manera llegaron, o creyeron llegar, hasta el golfo de Trinidad, donde encontraron unos indígenas que nombraron *caucau*, pues sus gritos se asemejaban a los graznidos de pájaros marinos de esa denominación. Mascardi se dio maña para que de algún modo se embarcasen con ellos una treintena de naturales, conduciéndolos hasta Chiloé para que la autoridad procurase indagar acerca de diversas noticias de interés. Lo que pudo averiguar durante ese periplo Mascardi acicateó más todavía su fervor misionero y su disposición para internarse hacia la tierra incógnita del estrecho de Magallanes, propósito que en efecto planeaba realizar en la primavera de 1666. Se ignora si Mascardi consiguió hacer el viaje austral.

Luego de estas más prolongadas entradas, que como las

18 *Histórica Relación del Reyno de Chile* (Instituto de Literatura Chilena, Santiago de Chile, 1969), pág. 83.

anteriores resultaron decepcionantes para el objeto principal como era el hallazgo de los Césares, la búsqueda se alteró en cuanto a vía pues en lo sucesivo se proseguiría explorando por tierras de ultracordillera. Para la historia, todos los intentos de que se ha dado cuenta quedarían como prueba de un ejercicio jurisdiccional reiterado sobre el territorio meridional de Chile por parte de las autoridades del reino, fueran éstas las metropolitanas o las inferiores de Chiloé.

Cuando de la manera vista decaía el interés por la región archipielágica patagónica, el paso del capitán inglés John Narborough, quien penetró en 1670 al estrecho de Magallanes, lo navegó en su totalidad y alcanzando hasta Valdivia se devolvió nuevamente por la misma vía en 1671, daría mucho que preocuparse a los españoles de Chile y Perú. En efecto, conocido aunque con algún retardo su paso por boca de algunos indígenas, fue enviado hacia el sur en misión indagatoria el capitán Jerónimo Diez de Mendoza (febrero de 1674), quien al parecer únicamente llegó a la vista de las islas Guayaneco.

Pero los dichos de un indio chono capturado allí, referidos a una población de gente blanca en el Estrecho -pues así se entendió-, llevaron a las autoridades de Chile a organizar una nueva expedición, ahora a cargo de Bartolomé Díaz Gallardo (octubre de 1674), que resultaría tan fallida como la precedente, pues ni siquiera adelantó hacia el sur más de lo que lo había hecho la de Diez de Mendoza.

Pero la fábula del embustero chono, que otra cosa no era, había alcanzado mayor difusión de lo que se había supuesto, llegando a elevados oídos en Lima y Madrid generando particular preocupación. De allí la razón por la que se mantenía en prisión a algunos ingleses que habían acompañado a Narborough, capturados en Valdivia.

En este contexto de recelo se organizó una tercera expedición destinada a pesquisar la supuesta cuanto inquietante presencia extraña. Ésta, concebida como una operación de mayor importancia que las dispuestas anteriormente por la autoridad de Chiloé, fue mejor dotada de hombres y de recursos. Se armó para ello el navío *Nuestra Señora del Rosario y Ánimas del Purgatorio* y se fabricaron dos embarcaciones menores que, desarmadas, fueron puestas a bordo de aquél. El mando superior se confió al capitán Antonio de Vea, a quien secundaba Pascual de Iriarte, tan experto como el primero en lo tocante a la navegación. Con ellos iba una tripulación total de 162 hombres, incluida la gente de mar, los soldados y artilleros. El plan previsto contemplaba una doble exploración, por el interior del Archipiélago Patagónico y por el litoral oceánico, que debía confluir en la entrada del estrecho de Magallanes, debe suponerse para iniciar

en conjunto la navegación indagatoria hacia el oriente.

La expedición zarpó del Callao el 21 de setiembre de 1675 arribando a Chiloé mes y medio después con poca fortuna, pues el navío varó a la vista del puerto de Chacao. Tras ordenar se le aliviara de su cargamento para facilitar el reflotamiento y posterior reparación, faenas que encomendó a Iriarte, Vea se apresuró en armar las barcas y en contratar algunas piraguas para llevar adelante su tarea exploratoria. Estando todo a punto, el 28 de noviembre partieron desde el Astillero de Chiloé las dos barcas, con 70 españoles a bordo, y nueve piraguas tripuladas por 60 indígenas. Iba con ellos Bartolomé Díaz Gallardo, como práctico de la ruta.

El rumbo previsto los llevó por las islas de los Chonos, arribándose al istmo de Ofqui dos semanas después. Allí Vea dividió su contingente, dejando parte del mismo a cargo de las barcas, lo que consideramos fue una decisión lamentable, y tomando consigo algunas piraguas emprendió con el resto de la gente la exploración austral propiamente tal. Cruzó sin problemas el golfo de Penas y alcanzado las islas Guayaneco se adentró en el archipiélago noroccidental de la Región Magallánica, siguiendo quizá el curso del canal Messier. Costeando la gran isla que llamó "San Esteban", actual Wellington, Antonio de Vea sobrepasó la isla Saumarez, que bifurca la ruta interior, y llegó posiblemente hasta el término del canal Ancho (Wide), en 50° sur. Los malos tiempos y el mar tormentoso le forzaron a suspender la travesía no sin antes dejar constancia de su navegación mediante un testimonio escrito, que fue depositado en un lugar de la costa de la isla San Esteban.

En cuanto a la materia que había originado el viaje, sólo pudo obtenerse de los indios datos imprecisos y confusos respecto de la presencia de gente extraña, lo que llevó al capitán Antonio de Vea a pensar que tales noticias no pasaban de ser fantasías que se les relataban a los españoles con el fin de agradarlos.

Cumplido el acto testimonial, el jefe expedicionario dispuso el regreso, llevándose la impresión de ser el recorrido un territorio salvaje y duro para la vida humana. Luego de reunirse con los hombres que había dejado en Ofqui, Vea arribó sin novedad a Chacao el 28 de enero de 1676.

Entre tanto Pascual de Iriarte, que se había demorado más de la cuenta en la reparación del navío varado, pudo conseguir otro en su reemplazo, el *Santísima Trinidad,* con el que se aprestó para realizar su parte del trayecto exploratorio. Consiguió zarpar sólo dos semanas antes del arribo de la flotilla de Antonio de Vea, dirigiéndose al meridión por el litoral oceánico. La navegación relativamente

tranquila permitió hacer reconocimientos y un desembarco hacia los 48° 19' S (costa de la isla Campana) y luego proseguir hacia el sur, llegando el 7 de febrero a la vista de los islotes Evangelistas, hito geográfico que señala la entrada occidental del estrecho de Magallanes.

Iriarte, al parecer siguiendo las instrucciones generales de la expedición, dispuso la fijación en tierra de una placa de bronce destinada a renovar, para ojos extranjeros, la antigua posesión española sobre el territorio. Comisionó para ello al capitán Juan Bautista de Echavarría, a cargo de un grupo que integraba también su propio hijo, el alférez Antonio de Iriarte, y un indio chono con el que se esperaba "hacer lenguas" con los aborígenes que pudieran encontrarse.

Con el tiempo y mar propicios, la embarcación que llevaba al grupo se dirigió a una de las islas de la entrada para colocar el testimonio jurisdiccional, mientras el *Santísima Trinidad* se mantenía girando a la espera. Sería en vano, pues el bote no regresó, ni se vio en aquel día ni en los siguientes señal alguna de sus tripulantes. Entre tanto se desató una tempestad fortísima que maltrató el navío, sin que por ello Iriarte cejara en la búsqueda de sus hombres que parecían perdidos para siempre. Fue inútil ese esfuerzo tan riesgoso. Transcurridos nueve días del infausto suceso, sin que amainara la tormenta, se decidió el retorno a Chiloé.

Con un hecho tan lamentable concluyó este viaje, el único en lo que iba del siglo, de manera comprobada, alcanzó hasta tan elevada latitud. Aunque estaba muy lejos de compararse con las notables singladuras exploratorias del siglo precedente, la doble expedición Vea-Iriarte fue la más importante de la época tanto por los medios de que dispuso, cuanto por la penetración austral realizada, circunstancia que permitió obtener algún mejor conocimiento sobre la intrincada geografía archipielágica de la Magallania occidental y sobre la bravura de sus tiempos y mares.

Poco después del fracasado retorno de los españoles de sus búsquedas exploratorias, algunos filibusteros ingleses y franceses navegaron las aguas litorales de la Patagonia y la Tierra del Fuego, y aun penetraron en el estrecho de Magallanes. De esas incursiones la única que interesa para el caso es la realizada en 1682 por el inglés Bartolomé Sharp, quien buscando entrar al Estrecho descubrió al sur de Madre de Dios una isla que llamó *Duque de York*, donde realizó algunos reconocimientos y levantamientos hidrográficos que al trascender en mapas ulteriores volvieron a asustar a los españoles, que otra vez temieron el establecimiento de los ingleses

en algún paraje remoto y desconocido de la parte austral de Chile, ya alarmados por otra información que los daba por instalados efectivamente desde 1675. De esta noticia se haría eco después el capitán Francisco de Seixas y Lovera y la consignaría expresamente en su *Mapa de Demostración de las Tierras y Islas de la Región Magallánica*, manuscrito elaborado en 1690, en el que entre los grados 49 y 50 sobre la tierra firme vecina al Archipiélago se lee: *Aquí están poblados los Ingleses desde el año 1675 con este pueblo y algunas* [¿fortalezas?] *en la costa.*

A este mismo navegante debemos la que de modo cierto puede resumirse como imperfecta cuanto, por lo mismo, temerosa noción que tenían los navegantes españoles y europeos del territorio archipielágico de que se trata al concluir el siglo: *...los que huvieren de navegar el Mar del Sur, desde el Estrecho de Magallanes, hasta las del Perú, con Escuadra han de solicitar el apartarse de ellas, porque desde dicha Boca Occidental del Estrecho, hasta la isla de Chiloé, hay un Archipiélago de más de 300 islas tendidas a la vista de aquella Costa, con muchas estrechuras y Pasages, que de necesidad han de alterar las corrientes y tener muchos baxos...*[19]

Ese desconocimiento que impelía a alejarse del Archipiélago dificultaba el mejoramiento de la expresión cartográfica al hacerla imprecisa y disímil.

Así, los mapas de origen hispano mostraban que sus autores ignoraban por completo los viajes de Ladrillero, Cortés de Ojea y Sarmiento, pues la representación recurrente que hicieron del área donde debían situar al Archipiélago Patagónico era la de una notoria inflexión continental con una penetración angular hacia el oriente, en una costa de aspecto compacto, entre los grados 49 y 52, que dejaba un enorme vacío marítimo interior separado del Pacífico por unas pocas islas ubicadas en forma casi rectilínea de NO a SE. Buscando en un mapa actual una explicación aceptable para tan singular trazado, y mirando detenidamente en él, creemos ver en los rumbos del golfo Trinidad, del canal homónimo y de otros hasta el canal Pitt, con una dirección general NO-SE, y del estrecho Nelson, del canal Castro y de otros con dirección general SO-NE, las apoyaturas posibles para la inflexión de que se da cuenta.

Buenos ejemplos de esta expresión son los mapas de Diego Ramírez de Arellano (1619), del portugués Pedro Texeira Ealbernas (1621), del holandés Hessel Gerritz (1622), de un autor inglés desconocido, que pareciera ser copia de un mapa español precedente

19 *Descripción Geographica y Derrotero de la Región Austral Magallánica*, Madrid, 1690, pág. 69.

(1671); de Antonio de Vea (1676) y otros dos fechados hacia 1690, de sendos autores españoles desconocidos, entre otros[20]. Inclusive, constatamos una tendencia minoritaria que ni incluye la inflexión de que se trata ni menos algunas islas, tan sólo una costa compacta y pareja. Son los casos de los mapas de Antonio Moreno, de 1618, y de Robert Dudley, de 1646.

Si para estos cartógrafos la noción geográfica del Archipiélago Patagónico era virtualmente inexistente, para otros especialistas que situamos en la tendencia adelantada el siglo anterior por Martínez y Keer, la representación del territorio insular que interesa aunque imperfecta es clarísima. Entre ellos hay autores holandeses y flamencos, como el mismo Keer, Blaeu, de Late, Hondius, Janssonius, Montanus, de Witt y van der Aa, es decir lo más representativo del magistral arte cartográfico holandés del siglo de oro; franceses como Nicolás y Guillermo Sansón D'Abbeville y Hubert Iaillot, italianos como Coronelli e ingleses como Morden[21].

Pero entre tantos, interesa destacar al que acompaña la obra del P. Ovalle, que le es atribuido al mismo. Allí se muestra en una inflexión continental semejante a la primeramente descrita, un espacio colmado de islas, dos mayores, Madre de Dios entre ellas, y otras menores en la parte más interior y un gran archipiélago entre las mismas y el océano, acompañado de la mención expresiva *Islas de P° Sarmiento*. Esto permite entender cuál fue en esta parte la fuente inspiradora del mapa del Padre Ovalle, en sus cuatro versiones conocidas, y hace del mismo el documento más interesante e informativo del siglo XVII respecto de la materia[22].

Pero, aun considerada esta expresión, la noción del Archipiélago al finalizar el siglo era, cuando menos, todavía imprecisa.

20 Véase nuestra *Cartografía Magallánica 1523-1945* (Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas, 1999), mapas 32, 35, 37, 50, 53, 56 y 59.

21 Ibid., mapas 38, 39 a 42, 44 a 47, 51, 52, 58, 64 y 69.

22 Del autor, Rarezas cartográficas: I Las cuatro versiones del Mapa de Chile del Padre Alonso de Ovalle. II El curioso Mapa de la Región Magallánica de Francisco de Seixas y Lovera (1690), *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, N° 107: 385-400, Santiago, 1997.

Corrió largo el tiempo desde que habían ocurrido los viajes de Diez de Mendoza, de Vea e Iriarte por las aguas magallánicas occidentales antes que se registrara otra actividad semejante, y cuando la misma se dio estuvo originada por la arribada y siniestro de una fragata inglesa, la *Wager*, en la costa de la isla Guayaneco (1741)[23].

Esta presencia extraña -devenida una obsesión para las autoridades de Chile-, motivó a su tiempo una secuencia de viajes que buscaron rescatar sobrevivientes, recuperar el armamento y verificar si había algún asentamiento inglés en alguna parte del litoral patagónico occidental, viajes que no tuvieron mayor fruto. El más importante de estos periplos fue el encomendado al piloto Mateo Abraham Evrard.

Pero una de las consecuencias de aquel siniestro marítimo fue la ocurrencia de un motín, en el que participó la mayor parte de la tripulación de la fragata, ocasionado por el genio destemplado del capitán David Cheap, de resultas del cual éste quedó en tierra con sólo un puñado de hombres leales, entre ellos el guardiamarina John Byron. Los demás, dirigidos por el artillero John Bulkeley, se las ingeniaron para transformar una gabarra que traía la nave en una embarcación capaz para realizar una navegación de altura, que bautizaron *Speedwell*, amén de aparejar un cúter, con los que zarparon hacia el sur para regresar a su patria. Este de Guayaneco fue el segundo astillero improvisado que la necesidad hizo surgir en el Archipiélago Patagónico. Esas embarcaciones costearon el territorio insular hasta el golfo Trinidad, siguieron por el estrecho homónimo hasta la intersección con el canal Concepción y, siempre al sur, salieron por la bahía Salvación. Fue una navegación lenta y penosa, afligida por una tripulación excesiva en número para las capacidades de las pequeñas naves, lo que acarreó insuficiencia de alimentos que obligó a dejar una parte de la gente, once hombres, en un paraje o cercano a la isla Duque de York. El resto prosiguió costeando y se internó en la miríada de islas e islotes del archipiélago de la Reina Adelaida, por el que dieron vueltas sin atinar a encontrar

23 Esta nave integraba la escuadra inglesa que al mando de Lord Anson había ingresado al Pacífico vía cabo de Hornos, para combatir a los españoles -en un conflicto que se conoció como "la guerra de la oreja de Jenkins"- que seguían idéntico rumbo, pero una tormenta violentísima y prolongada por igual a unos y otros con pérdidas considerables en vidas y naves, y el desparramo de otros barcos, entre ellos la *Wager* que maltrecha consiguió refugiarse penetrando por el golfo de Penas.

un paso hacia el estrecho de Magallanes, en el que por fin lograron embocar el 5 de diciembre de 1741, tras más de tres semanas de rudo voltejeo y privaciones. Habían permanecido en total casi ocho meses en el Archipiélago Patagónico[24].

Una de las consecuencias imprevistas de la expedición de lord Anson al Pacífico tuvo ocurrencia años después, en 1767, al ocupar los británicos una de las islas Malvinas, archipiélago del Atlántico sur. Este hecho en el que intervino el mismo Byron de antaño, ahora comodoro de la Armada, tornó a alarmar a las autoridades españolas en América siempre temerosas de un asentamiento extraño en las costas del continente. De ese modo el gobernador de Chile, Antonio Guill y Gonzaga instruyó a la autoridad de Chiloé para despachar una expedición inspectiva cuya misión era la de explorar los archipiélagos del norte y sur del golfo de Penas, para verificar cualquier rastro de presencia inglesa. Se temía especialmente una ocupación en la isla Madre de Dios *por su situación casi pegada al continente; por su cercanía al Estrecho; por la extensión de la isla; y por las posibilidades que les daría su posesión* [a los ingleses] *para pasearse por toda la Mar del Sur e infestar de contrabando nuestras costas de Chile y de Perú*[25]. Esta argumentación revela por sí misma la tremenda ignorancia que tenían los españoles respecto del territorio austral, pues bien sabemos de las características naturales en extremo severas, de esa isla, tanto que únicamente en condiciones verdaderamente excepcionales puede soportar en el presente un asentamiento humano permanente.

La expedición de que se da cuenta puesta al mando del teniente Pedro Mancilla de Quintanilla, acompañado por el piloto Cosme Ugarte, zarpó a fines de diciembre de 1767 y en lo que interesa con el Archipiélago Patagónico lo habría navegado desde Guayaneco hasta una alta latitud cuyo término meridional se ha discutido. Retornado a Castro al cabo de cinco meses, el gobernador de Chiloé Carlos de Beranguer juzgó que la inspección había sido incompleta, por lo que se dispuso la salida de una nueva comisión, ahora a cargo del teniente José de Sotomayor, asistido por el piloto Hipólito Machado en lo tocante a la parte náutica.

Se puso a su disposición la goleta *Nuestra Señora de Monserrate*,

24 El capitán Cheap y compañeros consiguieron armar dos botes y con ellos navegaron al norte en un inútil intento de sobrepasar la península de Taitao. Retornados a Guayaneco y cuando desesperaban por sus vidas fueron auxiliados por indígenas y con ellos consiguieron cruzar el istmo de Ofqui, llegando unos pocos a Chiloé, pues en el camino hubo muertos y extraviados, en junio de 1742.

25 Carta del conde de Fuentes al Rey de España, de 26 de marzo de 1767, citada por Rodolfo Urbina en *La periferia meridional indiana. Chiloé en el siglo XVIII*, (Valparaíso, 1983), pág. 214.

como nave capitana de una flotilla que integraron además dos piraguas. Con ellas salieron el 17 de diciembre de 1768 llevando el encargo de explorar prolijamente la costa meridional *en busca de un establecimiento de nación extranjera intrusa contra la fe de los tratados*[26].

La navegación fue, otra vez, por el litoral oceánico, zona de clima habitualmente inclemente por la persistencia de lluvias y vientos, y de mar muy brava para embarcaciones menores. Por eso la flotilla se vio en dificultades para avanzar y debió desviar el rumbo, penetrando por los canales de los Chonos para llegar a Ofqui por el interior. Desde allí se exploró con las piraguas la costa del golfo de Penas, se contorneó las islas Guayaneco y se penetró en la Magallania por el canal Fallos, que fue navegado por unas cuarenta millas hasta un brazo o paso occidental que Machado nombró *Castillo*. A estas alturas del viaje los expedicionarios sufrían el rigor de un clima durísimo, que hizo inaguantable la prosecución de la travesía, y, también, porque las piraguas se encontraban en precario estado de navegación. Machado se vio al fin obligado a retornar debido a la intromisión de Sotomayor, habiendo alcanzado en su exploración sólo hasta los 49° 22', latitud próxima al golfo Ladrillero.

No fue del todo inútil esta comisión, pues además del descubrimiento del canal Castillo y algunos buenos puertos en la parte noroccidental del Archipiélago, Machado dejó algunos apuntes cartográficos sobre la zona explorada. Este viaje fue el último en su género que se emprendió hacia el sur por el lado del Pacífico, con penetración en la Región Magallánica.

Si no habría desde entonces más exploraciones en la búsqueda de gente enemiga de España, sí que se registrarían por esos mismos años otras incursiones que llevaban un objetivo diferente, como era el de la evangelización de los pueblos indígenas que habitaban en el Archipiélago Patagónico, los que habían sido observados una y otra vez durante las diferentes navegaciones de que se ha dado cuenta.

Tras ese propósito estuvo, como siempre, la Compañía de Jesús y así en el transcurso del siglo se desarrollaron varios intentos misionales que alcanzaron hasta el mencionado territorio insular. El primero fue el del Padre Pedro Flores que llegó hasta la isla Guayaneco, donde se relacionó con los caucahues que moraban allí y en su entorno, a los que el misionero apreció *dóciles, sencillos y de buen natural, con bellas disposiciones para abrazar el cristianismo*[27]. El P. Flores

26 *Historia de la Región Magallánica* citada, pág. 302.

27 Francisco Enrich, *Historia de la Compañía de Jesús en Chile*, (Santiago, 1891), tomo II, pág. 172, citado por el autor en su *Historia de la Región Magallánica*, mencionada, tomo I, págs. 307 y 308.

retornó tiempo después al lugar acompañando al piloto Evrard en su viaje inspectivo motivado por la noticia del naufragio de la *Wager*.

Por idéntico rumbo y con semejante propósito al de aquel misionero, anduvieron después, entre los años de 1745 y 1760, los PP. Baltasar Huever y Francisco Javier Esquivel, en un esfuerzo evangelizador conocido en las relaciones de la Compañía de Jesús como "Misión de los Caucahues".

Sobre esa base pionera, en enero de 1764 el procurador de la Compañía P. Juan Nepomuceno Walter hizo una propuesta formal al Gobernador de Chile para crear las misiones destinadas a procurar la evangelización no sólo de los indígenas que habitaban el Archipiélago Patagónico, sino todas las otras naciones autóctonas que poblaban la Magallania al oriente de los Andes y en la Tierra del Fuego[28].

El proyecto avanzó, aunque con alguna lentitud atribuible a la burocracia de la época, y de esa manera en 1767 el centro misional creado tres años antes en la isla Caylín, vecina a la grande de Chiloé, buscó extender su actividad apostólica hacia el sur. Así, el P. José García, director de la misión, se empeñó en ponerse en relación con los caucahues.

Tras dos viajes previos a las islas Guaitecas, el 23 de octubre de 1766 el P. García acompañado por 39 personas, de ellas sólo seis los españoles pues el resto eran indígenas cristianos, se dirigió al sur y luego de pasar por los archipiélagos patagónicos del norte y de atravesar Taitao por el istmo de Ofqui, navegó hacia las islas Guayaneco, bocas del fiordo Baker y de los canales Messier y Fallos, recorriendo cuidadosamente el litoral en plan de búsqueda y trato con los indios que por allí moraban.

La permanencia del misionero en el territorio insular norte del Archipiélago Patagónico, que García llamó "de los Taijatafes", se extendió desde principios de diciembre por más de tres semanas durante las que conoció y compartió amistosamente con las parcialidades caucahue, calén, taijataf, yequinawer y lecheleye, dejando en su diario de viaje algunas buenas y novedosas descripciones sobre los mismos.

Así, por ejemplo, refiriéndose a los primeros de estos grupos, en particular a los caucahues que habitaban el sector norte de la isla Campana, junto al canal Fallos, escribió: *hallamos en la punta norte de la isla Camelau en la boca del canal de Fayu, una ramadita con cuatro almas: un hombre con su mujer i un hijito i una soltera; al*

28 Véase del autor, Historia de la Región Magallánica, tomo I, págs. 306 y siguientes.

punto que nos divisaron salieron a la playa, pintado el hombre el rostro i con su plumaje en la cabeza, que eran dos alas de pájaros; el vestido así del hombre como de las dos mujeres se reducía a una sola manta de pellejitos de huillín o gato marino, que les cubre las espaldas i poco más debajo de la cintura, pero no por delante; mas ni el hombre ni las mujeres eché de ver aquel natural pudor que causa la desnudez ni ellos estrañaban cosa en que nosotros los viésemos desnudos; el adorno allí, de hombres como de mujeres, es una sarta de caracoles mui menudos puesta alrededor de la cabeza; i las mujeres añaden al cuello unas sartas de bromas de palo que parecen hueso...[29] . Y luego, en otra anotación referida a la vivienda y alimentos: [...] *Llegamos a su ramadita, cubierta de ramas i pellejos de lobos marinos; su despensa se reducía a dos o tres montoncillos de pájaros lilis* [cormoranes], *algunos ya podridos, por estar fuera del ranchito expuestos al sol i al agua*[30]. Y de esa manera el misionero da cuenta de los hábitos, alimentación, armas, utensilios y embarcaciones de los indígenas, en un relato descriptivo que en lo sustancial es idéntico al escrito poco más de dos siglos antes por Cortés de Ojea, Ladrillero y Sarmiento, aunque sí resulta novedoso en lo referido a sus expansiones: *Después de acostados los forasteros se juntaron con los jentiles en un ranchito i todos juntos, hombres i mujeres, estuvieron lo más de la noche cantando i bailando; el canto era entonado i como si arrullaran a un niño para dormirlo, celebrando de este modo la venida a sus tierras del padre misionero* [al menos así ingenuamente lo creía el P. García], *i de cuando en cuando daba uno de ellos uno a manera de relincho, i hablaba unas palabras alto i entonado*[31], y de ese modo varias otras referencias de interés etnográfico.

Según García la sectorización de las parcialidades visitadas era, aproximadamente, la siguiente: en Guayaneco y su vecindad, los caucahues; los taijatafes por las costas de Wellington y el canal Fallos, mientras los calenes andaban por el canal Messier.

El P. García planeaba internarse hacia el sur por el distrito de los taijatafes, pero la escasez de provisiones se lo impidió, por lo que optó por regresar a Caylín, misión a la que arribó el 30 de enero de 1767.

Animado de un propósito semejante, en diciembre del mismo año

29 Diario del viaje i navegación hechos por el Padre José García de la Compañía de Jesús desde su Misión de Cailín, en Chiloé, hacia el sur en los años de 1766 i 1767, Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile, tomo XIV, Santiago, pág. 28.
30 Id. Id.
31 Ibid.. pág. 29.

zarpó hacia Guayaneco otro misionero, el Padre Juan Vicuña, quien sí llegó hasta la comarca marítima donde moraban los taijatafes, esto es, el interior del canal Messier o algún sector vecino, donde recogió a nueve indios para conducirlos a Caylín. Estando en plena faena misional, Vicuña se encontró con la expedición de Pedro Mancilla que se dirigía hacia el sur, accediendo a su pedido de acompañarlo. Durante el viaje el misionero se halló con más indígenas de aquella parcialidad, oportunidad que aprovechó para el inicio catequizador. Lamentablemente, en el trayecto de regreso naufragó la piragua en que viajaba el misionero, cuando se hallaban en las cercanías de Ofqui, falleciendo diez de las catorce personas que la tripulaban, entre ellas el abnegado jesuita (marzo, 1768). El Padre Juan Vicuña había sido así, hasta donde se conoce, el misionero que más al sur había alcanzado en la Región Magallánica por el lado occidental, al acompañar a Cosme Ugarte y Pedro Mancilla en su discutida penetración meridional.

La intempestiva orden de expulsión de los jesuitas de todos los reinos americanos dispuesta por Carlos III, hubo de poner un prolongado paréntesis a la acción misionera austral a contar de ese tiempo, precisamente cuando la misma aparecía como más promisoria. La controvertida orden real interrumpió de modo abrupto un honroso y noble historial misional de la Compañía de Jesús en tierras de la Patagonia oriental y occidental, en donde la impronta de sus heroicos y abnegados misioneros, muchos de los cuales fueron mártires de la Fe, había jalonado al propio tiempo el más trascendente esfuerzo en dos siglos de conquista pacífica del enorme territorio austral del reino de Chile.

Una década después del postrer viaje jesuita pudo reanudarse la obra evangelizadora entre los naturales del norte del Archipiélago Patagónico, ahora a cargo de la orden de San Francisco, sucesora de la Compañía de Jesús en el cuidado de la grey chilota. En octubre de 1778 salieron de Castro los frailes Benito Marín y Julián del Real con rumbo a las islas Guayaneco, siguiendo la ruta tradicional. En su deambular marítimo anduvieron por las actuales islas Wager y Campana y por la entrada del canal Fallos, entre otros varios lugares, sin que nada excepcional señalara su misión. Tras ellos fueron a fines de 1779 fray Francisco Menéndez y fray Ignacio Vargas, quienes como los anteriores encontraron a los indios inicialmente hostiles y después amistosos, tanto que al regreso pudieron llevarse consigo, y de buen grado, a algunos de ellos para continuar catequizándolos en Chiloé. Esta práctica, que había venido repitiéndose desde años antes, tendría consecuencias deplorables pues al parecer ninguno

de los indígenas trasplantados retornó a su paraje de origen, contribuyéndose de esa manera a la reducción poblacional de la parcialidad boreal de la etnia kawéskar.

El viaje de Menéndez y Vargas sería el postrero del siglo con carácter misionero emprendido sobre las islas septentrionales de la Magallania. Con el mismo concluiría una prolongada secuencia iniciada en el comienzo de la centuria anterior y que en su privativo campo espiritual contribuyó a afirmar la vinculación de pertenencia entre dicho territorio y la porción metropolitana del reino o capitanía general de Chile.

En una suerte de balance de tantas expediciones, a lo largo del siglo XVIII, en lo tocante al aspecto que interesa, esto es, el mejor conocimiento del Archipiélago Patagónico, algo hubo de adelantarse. No mucho, es cierto, porque por lo común los lugares visitados fueron casi siempre los mismos, pertenecientes a la sección norte del territorio insular, alcanzándose raramente más al sur del grado 49 de latitud.

De uno u otro modo las informaciones obtenidas con algún valor geográfico y los planos o bosquejos levantados llegaron a manos de los cartógrafos reales, y así pudieron elaborarse mejores y más completos mapas generales sobre esa parte del continente sudamericano. Vale para el caso señalar que en una apreciación comparativa de distintas piezas construidas a lo largo del siglo, es notorio el perfeccionamiento de la representación, con todas las reservas que pueden hacerse en lo referido a fidelidad y calidad del dibujo, entre el principio y el fin de la centuria. De la producción cartográfica del período, buenos ejemplos de representación de la noción geográfica disponible sobre el sudoccidente del reino de Chile, se tienen en el *Mapa Geográphico de la América Meridional*, de Juan de la Cruz Cano y Olmedilla (1775), en la *Carta Esférica de la Parte Sur de la América Meridional*, fruto de la expedición al estrecho de Magallanes de Antonio de Córdoba (1788) y en la *Carta Esférica de las Costas de la América Meridional desde el paralelo 36° de latitud sur hasta el Cabo de Hornos* (1798), de autor desconocido, que a nuestro entender es el mejor de los mapas hasta entonces construido sobre la región que nos preocupa, y que en conjunto honra a la ciencia geográfica y a la técnica cartográfica españolas.

Sobre la base de este último documento puede hacerse una somera descripción de la visión de que se disponía sobre el Archipiélago Patagónico al concluir el siglo XVIII. Al norte, las islas Guayaneco (dos), luego una gran isla, Campana, de contornos no totalmente

definidos, en la que están refundidas muchas de las islas que más tarde se conocerían, unas y otras separadas de la tierra continental por un largo canal -el Messier y sus prolongaciones- que remata en el cabo Corzo. A partir de aquí, hacia el meridión se abre amplio el golfo de la Trinidad que se continúa en otros pasos hasta el Ancón Sin Salida, dejando entre la costa firme y el océano dos grandes islas, Madre de Dios y otra innominada, probablemente la de Duque de York, pero que en su imperfecto dibujo litoral insinúan ser más, y otras muchas menores. Luego, desde una abertura debe tomarse por la correspondiente al estrecho Nelson y hasta el de Magallanes se observa un bloque continental completo, aunque de contornos no bien definidos, figuración bajo la que se oculta por desconocimiento el archipiélago particular de la Reina Adelaida.

Comparada esta imagen con la contenida en el mapa del Padre Ovalle, realizada ciento cincuenta años antes, aparece como empobrecida en la expresión archipielágica, pero debe entenderse que ésta a su vez respondía a una representación con mucho de imaginación a base de lo conocido de la relación de Pedro Sarmiento; en cambio la de los mapas de fines del siglo XVIII obedece a una figuración más científica, es decir, con mejor apoyatura informativa emanada de los documentos y noticias que fueron los frutos de las diferentes expediciones e incursiones. La misma, es obvio, habría sido al fin de mejor calidad si se hubiese dispuesto de los datos brindados por el derrotero de Juan Ladrillero, para entonces completamente desconocidos.

Por fin, precaria y todo, dicha expresión reflejaba la diferente calidad de las exploraciones y trabajos hidrográficos realizados por los primeros navegantes del Archipiélago Patagónico durante el siglo XVI y las faenas correspondientes de cuantos expedicionaron durante los dos siguientes. Queda así a la vista la competencia profesional de los capitanes y pilotos de la primera hora exploratoria, incomparablemente superior a los de las posteriores. La gran excepción se dio con las memorables campañas hidrográficas que estuvieron a cargo del notable piloto José de Moraleda y Montero, de importantes adelantos para el conocimiento de la geografía marítima, pero que estuvo referida al territorio situado entre la isla grande de Chiloé y la península de Taitao, comprendidos en ese espacio los archipiélagos de las Guaitecas y de los Chonos.

Con la nueva centuria el panorama del conocimiento geográfico archipielágico tendría un giro sorprendente, pues en poco tiempo se obtendría tanta información como para alcanzar al término del período un grado de dominio sustancialmente más aproximado a la realidad.

Ello pudo darse, en primer término, por la determinante mutación registrada en el contexto político sudamericano. Mientras estuvo vigente el Imperio Español se procuró que el océano Pacífico fuera una suerte de espacio exclusivo -*mare clausum*-, circunstancia que obviamente registró o dificultó las penetraciones navegatorias y las exploraciones geográficas, pues éstas se ciñeron, bien o mal, a los intereses del imperio. La presencia ajena, nunca aceptada, tuvo así el carácter de clandestina y fugaz; por tanto, todo lo que pudo conocerse sobre la geografía meridional que nos ocupa fue el fruto de acciones deliberadas limitadas o de circunstancias más casuales que buscadas.

Con la disolución o descomposición paulatinas del Imperio Español entre 1810 y 1826, y el coetáneo reordenamiento político mundial derivado de las guerras napoleónicas, acabó por imponerse Gran Bretaña como principal potencia marítima, virtualmente hegemónica. Ella, en consecuencia impuso sus reglas, orientadas según sus intereses que apuntaban en el aspecto de que se trata a la libre navegación en los mares del mundo. Esto a su tiempo exigiría un conocimiento progresivamente mejorado de la hidrografía del globo, en especial la referida a las rutas de navegación relevantes. La intervención de los británicos en el adelanto de la geografía marítima meridional sería por tanto determinante a contar de las primeras décadas del siglo XIX.

Pero antes todavía, desde fines de la centuria anterior, cuando ya se advertía la declinación del poder imperial de España, poco a poco naves de bandera norteamericana o inglesa comenzaron a frecuentar las costas australes en plan de explotación de recursos naturales de origen animal, de lo que derivaría una consecuencia no esperada como fue un mejor conocimiento de la geografía litoral del continente.

En efecto, consta que a lo menos desde 1790 embarcaciones norteamericanas (bergantines, *sloops*, *schooners*) comenzaron a merodear por los litorales atlánticos de la Patagonia en faena cinegética para obtener pieles y aceite de lobos marinos. Con la

progresiva disminución que hubo de registrarse la caza se expandió hacia las costas de las islas Malvinas y la Tierra del Fuego, para luego proseguir hacia fines de los años de 1810 a las islas subantárticas que fueron llamadas Orcadas y Shetland del Sur. Agotadas a su tiempo las loberías en estos remotos parajes australes y tal vez antes que tal ocurriera, la cacería se orientó hacia las costas occidentales de la Tierra del Fuego y Patagonia, y las aguas interiores correspondientes.

Aunque los principales apostaderos de otáridos estaban situados en los lugares más expuestos del frente oceánico, diversas razones y circunstancias condujeron a los cazadores hacia el interior. Bien por la necesidad de buscar refugio durante los frecuentes temporales que azotan esta parte del territorio marítimo, bien por la búsqueda de nuevos apostaderos o de recursos varios como carne de animales silvestres, vegetales comestibles, corteza de Winter para mejorar a los enfermos atacados por el escorbuto, o agua y leña; por la necesidad de reparación o carena de sus embarcaciones, o de mero descanso, o quizá por simple afán de aventura, en los hechos esos navegantes iniciaron en algún indeterminado momento de los comienzos del siglo XIX, la penetración náutica frecuente y voluntaria por distritos archipielágicos sobre los que sólo por equivocación o por razón de extrema necesidad habían pasado con anterioridad otros navegantes.

Esa circulación permitió una progresiva familiarización de los cazadores con el ambiente natural meridional, propia de un deambular hasta entonces privativo de los habitantes autóctonos, al punto que en la práctica aquéllos llegaron a dominar los secretos de la intrincada geografía magallánica. Más tarde, cuando los hidrógrafos británicos iniciaron y desarrollaron sus célebres campañas, los loberos, con los que se encontraron una y otra vez, fueron sus inapreciables informantes.

La contribución que al conocimiento físico del territorio pudieron hacer estos navegantes debió quedar reflejada en el mapa *A New Chart of the East & West Coasts of South America*, editado por la casa J. W. Norrie de Londres. Esta pieza debe ser considerada como la más completa del género sobre la Región Magallánica, disponible antes de la circulación de los mapas derivados de las operaciones hidrográficas mencionadas. En esta carta es posible observar una doble secuencia lineal punteada que insinúa un paso a través del hasta entonces sector presentado como un compacto bloque continental al norte del estrecho de Magallanes, clarísima referencia al hoy conocido canal Smyth, que da inicio por el sur a la ruta marítima interior, del que aquellos desconocidos loberos y

foqueros deben ser tenidos como los verdaderos descubridores. Uno de los pocos de los que se ha conservado el nombre era el inglés William Low, capitán propietario de la goleta *Uxbridge*, que sería más tarde un eficaz informante y auxiliar del capitán P. P. King. Otro de los conocidos fue el capitán norteamericano Benjamín Morrell, quien embarcado en el *schooner Wasp*, de Nueva York, en mayo de 1823, luego de navegar el estrecho de Magallanes recorrió detenidamente la zona litoral comprendida entre los cabos Victoria y Santa Lucía observando sus características y recursos variados, concluyendo que *los barcos pueden pasar de los Estrechos de Magallanes entre todas estas islas* [las que integran el archipiélago de la Reina Adelaida entonces inexplorado] *entrando por la sonda del cabo Tamar y encontrarán allí un pasaje fácil y seguro al Golfo de Trinidad*[32], *una distancia de setenta leguas* [210 millas], *toda la ruta protegida del mar* [océano] *por una cadena ininterrumpida de islas que adornan esta parte de la costa y previenen del oleaje desde el Pacífico alcanzando la playa del continente. El país en ambos lados de esta sonda está cubierto con la mejor madera del mundo para las naves y el suelo es capaz de producir cualquier cosa adaptable a su clima*, en lo que a todas luces es una apreciación excesivamente optimista[33].

Es del caso preguntarse cómo esta atinada observación no fue anticipada por tantos navegantes que en los tres siglos anteriores pasaron por la sección occidental del Estrecho. Cabe imaginar cuántos desastres marítimos, con tantas vidas perdidas, se habrían evitado de haber ocurrido así. Es un enigma de la navegación austral.

Y así pasamos a dar cuenta de las más memorables, completas, fructíferas y provechosas de cuantas expediciones se habían realizado desde tres siglos antes, y de las que se realizarían después hasta el presente: las expediciones hidrográficas de la Marina Real Británica de 1826 a 1830.

El origen de las mismas estuvo, como se ha visto, en la necesidad que el Almirantazgo advertía de garantizar la navegación entre el Reino Unido y los remotos dominios y factorías de ultramar, en especial sobre aquellos pasajes no bien relevados hidrográficamente. Era el caso de la Región Magallánica y en ella en particular, del Archipiélago Patagónico.

Se dispuso de esa manera la realización de una serie de campañas hidrográficas en esa parte del continente sudamericano,

32 Referencia al canal después llamado Smyth por los hidrógrafos británicos.

33 *A narrative of four voyages to the South Sea*, etc. etc. (J. & J. Harper, New York, 1832), pág. 98.

con el objeto de descubrir, reconocer y levantar toda su complicada geografía marítima, tan bien como se pudiera. Para una tarea que se advertía ímproba, por lo compleja, pesada y sacrificada, se eligió a un oficial calificado y con experiencia, el capitán Phillip Parker King, a cuya disposición se pusieron dos buenos barcos de la Armada Real, *Beagle* y *Adventure*, a los que más tarde, una vez en las aguas australes se agregó la goleta *Adelaide*. Para colaborar con él se seleccionó un cuerpo de oficiales también calificado entre los que se destacaba por su competencia profesional el comandante e hidrógrafo Pringles Stokes.

Habiendo salido del puerto de Plymouth el 22 de mayo de 1826, la escuadrilla británica llegó a destino en diciembre del mismo año, estableciéndose la base de operaciones en Puerto Famine, denominación con la que en la época se conocía a la bahía de San Juan de la Posesión (península de Brunswick), en la parte central del estrecho de Magallanes.

Dejando de lado todas las campañas referidas a diferentes sectores del mar magallánico (el Estrecho propiamente tal, sus aguas interiores tributarias y las islas fueguinas), el estudio del Archipiélago Patagónico se abordó sólo a contar de abril de 1828. La responsabilidad operacional fue confiada a Stokes, al mando del *Beagle*, quien inició la tarea reconociendo el litoral exterior desde el cabo Victoria hacia el norte.

Los resultados no debieron sorprender a los marinos: *El aspecto general de esta parte de la costa* [cabo Santa Lucía, isla Diego de Almagro] *se asemeja al de las peores de la región magallánica; desnuda, escarpada, rocallosa y montañosa, intersectada de ensenadas y festoneada de islotes, rocas y rompientes*[34]. [...] *El aspecto de esta tierra* [isla Madre de Dios, golfo Trinidad] *es igual al de la que hemos pasado hasta aquí: desnuda, escarpada, montañas rocallosas con picos y lomos dentados*[35]. [...] *La costa sobre la cual estábamos era la de la isla Campana, cuyo aspecto general no se diferencia del de la isla Madre de Dios*[36].

La navegación, como podía esperarse, no estuvo exenta de riesgos por temporales, ventoleras y *un tiempo húmedo y miserable* que afectó la salud de la tripulación. El recorrido demoró poco más de tres semanas, durante el que se hicieron además observaciones sobre la vida vegetal y animal, y sobre la presencia de indígenas.

34 *Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S. M. "Adventure" y "Beagle" en los años 1826 a 1836* (Biblioteca del Oficial de Marina, Buenos Aires, 1933), tomo

35 Id. id, pág. 198.

36 Id. pág. 203.

Si tal fue, como lo es, la característica general del litoral exterior, de aspecto repelente y hasta siniestro, por cierto encontraron expediciones: *Alrededor del puerto* [Henry] *hay montañas de granito, completamente peladas en sus cimas y laderas NO; pero las partes bajas están recubiertas en sus sitios abrigados y quebradas, parte de árboles y parte de matorrales. Entre los árboles observamos, como siempre, dos clases de hayas, una especie de ciprés de pequeña talla, y la corteza de Winter. El matorral se compone de todas las clases de arbustos que observamos en el Estrecho de Magallanes, y es tan tupido en las partes bajas de las orillas del puerto que tan sólo arrastrándonos sobre él nos es posible alejarnos a cien yardas de las rocas*[37]*; o bien* [...] *Del lado norte del puerto* [Bárbara, isla Campana] *hay una gran isla con excelente aguada, donde pueden llenarse fácilmente los barriles en el bote. Además es paraje de grandiosa hemosura: la colina que forma su extremo occidental se eleva a 700 u 800 pies casi verticalmente, y vista desde un bote su base aparece estupenda; está recubierta de árboles, entre los cuales las hojas verde claro de la corteza de Winter y las flores encarnadas de la Fucsia mezclan sus tintes con el follaje más ocuro de otras plantas*[38].

Luego de recalar en y reconocer las islas Guayaneco, el *Beagle* cruzó el golfo de Penas, explorando sectores litorales de la península Tres Montes y otros lugares, se emprendió el retorno al Estrecho siguiéndose un trayecto inverso al de la ida. Si la primera parte había sido sacrificada para la gente, la segunda fue peor y los sufrimientos y enfermedades, principalmente por causa del tiempo, aumentaron más de lo previsto y tolerable. Tan duro debió ser para el comandante Stokes que desde el golfo de Penas se encerró en su camarote, abandonó virtualmente sus obligaciones y dio señales de extravío mental o de una aguda depresión, que una vez arribado a Puerto Famine le llevaron a atentar contra su vida. Pero, así y todo el competente teniente W. G. Skyring pudo adelantar en sus levantamientos, en especial en la costa de Madre de Dios.

La segunda campaña en el área de que se trata la realizó el mismo Skyring, al mando de la goleta auxiliar *Adelaide*. La misma se desarrolló a contar de junio de 1829 y tuvo por objetivo principal el de recorrer y levantar el famoso paso encontrado por los loberos, al que Skyring llamó *Smyth*[39], y otros pasos vecinos.

37 Ibid. pág. 198.
38 Ibid. pág. 208.
39 En homenaje al capitán W. H. Smyth, de la Armada Real, a cuyas órdenes habían servido con anterioridad en el Mediterráneo, Skyring y su segundo el teniente Thomas Graves.

Se navegó así con rumbo al norte, avistándose el conspicuo monte de la península Muñoz Gamero al que se bautizó *Burney*, soportándose la natural variabilidad climática, pero divisándose en compensación paisajes muy gratos a la vista, del todo diferentes a los observados el año anterior en la mayor parte del litoral oceánico. Siempre al septentrión, fueron reconocidos diversos puertos, canales e islas del trayecto, entre ellos el Ancón Sin Salida, el canal Unión, el canal Sarmiento, la Angostura Guía, los puertos Ochavario y, Molyneux y Candelaria, entre varios otros accidentes, saliendo al cabo de algo más de un mes de exploraciones por el golfo Trinidad, para seguir desde allí hasta Ancud, Chiloé, en plan de merecido descanso para la esforzada y rendida tripulación (10 de julio de 1829).

En febrero del año siguiente y tras una recalada en las islas Guayaneco, el día 8 la *Adelaide* principió la navegación entrando por el canal Messier y ya de partida fue posible advertir que lo que se tenía por una isla de gran tamaño (Wellington) era un conjunto insular, al contrario de lo observado por todos cuantos habían pasado por allí durante el siglo anterior: *La tierra de la banda occidental parece estar constituida por cantidad de grandes islas, con uno que otro paso dirigido hacia el SO indicando la probabilidad de que haya muchas comunicaciones (aún cuando no directas) entre los canales Messier y Fallos*[40].

En sucesivos reconocimientos y prolijos levantamientos se avanzó jalonando la navegación con nuevos topónimos (bahías *Cascada, León* y *Sargazo Blanco, Angostura Inglesa*, bahías *Halt* y *Level*, paso *del Indio* y otros) hasta dar con una gran abra que sugería una penetración profunda hacia el este y noreste; era el extenso fiordo que se nombró de *Sir George Eyre*, en cuyo fondo cae el mayor de los glaciares que baja del Campo de Hielo Patagónico Sur, bautizado *Pío XI* un siglo después por el explorador Alberto M. De Agostini. Aquí, como ya lo venía haciendo desde tiempo antes Skyring volvía a repetir el paso descubridor de Cortés de Ojea y Ladrillero.

De regreso de esa penetración, la *Adelaide* tomó por los canales Ancho y Concepción, y reconoció la entrada del canal o fiordo de San Andrés, que fue explorado por el teniente James Kirke, del mismo modo como se hizo con otras aguas situadas algo más al sur, lo que permitió redescubrir el fiordo que fue llamado *Peel*, pues debe suponerse que había sido avistado primeramente por Francisco Cortés de Ojea en 1557. Luego, devolviéndose al oeste la nave recaló en diferentes parajes que Skyring reconocía con la relación del afamado

40 *Narración...*, citado, tomo II, pág. 408.

capitán en la mano, se alcanzó hasta puerto Bueno, de cuya calidad como fondeadero se hizo una buena descripción. De allí se prosiguió a través de los canales Sarmiento y *Collingwood*, haciéndose de paso interesantes observaciones etnográficas, arribándose al Ancón Sin Salida al cabo de dos meses de navegación incesante. Desde aquí tuvo ocurrencia la entrada exploratoria de Skyring hacia el oriente que le merecería justa fama como redescubridor del distrito marítimo ultraandino de Ultima Esperanza, una de las sorpresas geográficas de la campaña hidrográfica británica. El 24 de abril de 1830 ya estaban de vuelta en el Ancón Sin Salida y por el canal Unión se pasó al de Smyth en un recorrido complementario del realizado el año anterior, que tomó otros cuatro días, que en lo que interesa concluyó el 30 de ese mismo mes.

Así resumidas, las tres campañas en su conjunto hicieron posible disponer, tras un trabajo colosal de reconocimientos y levantamientos hidrográficos como nunca se había hecho en los poco menos de dos siglos y tres cuartos transcurridos desde el viaje descubridor de Francisco de Ulloa, de un acervo riquísimo de datos e informaciones de utilidad. A partir de entonces y merced a la tarea impresionante dirigida por Stokes y Skyring, con la colaboración de Graves, Kirke y otros oficiales y de la gente de mar, el reconocimiento de la geografía marítima del Archipiélago Patagónico cambió, adelantando de manera sorprendente. Aunque todavía quedaba mucho por hacer, tanto que tomaría otro siglo más en acabarse de conocer -si es que en verdad lo ha sido del todo-, el gran esfuerzo, el trabajo grueso, esencial, de desbroce había sido realizado con mérito sobrado por los mejores marinos de la época, los hombres de la Armada Real Británica.

Una simple mirada al primer mapa general derivado de las expediciones británicas, el de 1831, comparándolo con el español de 1798, basta para valorar el progreso geográfico obtenido. Tan sólo el redescubrimiento y levantamiento de los dos principales ejes marítimos que diagonalmente cruzan el Archipiélago Patagónico de SO a NE -canal Castro al fiordo Peel (110 millas aproximadamente) y canal Concepción al fiordo Eyre (130 millas aproximadamente)- resultan suficientemente probatorios.

De manera complementaria, el caudal de informaciones naturalistas y etnográficas que se obtuvo en su transcurso (incluyendo la segunda gran campaña de 1832 a 1834), 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 mundial 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: *Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S. M. "Adventure" y "Beagle" en los años 1826 a 1836* (Londres, 1839). En este trabajo, clásico en el género descriptivo geográfico y naturalista de la literatura magallánica concurrieron las plumas magistrales de los capitanes Phillip Parker King y Robert Fitz Roy, como narradores, 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 mencionado 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 y, en particular, al correspondiente al Archipiélago Patagónico. 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 la ocupación de parte importante del mismo al oriente de la gran cadena andina. Así, la trascendencia de las expediciones y estudios desarrollados por los británicos a lo largo de casi 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.

En verdad, para concluir la reseña sobre tan sobresaliente labor, luego de la misma el conocimiento de la geografía y naturaleza del Archipiélago Patagónico había adelantado más que con botas, con singladuras de siete leguas, parafraseando el conocido dicho popular. De ello, de partida, se encargaría de difundirlo el Almirantazgo Británico que sólo entre 1828 y 1839 entregó seis cartas sectoriales y generales de ese territorio marítimo, todas impresas, para uso de los marinos de todas las naciones.

Los años que siguieron a 1830 registraron el paso creciente de naves, mayormente mercantes, según habrá de verse, las que utilizaron las cartas de navegación publicadas por aquel departamento oficial, mejoradas inclusive en la medida que se poseían nuevos datos tanto por la laboriosa elaboración del conjunto de antecedentes recogidos

durante las campañas de Skyring, como por las eventuales adiciones que se fueron haciendo en la medida que la ruta por los canales patagónicos se fue haciendo más y más conocida y frecuentada, y, por tanto, pudieron hacerse correcciones y llenarse blancos en las cartas por razón de nuevos hallazgos. A su tiempo las cartas británicas fueron reproducidas por el Depósito General de la Marina, París, y por la Dirección de Hidrografía, Madrid, con lo que su uso se generalizó más todavía.

En la relación que se hace, en lo tocante a nuevos aportes para el progresivo mejor conocimiento de la geografía marítima del Archipiélago Patagónico como fruto de tantas singladuras, cabe diferenciar entre aquellos que tuvieron interés propiamente hidrográfico, luego los que representaron contribuciones de valor científico y, por fin, unos terceros en forma de relaciones descriptivas que de cualquier manera contribuyeron a brindar de una noción más completa e integral sobre el territorio.

Los consideramos pues en el mismo orden, no obstante que en el tiempo unos alternaron con otros.

Entre las primeras hay tres campañas ciertamente importantes y otras menores de carácter complementario. Aquéllas fueron las desarrolladas por el comandante Richard C. Mayne, en la corbeta *Nassau* entre 1866 y 1869, por el comandante *sir* George Nares, con el vapor *Alert*, en 1879-80, y por el capitán W. J. L. Wharton, en el *Sylvia*, durante 1882-84. Entre las menores deben mencionarse las desarrolladas por personal y naves de la Real Armada de Italia, de la Armada Imperial de Alemania y de la Armada de Francia, todas entre los años de 1867 y 1884. Al promediar la década de 1870 se incorporó paulatinamente a esta importante tarea la Armada de Chile, que desde 1885 en adelante llevaría el peso de la responsabilidad hidrográfica hasta nuestros días.

Los trabajos de Mayne se iniciaron en el Archipiélago Patagónico durante 1868 y los mismos estuvieron dirigidos 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, pues al

Almirantazgo Británico le interesaba dar la mayor difusión posible a la información mejorada disponible.

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 un 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.

En una faena complementaria de menor magnitud por su carácter propiamente sectorial merecen mención los levantamientos practicados por los capitanes V. F. Arminjon y Carlo de Amezaga, de la Real Marina Italiana, aquél durante 1867 con la corbeta *Magenta* y éste en 1882 con la corbeta *Caracciolo*. El primero recorrió detenidamente la ruta interior principal del Archipiélago durante el mes de noviembre de ese año, ingresando por el canal Messier, relevando puertos, bajos, angosturas y otros accidentes situados sobre la misma, operación complementada con nutridas observaciones sobre la vida natural y la presencia de indígenas.

En la fase inicial de su recorrido los italianos debieron soportar un tiempo muy lluvioso, lo que llevó a Arminjon a considerar que el de la Patagonia Occidental era fuera de toda duda el clima más húmedo del globo, circunstancia que le permitió realizar interesantes registros meteorológicos. De igual manera se hicieron numerosas observaciones y registros de interés naturalista y valor permanente para la ciencia, pues se levantó el primer inventario florístico y faunístico de los sectores visitados, de todo lo cual se dejaría una

pormenorizada relación en un capítulo de la obra que daría cuenta del viaje[41], por lo que en realidad esta expedición debe ser inscrita con el debido merecimiento entre las del segundo grupo que se ha mencionado.

La otra comisión hidrográfica italiana estuvo a cargo del capitán Carlo de Amezaga y se desarrolló durante 1882. De menor relevancia que la precedente, su tarea se concretó en sectores específicos de las partes central y norte del Archipiélago Patagónico: isla Hanover, canal Oeste y el puerto que precisamente recibió el nombre de la corbeta *Caracciolo*.

Más importante fue por cierto, por referirse a una zona menos conocida y por la significación de los trabajos allí ejecutados, la campaña realizada por el capitán Plüdemann de la Armada Imperial Alemana, al mando de la cañonera *Albatros*. El teatro de operaciones elegido fue el extenso sector occidental comprendido entre el golfo de Trinidad, los canales Picton y Ladrillero, hasta la boca del canal Fallos en el golfo de Penas, que hasta entonces no había sido relevado hidrográficamente. Como resultado de provecho se pudo comprobar la practicidad de la navegación en una ruta paralela y alternativa de la tradicional que, en la latitud de que se trata, estaba formada por los canales Ancho, paso del Indio y Messier. Como había ocurrido y seguiría ocurriendo en cada campaña, una cantidad de nuevos topónimos fue jalonando los trabajos, en diferentes idiomas, unos traducidos al castellano y otros mantenidos en la lengua original, que de cualquier modo, además de los correspondientes planos y mapas, quedaron para memoria de la posteridad en lo que bien puede ser calificado como un gran esfuerzo de cooperación marítima internacional en beneficio de la humanidad.

La mención de operaciones debe complementarse con otras ocasionales menores y aún mínimas realizadas por esos mismos años de 1860 a 1880, conocidas en la historia hidrográfica comúnmente por los nombres de las naves que participaron: *L'Astrée* (1868), *Vaudrail* (1875), *Chasseur* (1879), *Magicienne* (¿?) y *Le Volage* (1883) de la Armada Francesa; *Opal* (1879) de la Armada Británica; *Gazelle* (¿?) y *Vineta* (¿1881?) de la Armada Alemana, y *Cristoforo Colombo* (¿?) y *Vittor Pisani* (1882) de la Armada Italiana, en una enumeración que creemos incompleta. Todas ellas dejaron como fruto siquiera modestos planos de puertos, con los que se contribuyó al mejor conocimiento de la geografía marítima archipielágica.

41 *Viaggio intorno al Globo della R. Pirocorvetta Italiana Magenta negli anni 1865-66-67-68*, etc. (Milano, 1875), capítulo XXIII: I canali della Patagonia occidentale e lo Stretto di Magalhaes.

Por fin, cabe una referencia particular para las labores hidrográficas y exploratorias de la Marina de Chile que honrosa y dignamente haría el relevo de las responsabilidades asumidas principalmente por la Armada Británica en el lapso 1828-1884.

Iniciada formalmente a contar de 1875, año de fundación de la Oficina Hidrográfica de Chile, como entidad técnica matriz, debe destacarse en la actividad el precedente precursor que tuvo ocurrencia con el viaje de la goleta *Ancud* en 1843. En efecto, esta pequeña nave de la joven Armada Nacional durante su viaje a Magallanes para tomar posesión efectiva del territorio a nombre de la República, navegó entre los días 12 y 17 de setiembre la ruta que se haría tradicional entre el golfo de Penas y el Estrecho (canales Messier y otros hasta el de Smyth). En el transcurso de este trayecto su comandante Juan Williams hizo reconocimiento de islas, bajos, puertos y surgideros en diferentes lugares, y aun hallazgos novedosos como sucediera con islas e islotes situados al oeste de la isla Larga (canal Smyth), omitidos en las cartas inglesas en uso. Fue un modesto pero provechoso comienzo.

En una tarea de relevo de los competentes hidrógrafos británicos, los oficiales de la Armada de Chile bajo la inspiración rectora del capitán Ramón Vidal Gormaz, director de la Oficina Hidrográfica, desarrollaron el último cuarto de siglo una labor ciertamente proficua para el conocimiento geográfico a lo largo del distrito occidental, especialmente en el archipiélago de la Reina Adelaida formado por una miríada de islas que en los mapas todavía se mostraba como una incógnita tierra compacta, entre otras varias zonas geográficas del vasto territorio magallánico aún insuficientemente reconocidas.

En esta labor de provechoso relevamiento hidrográfico participaron inicialmente las corbetas *Chacabuco* (1875 y 1879) y *Magallanes* (1877-79) al mando de oficiales distinguidos como los capitanes de fragata Enrique Simpson, Oscar Viel y Juan José Latorre. La tarea hidrográfica chilena interrumpida temporalmente por la guerra del Pacífico fue reiniciada en 1885 por el capitán Ramón Serrano Montaner con el vapor *Toro*, y proseguida con la misma nave, con la *Magallanes* y el escampavía *Huemul* durante los años que siguieron hasta 1900 a cargo de diferentes jefes. Una mayor actividad se desarrolló a contar del siglo XX, en especial durante las dos primeras décadas del mismo. De tantas cabe mencionar aquellas más relevantes para el mejor conocimiento de la geografía marítima archipielágica: los levantamientos en el archipiélago de la Reina Adelaida, a cargo del comandante Baldomero Pacheco, con la *Magallanes*, entre enero y noviembre de 1904; el relevamiento

de la costa occidental del archipiélago Madre de Dios, dirigido por el comandante Rubén Morales en el crucero *Presidente Errázuriz*, en 1910; y el reconocimiento de los grupos Mornington, North y Campana, a cargo del comandante Roberto Maldonado, operando con el *Errázuriz* y las unidades menores *Aguila* y *Porvenir*, desarrollado entre los años 1911 y 1912.

De esa manera se fue mejorando cada vez más el conocimiento de la geografía marítima de Magallanes en una tarea azás laboriosa e incesante que haría de los marinos chilenos los condignos herederos de los excelentes hidrógrafos británicos.

La labor prosigue al presente con la aplicación de nueva tecnología y la colaboración interinstitucional, como es el caso del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada y el Instituto Geográfico Militar, con el propósito de obtener datos para la red geodésica chilena que sirva posteriormente para la renovación de la cartografía marítima y terrestre actualmente en uso.

La campaña comenzó a desarrollarse durante 2003 en el *Almirante Viel*, unidad especialmente apropiada para el efecto, en una primera fase que se extenderá entre la isla San Pedro y el estrecho Trinidad y en una segunda desde el Trinidad al estrecho de Magallanes (2004), en lo que concierne al distrito de que se trata.

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 se 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 Archipiélago Patagónico. 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 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.

Paradigma 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, 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, algunas de las cuales han sido transcritas precedentemente.

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[42].

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

Otro viajero contemporáneo, el capitán uruguayo Bartolomé Bossi, igualmente hizo con su nave, el vapor oriental *Charrúa*, un trayecto marítimo semejante al de los Brassey, consignando sus impresiones en otra pieza del género, *Viaje descriptivo de Montevideo a Valparaíso por el Estrecho de Magallanes i canales Smith, Sarmiento, Inocente, Concepción, Wide i Messiers*[44].

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 (67 personas en total), iniciaba su penetración en el dédalo archipielágico al trasponer los islotes Fairway. La navegación

42 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.

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

44 Imprenta Andrés Bello, Santiago de Chile, 1874.

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 que se halla a sus espaldas, y de cuyas impresiones Lambert dejó una soberbia descripción. La navegación los condujo después por otras zonas donde admiraron los diferentes panoramas según los dejaban ver los tormentosos cambios del tiempo. Una nueva detención en puerto Grappler les hizo gozar del esplendor natural del sector, admirando especialmente las combinaciones de las pequeñas islas, el verde respaldo del amurallado litoral frontero y los picos nevados del fondo, al punto que respecto de aquéllas Lambert escribió *estas islas son tan perfectas y compuestas que parecen ser artificiales; todas tienen un borde de rocas justo al nivel del mar, y desde allí se eleva espeso un montículo verde entre musgos y árboles*[45]. Y así en singladuras ciertamente placenteras, cambios de clima incluidos, penetraron en el fiordo Eyre para admirar sus glaciares y los témpanos que de los mismos se desprendían, y las loberías de sus roqueríos, pasaron por puerto Edén y cruzaron la angostura Inglesa, tras la que ingresaron a poco andar al golfo de Penas en medio de una fuerte tormenta, que con la misma parecían justificar su nombre. El extenso viaje, que los condujo a continuación desde las costas chilenas hasta las islas Marquesas y las Sandwich en el Pacífico central, Japón, China e India, cruzaron los mares Arábigo y Rojo, y pasando por el canal de Suez navegaron el Mediterráneo, y saliendo por Gibraltar concluyó en Cowes, el puerto inglés de la partida, tras poco más de diez meses de navegación en torno al globo.

Hubo asimismo otros viajeros, algunos anteriores y otros posteriores que pasaron a lo largo del Archipiélago Patagónico y pudieron dejar constancia escrita sobre sus diferentes sentimientos y reacciones a lo largo de su cambiante escenario natural. No se sabe a ciencia cierta cuántas otras relaciones puede haber, más de una tal vez oculta en las páginas de alguna memoria y que sólo el azar permitirá descubrir.

De esta manera se ha resumido la variada actividad registrada durante el siglo XIX en lo tocante al adelanto del conocimiento de la geografía del Archipiélago Patagónico que según se ha visto fue de grado sustancial, como no había sucedido antes.

45 *The voyage of the "Wanderer"* (London, Mac Millan and Co., 1883), pág. 117.

Siglo XX

Hemos escrito en otra obra, que si hay algo que caracteriza el adelanto del conocimiento geográfico del territorio magallánico durante la centuria vigésima, es el desarrollo de distintas actividades de investigación científica. Esta consideración de validez general adquiere relevancia particular para el caso del Archipiélago Patagónico, por el enriquecimiento que ha significado para la acabada comprensión de su importancia en variado sentido.

De partida, en lo que se refiere al adelanto de la hidrografía territorial, la tarea de exploraciones y levantamientos se mantuvo con intensidad durante las dos o tres primeras décadas del siglo, ya bajo la responsabilidad exclusiva de la Armada de Chile. Las operaciones, inicialmente de carácter sistemático y luego paulatinamente ocasionales abordaron principalmente la resolución del verdadero enigma geográfico que persistía todavía, como era el archipiélago de la Reina Adelaida, aspecto en el que se adelantó de modo progresivo como puede advertirse de la comparación entre los sucesivos mapas que fue entregando la Oficina Hidrográfica de Chile y recogidos a su tiempo por la correspondiente del Almirantazgo Británico (ahora era al revés). De ese modo, al cabo de tareas que de suyo son laboriosas, máxime si en aguas procelosas como son las de ese sector insular, lo que las hacía ser ímprobas y sacrificadas, los oficiales y personal de la Armada de Chile pudieron desarrollar una empresa de gran provecho. Para hacer más expresiva la noción de cambio obtenida de esa manera, basta decir que el territorio que hasta fines del siglo XIX era presentado en los mapas como un bloque compacto, al cabo de varios años de levantamientos prolijos devino con entera propiedad *el archipiélago de la Reina Adelaida*, compuesto por una cantidad innumerable de islas grandes (Rennell, Pedro Montt, Manuel Rodríguez, Juan Guillermos, Contreras, Vidal Gormaz, Maldonado, Chaigneau y Pacheco), medianas y pequeñas, además de islotes, rocas y arrecifes, en medio de un laberinto de pasos y canales, en una visión conjunta que recuerda el curioso mapa francés de "Las Islas Menudas" de 1587.

Todo ello, está claro, sin embargo del desarrollo de operaciones hidrográficas en otros sectores del Archipiélago, en una tarea igualmente progresiva que virtualmente no ha tenido término, pues aun en el presente todo buque de la Armada Nacional que pasa por ese territorio marítimo lleva como misión permanente la de relevar cualquier accidente desconocido o la de informar sobre

alguna modificación relativa a lo ya conocido.

La complejidad del Archipiélago Patagónico como expresión geográfica, con todo sólo pudo ser entendida a cabalidad una vez que tras los vuelos realizados durante 1944 y 1945 por la Misión Aerofotogramétrica Norteamericana, se pudo disponer de la cobertura fotográfica aérea de ese vasto espacio insular occidental y, más aun, luego que se tuvieron a partir de los años de 1980 las primeras sorprendentes imágenes satelitales. A su vista cabe una reflexión con la que creemos puede darse término a la consideración de este aspecto particular, esto es, la de que no obstante el colosal esfuerzo de casi cinco siglos, todavía hay, no cabe duda, zonas litorales de las islas (¡qué decir del interior!) y pasos marítimos que jamás han sido pisados o recorridos por ser humano alguno desde que el territorio cobró forma tangible. Si una excepción pudo darse, y mantenemos la incertidumbre, ella lo fue por el paso de uno que otro canoero nómade a lo largo de milenios.

Para concluir, afirmamos que resta mucho de enigma en la intrincada geografía archipielágica occidental.

Pero, además, como se ha visto, el adelanto del conocimiento ha supuesto la inclusión de nociones propiamente científicas sobre otros aspectos que en el gran conjunto hacen el total de la geografía de un territorio. Tal ha sido y es la ocupación de variadas misiones operativas que se han registrado durante el siglo XX y prosiguen hasta el presente.

Inició el ciclo la expedición científica sueca patrocinada por la Universidad de Upsala, a cargo del eminente botánico Dr. Carl Skottsberg y que se desarrolló entre 1907 y 1909, cubriendo diversas áreas de la Patagonia occidental desde el fiordo de Reloncaví hasta el extremo sur del continente. En territorio magallánico, objeto principal de los estudios, Skottsberg y compañeros visitaron diversas localidades en ambas vertientes andinas, desde el fiordo Baker hasta las islas Wollaston. Sus trabajos fueron básicamente botánicos y geológicos, en especial los primeros, que asumieron tal trascendencia que la posteridad les reconocería un carácter fundacional para el conocimiento científico de la distribución vegetacional y de la taxonomía fuego-patagónicas. Como sucediera con la primera expedición sueca de fines de la década de 1890, sus resultados fueron entregados al mundo académico en una notable publicación de varios volúmenes[46]. De este trabajo, digno de admiración por su enjundia informativa, merecen mención los dos primeros mapas

46 *Botanische Ergebnisse den Schwedischen Expedition nach Patagonien und den Feuerlande 1907-1909*, Upsala & Stockholm, 1911.

especializados conocidos que incluyen en su totalidad el distrito del Archipiélago Patagónico, como son las cartas fitográfica y orográfica de la Patagonia[47].

Pero, de modo complementario y aun no siendo de su especialidad, en el entendimiento de la universalidad académica que caracterizaba a los científicos de la época, Skottsberg consideró de interés hacer algunas observaciones de carácter etnográfico. Materia específica de esa preocupación fueron los kawéskar del Archipiélago con los que se encontró una y otra vez en sus navegaciones por el laberinto insular. Utilizando a una mujer indígena de impronunciable nombre, Akichakwarrakwiltee, en vista de lo cual optó por rebautizarla simplemente como "Emilia", el sabio sueco procuró introducirse tanto cuanto pudo en el cerrado mundo aborigen, recogiendo antecedentes variados, todos valiosos para la mejor comprensión de una etnia hasta entonces virtualmente desconocida científicamente y que por cierto poseen un valor permanente. De esta fase de su trascendente paso quedó un libro excelente, *The Wilds of Patagonia*[48], uno de los clásicos de la literatura austral.

Al cabo de sus estudios etnológicos que lo harían temprana y justamente célebre, realizados a contar de 1918 entre los yámana del canal Beagle e isla Navarino, y los sélknam de la isla grande de Tierra del Fuego, arribó a la zona de la península Muñoz Gamero el etnólogo alemán Padre Martín Gusinde, para dar término allí, con el estudio de los kawéskar que por allí aún sobrevivían (a los que llamó Halakwulup), a su importante último trabajo científico con el que habría de dar al mundo una visión moderna sobre tres de las cuatro etnias meridionales de América. Así, entre fines de setiembre de 1923 y comienzos de febrero de 1924 pudo realizar una provechosa permanencia de investigación. Para ello eligió establecerse en puerto Ramírez, que amén de ser uno de los centros tradicionales de recurrente paso de los indígenas, era desde hacía tiempo un paraje de concentración de los mismos desde el tiempo en que se había establecido allí una estación carbonera de la Armada de Chile, en donde aquéllos podían requerir algunos auxilios. De esa manera y con la experiencia que había ganado en los años precedentes entre yámana y sélknam, Gusinde pudo penetrar en el arcano étnico kawéskar y conseguir tanta información como pudo hacerlo del grupo que allí permanecía durante parte del año a lo menos.

El resultado de su investigación fue el primer estudio nunca

47 Véase del autor *Cartografía...*, citada, mapas 121 y 122.
48 Publicado por Edward Arnold, Londres, 1911.

antes realizado destinado a informar con la mayor amplitud y variedad posibles sobre los más diferentes aspectos del mundo de los cazadores marinos: su vida económica y material, su organización social, el mundo espiritual, incluyendo las ceremonias iniciáticas, el chamanismo, la lengua y otros rasgos esenciales de su cultura y, al fin, aspectos antropológicos. Toda esta información sin embargo demoró en ser conocida por razones ajenas a la voluntad del investigador y recién fue publicada en 1991, como parte de la magna obra de Gusinde, *Los indios de la Tierra del Fuego*, en el caso el tomo III, *Los Halakwulup*[49].

En 1930 otro religioso, el sacerdote salesiano Alberto M. De Agostini, que ya cimentaba su fama con sus exploraciones andinas en Tierra del Fuego y Patagonia, navegó el Archipiélago para alcanzar el fondo del fiordo Eyre con el objeto de reconocer el gran glaciar que cae allí y al que el explorador nombró *Pío XI*[50], como parte del conocimiento que buscaba sobre toda la configuración de la cordillera de los Andes Patagónicos en esa latitud y, en particular sobre el vasto *plateau* helado interior, más tarde conocido como Campo de Hielo Patagónico Sur.

Haciendo un paréntesis en los trabajos hidrográficos y estudios científicos, corresponde una referencia puntual a los primeros reconocimientos aéreos sobre el Archipiélago Patagónico realizados principalmente durante 1930 y 1931. Desde hacía años se procuraba romper el virtual aislamiento en que se encontraba la Provincia de Magallanes respecto del territorio metropolitano chileno, y con el auge de la aeronáutica durante los años de la primera postguerra mundial se vio en ella la posibilidad de una solución tecnológica para el problema. Fue así que en enero de 1930 se realizó el vuelo exploratorio pionero del comandante Arturo Merino Benítez, desde Puerto Montt y por etapas, que culminó en Punta Arenas el día 27. El vuelo se realizó con un hidroavión *Junkers*, en forma visual, siguiendo aproximadamente la ruta de navegación marítima. Así, Merino Benítez hizo el trayecto Puerto Montt-Puerto Lagunas (Aysén), desde allí a Puerto Edén, en el canal Messier, para continuar al Ancón Sin Salida y desde allí proseguir a Puerto Natales y Punta Arenas.

El exitoso *raid* pionero y la posterior exploración aérea practicada por el capitán Herbert Youlton en la sección norte de la

49 Centro Argentino de Etnología Americana, Buenos Aires.

50 Durante mucho tiempo se creyó que el mayor de los glaciares que se desprenden del Campo de Hielo Patagónico Sur era el Upsala, situado en la vertiente oriental del mismo (49° 59' S; 73° 17' O), pero los estudios realizados por el glaciólogo Masamu Aniya y otros especialistas demostraron que el más grande es en realidad el Pío XI (49° 13' S; 74° 00' O), pues no sólo posee mayor longitud (64 km), sino que su área alcanza a 1.265 kilómetros cuadrados, en tanto que la del Upsala es de 902 km2.

ruta elegida, que alcanzó hasta el área de Puerto Edén, hizo surgir el proyecto de establecer una línea aeropostal experimental que con el tiempo deviniera regular, para así afianzar y mejorar una más rápida comunicación entre el extremo meridional de la República y las provincias del centro de la misma.

En la propuesta inicial se consideraban tres alternativas de rutas: por el litoral del Pacífico, por la ruta interior de los vapores y cruzando la cordillera de los Andes Patagónicos a la altura de Chiloé en buena parte sobre suelo argentino, para reingresar a Chile por Última Esperanza. Desechada la primera por el alto riesgo sobreviniente a la permanente inestabilidad climática, y la tercera porque no se la consideró conveniente de momento, se optó por la ruta tradicional o interior de los canales patagónicos. En ese plan, en marzo de 1931 una escuadrilla formada por tres botes voladores *Dornier Wall*, al mando del capitán Manuel Hurtado, realizó un nuevo *raid* partiendo el día 19, amarándose en Puerto Lagunas, del que se partió el 22 con rumbo a Edén, para seguir el 23 a puerto Molyneaux (isla Madre de Dios), el 24 a Muñoz Gamero (¿Puerto Ramírez?) y arribar a Punta Arenas el día 27. El regreso se hizo por idéntica ruta entre los días 16 y 20 de abril. Las cambiantes condiciones del clima, llevaron a los *Dornier Wall* a enfrentar situaciones de tiempo con variable visibilidad y fuerza de viento, que ora los llevaron a volar casi a ras del agua (50 metros), ora a 7.000 pies de altura. Por eso el capitán Carlos Abel concluiría después en que: *El vuelo de aviones debe hacerse con cualquier tiempo, si se sabe que el punto de recalada está visible; pues durante el viaje siempre se encuentra toda clase de condiciones atmosféricas. Constantemente se encontrará con lluvia, neblina, granizo y nieve. En la región de los canales la lluvia no tiene importancia para llegar a impedir el vuelo, pues siempre deja ver partes donde poder situarse y llevar la navegación*[51].

No obstante la autorizada opinión del capitán Abel, la experiencia de los vuelos iniciales y de los que siguieron permitieron comprender la dependencia de los mismos de las condiciones climáticas, de constante mudanza y ocasionales turbulencias, pero así y todo se persistió en el propósito de establecer un servicio aeropostal que, en lo que atañe al distrito que interesa, utilizaría la ruta de sobrevuelo canal Messier-Puerto Edén (lugar de escala obligada elegido además como base para establecer una radioestación meteorológica) -canales Messier, Ancho, Concepción, Inocentes, Sarmiento-Seno Unión y

51 "Sobre la posibilidad de establecer un servicio aéreo regular en Puerto Montt y Magallanes", en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, tomo LXXVIII, N° 86, Santiago 1935, pág. 23.

Ancón Sin Salida, para seguir desde allí hasta Puerto Bories, nueva escala antes del tramo final hasta Punta Arenas[52].

El proyecto pasó por diversos azares y se consiguió ponerlo en operación regular en 1936, hasta que dos sucesivos lamentables accidentes ocurridos en la sección norte de la ruta (archipiélago de Chiloé) obligaron a su suspensión durante 1937. De esa experiencia quedaría además del reconocimiento aéreo obtenido, la estación de Puerto Edén que más tarde habría de servir para otros objetivos ajenos a su función original.

En 1935, entre fines de marzo y mediados de mayo, según se sabe navegó por la ruta tradicional del Archipiélago el arqueólogo norteamericano Junius B. Bird, acompañado de su esposa Peggy, en un trayecto iniciado en Puerto Montt y que habría de concluir en Magallanes oriental, destinado a obtener una comprensión acerca del poblamiento humano antiguo en el sur del continente. En tal plan realizó prospecciones y reconocimientos, que para lo que interesa sólo fueron preliminares y elementales, aunque no inútiles. Su gran tarea investigadora consagratoria como padre de la arqueología austral la realizaría allende los Andes, en la zona esteparia de Magallanes.

Entre los años 1946 y 1953 como también se ha visto precedentemente, se desarrollaron los estudios de la Misión Científica Francesa en Chile Austral a cargo de los antropólogos Joseph Emperaire y Louis Robin, que tuvieron un carácter principalmente antropológico y etnográfico, y secundariamente arqueológico, aspecto este en el que participó el primero y también su esposa Annette Laming, quien los proseguiría hasta su fallecimiento.

Los estudios de Emperaire-Robin, como bien se conoce, fueron los únicos desarrollados luego de los trabajos de Gusinde, y virtualmente los últimos científicamente válidos para el mejor conocimiento de la cultura kawéskar en tanto que la misma alentaba en el grupo supérstite de Puerto Edén[53]. Fue una tarea seria y profunda, posible gracias a la profesionalidad de los miembros de la Misión Francesa y a la convivencia que durante meses pudieron tener con los aborígenes. El libro que da cuenta de sus resultados, *Los nómades del mar*, es una pieza fundamental para el conocimiento de la etnia de los cazadores marinos del occidente magallánico, conjuntamente con

52 La ruta total se estimaba ser de 955 millas, o sea 1.570 kilómetros (P. Montt-Puerto Aysén 250/460; P. Aysén-P. Edén, por el istmo de Ofqui, 245/450; P. Edén-Puerto Bories, por el seno Unión, 240/440; y P. Bories-Punta Arenas 120/220.

53 En este aspecto de la secuencia de que se da cuenta se ha prescindido de la mención de algunas visitas puntuales realizadas por algunos científicos durante su viaje entre Punta Arenas y Puerto Montt o viceversa, dada su irrelevancia.

la obra precedente del religioso alemán.

En 1958 se realizó una expedición exploratoria patrocinada por la Royal Society de Londres, con la participación de investigadores británicos, chilenos y neozelandeses, bajo la dirección del prestigioso zoólogo Martín W. Holdgate. La misma tuvo objetivos de reconocimiento preferentemente botánico y se desarrolló entre la isla de Chiloé y la de Navarino, incluyendo naturalmente el Archipiélago Patagónico.

Puntuales, pero no por ello menos importantes fueron los estudios glaciológicos realizados durante los años 1968 y siguientes por el geólogo inglés John Mercer en los glaciares Témpano y Bernardo que desembocan en los fiordos homónimos (48° 45' y 48° 30' S; 74° O, aproximadamente), con el propósito de comprobar la antigüedad y fases de las fluctuaciones de la cobertura glacial durante el Pleistoceno, época determinante para el establecimiento de la vida natural y humana en el meridión. Sus trascendentes resultados han complementado los estudios previos realizados en los años de 1920-30 por el sabio sueco Carl C. Caldenius sobre sectores de la vertiente continental oriental y en la Tierra del Fuego, y son tenidos como esenciales para estudios especializados paleoambientales y paleohumanos.

Si hasta aproximadamente 1970 los trabajos científicos realizados en Magallanes habían sido una virtual exclusividad de especialistas extranjeros, principalmente europeos, que más allá de su mérito conllevaban como característica negativa el hecho de que sus resultados habían sido publicados en idiomas extranjeros, en obras (libros o revistas) de no fácil acceso para los estudiosos chilenos, inclusive con mucha posterioridad a su realización, a partir del año mencionado la fundación del Instituto de la Patagonia en Punta Arenas el año precedente, significaría en breve lapso una variación en esa tendencia histórica y con sentido positivo, al permitir que académicos del país y especialmente de la región (incluso con la colaboración de extranjeros si era el caso), pudieran realizar sus propias investigaciones y darlas a conocer sin retardo a la comunidad científica chilena y mundial, y aun al público en general a través de publicaciones regulares y ocasionales.

Ello fue posible porque el objetivo esencial había sido, como lo es hoy en día, el desarrollo de diferentes investigaciones y estudios en variadas disciplinas científicas (humanísticas y naturales), referidos exclusivamente a la región meridional americana, y el complementario de conseguir al mediano plazo que dicho instituto deviniera por la importancia de sus trabajos y publicaciones, por el valor de sus colecciones y la existencia de una comunidad académica con la que

se pudiera tener interlocución o intercambio, el centro obligado de referencia y consulta.

Así entonces, desde 1970 y en la medida que los recursos humanos y materiales lo fueron permitiendo se inició una tarea investigadora digna de encomio y que no conoce término, que ha ido desarrollándose sobre distintos sectores del vasto territorio meridional, en particular sobre aquellos menos conocidos para la ciencia.

La primera incursión en el Archipiélago Patagónico se realizó desde fines de setiembre hasta mediados de octubre de 1972, al participarse en un crucero de investigación del buque científico *Hero*, de la Fundación Nacional de Ciencias de los Estados Unidos. La hizo el zoólogo del Instituto William Texera, quien sobre la base de sus observaciones y registros pudo realizar posteriormente un interesante cuanto inédito estudio zoológico sobre la vida animal del distrito, a través de una serie de trece estaciones, desde Puerto Henry (isla Manuel Rodríguez) en la sección meridional del Archipiélago, hasta las islas Guayaneco.

Una actividad de gran importancia fue la realización del Proyecto "Transecta Botánica de la Patagonia Austral", que abarcó el territorio comprendido entre los paralelos 51° y 52° S y los océanos Atlántico y Pacífico. En lo tocante al Archipiélago Patagónico se incluyó la sección situada entre la cordillera Sarmiento (parte terminal de los Andes Patagónicos) y el Pacífico. Acordada en 1974 como una empresa conjunta de la Royal Society de Londres, la Comisión Nacional de Investigación Científica (CONICET) de Argentina y el Instituto de la Patagonia, los trabajos de campo se iniciaron en 1975 y se extendieron por varios años, contándose en el caso del distrito archipielágico con el apoyo de una nave de la Armada de Chile. La coordinación de los trabajos fue realizada conjuntamente por tres botánicos, el argentino Osvaldo Boelcke, el inglés David M. Moore y el chileno Edmundo Pisano.

En resumen fue un trabajo de una envergadura no conocida hasta entonces en el sur de América por los medios y recursos de todo orden comprometidos, en el que participaron numerosos especialistas en Chile, Argentina y Gran Bretaña, desarrollándose una labor provechosa como la que más en un ambiente de confraternidad académica especialmente significativo en las circunstancias por la que entonces pasaban las relaciones entre Chile y Argentina[54]. Sus

54 Referencia a la tensión diplomática generada a raíz del arbitraje del canal Beagle y sus consecuencias, que llegó a un grado tal que por momentos se temió que desembocara en la guerra, situación felizmente conjurada por la intervención de S. S. el Papa Juan Pablo II.

objetivos principales como fueron la elaboración de un catálogo completo y crítico de la flora de la región, incluyendo un mapa de la vegetación de la Transecta; y la determinación de correlaciones entre la distribución de las plantas y la vegetación, con características físicas tales como clima, suelo y otros, se consiguieron a la mayor satisfacción y aun se superaron en algunos aspectos[55]. Fue, verdaderamente, una empresa científica conjunta memorable y provechosa por demás.

En 1978, por otra parte, zoólogos del Instituto de la Patagonia, entre ellos Walter Sielfeld y Claudio Venegas, llevaron a buen término una prospección de otáridos en las costas de Magallanes, trabajo nunca antes realizado, que, en lo que toca al distrito archipielágico comprendió 48 estaciones de censaje en las zonas litorales e interiores para comprobar el estado de las poblaciones de las especies lobo común *(Otaria flavescens)* y lobo fino austral *(Arctocephalus australis)*, que en tiempo pretérito habían sido objetivo de una caza intensiva, casi agotadora en el caso de la última especie, obteniéndose un resultado sorprendente para el distrito de que se trata, por la cantidad existente de individuos de la valiosa especie pelífera, en su mayor parte en la jurisdicción geográfica del Archipiélago. Estos resultados permitieron con posterioridad la determinación de un nuevo distrito zoogeográfico en el litoral exterior de Magallanes.

Contemporáneamente el geógrafo Enrique Zamora y el climatólogo Ariel Santana, llevaron a cabo un estudio sobre las características climáticas de la costa occidental de la Patagonia, que comprendió el Archipiélago Patagónico, cuyos resultados permitieron hacer modificaciones de importancia en la tipología conocida hasta entonces, con el agregado de importante información referida a una zona geográfica cuyo clima era uno de los menos conocidos de Chile.

Pero sin embargo de los mencionados y de otros estudios e investigaciones contemporáneos o posteriores a cargo de especialistas del Instituto de la Patagonia, los trabajos científicos más trascendentes fueron los realizados por el botánico Edmundo Pisano. Ellos estuvieron referidos al aspecto propiamente fitogeográfico de todo el flanco occidental-sudoccidental de Magallanes, incluyéndose de modo particular el correspondiente al Archipiélago Patagónico. Al cabo de un prolongado estudio pudo elaborar un trabajo conclusional ciertamente importante, tanto que bien puede afirmarse de él que es el de mayor significación para el conocimiento de la vegetación, en

55 Los mismos fueron publicados en el libro *Transecta Botánica de la Patagonia Austral*, con un volumen adicional de planos, en Buenos Aires, 1985.

particular de las diferentes comunidades de plantas y su distribución geográfica, así como su relación florística y aspectos ecológicos y bioclimáticos, luego de los estudios fundacionales de Skottsberg, y que cimentaría su bien ganada fama como investigador y científico eminente[56].

Con la incorporación del Instituto de la Patagonia a la Universidad de Magallanes a partir de 1985, prosiguieron los trabajos científicos en el área del Archipiélago Patagónico, ampliados a contar de la década final del siglo XX a nuevas disciplinas tales como glaciología, oceanografía y micropaleontología, en todos estos casos de preferencia en las áreas periglaciales y aguas terminales de los fiordos continentales. Con ello y a lo largo de tres décadas el Instituto de la Patagonia, primero de manera autónoma y luego bajo el patrocinio de la Universidad de Magallanes, ha desarrollado una tarea ciertamente significativa en pro del más completo y acabado conocimiento científico de los biomas del Archipiélago Patagónico. Con esta actividad ha quedado para la historia como la primera entidad académica nacional en ocuparse de manera importante y sistemática de tan interesante distrito geográfico del territorio chileno.

En contemporaneidad con los trabajos mencionados, la Empresa Nacional del Petróleo (inclusive desde los años de 1960) y el Servicio Nacional de Geología y Minería, antiguo Instituto de Investigaciones Geológicas, realizaron investigaciones y reconocimientos ocasionales orientados tanto al más acabado conocimiento de la geología económica, como de la geología estructural, del Archipiélago los que en conjunto han permitido disponer de información actualizada para la elaboración de la *Carta Geológica de Magallanes*.

En 1990, bajo la conducción del montañista Jack Miller y con el auspicio de la National Geographic Society de los Estados Unidos de América tuvo ocurrencia la expedición exploratoria de la cordillera Sarmiento, denominación con la que se conoce la parte terminal de la gran cadena de los Andes (aproximadamente 51° 40'/-52° S), tenida como la última formación orográfica desconocida de Chile y probablemente de toda Sudamérica. La empresa permitió reconocer y aun escalar diversas cimas y descubrir en la costa del fiordo Taraba,

56 Entre los estudios más relevantes deben mencionarse "Bosquejo Fitogeográfico de Fuego-Patagonia" (1981), "Sectorización fitogeográfica del archipiélago sud-patagónico-fueguino (1985-86; 1989-90 y 1991) y "Los bosques de Patagonia Austral y Tierra del Fuego Chilenas" (1997), todos publicados en los *Anales del Instituto de la Patagonia* en los volúmenes correspondientes a los años mencionados. Además, a pedido de los editores, Pisano elaboró un estudio sintetizador particular sobre la tundra magallánica que fue incluido como capítulo en la prestigiosa obra colectiva *Vegetation of the World*, editada por la conocida institución Elzevier.

aledaño a la cadena de que se trata, un verdadero jardín botánico natural, de biota diversa y muy rica, y de insuperable belleza[57].

Hacia fines de los años de 1990, para concluir la mención de los más importantes trabajos científicos, cabe una referencia a los igualmente puntuales y ocasionales realizados por el Instituto de Fomento Pesquero, referidos a la biología y condiciones fisicoquímicas relacionadas de los mares del Archipiélago; y por la Corporación Nacional Forestal en lo tocante a las características ecológicas y a la biota del Parque Nacional "Bernardo O'Higgins", que cubre virtualmente toda la parte propiamente continental del distrito geográfico de que se trata.

Pero el siglo XX hubo de terminar con una secuencia de exploraciones que hicieron posible un hallazgo verdaderamente sorprendente. Se trata de las actividades realizadas por la Federación Francesa de Espeleología entre los años de 1997 y 2000.

Iniciadas con un reconocimiento preliminar en el sector del archipiélago Madre de Dios, cuyas características calcáreas eran conocidas desde muchos años antes, el mismo culminó con el hallazgo de rocas carstificables[58] en la isla Diego de Almagro, lo que suponía la posibilidad de encontrar formaciones naturales tales como cavernas y galerías, con la importancia intrínseca de constituir las mismas fenómenos únicos que les otorga la condición de patrimonio de la humanidad. Se trataba de los *karst* más meridionales del globo, subpolares y oceánicos, con "glaciares de mármol", esto es, formas esculpidas en rocas por obra de la lluvia de milenios y milenios, expresiones únicas en el mundo y de una belleza incomparable además, lo que entusiasmó a los espeleólogos franceses y los llevó a organizar una expedición en forma. Este notable hallazgo se había mantenido desconocido hasta entonces gracias a la ubicación remota del Archipiélago y a su clima rudo, circunstancias que habían bastado para alejar a muchos intrusos.

La nueva expedición iniciada a fines de 1997 satisfizo por demás a sus organizadores e integrantes. La exploración permitió confirmar el hallazgo tanto en Diego de Almagro (donde se exploró 1,1 kilómetros de galerías) y ampliarlo a la isla Madre de Dios. Al concluirla unos y otros estaban persuadidos de haber contribuido al

57 Información preliminar sobre esta expedición se publicó en la revista *National Geographic* (vol. 185, abril 1994), bajo el título de "Chile's uncharted Cordillera Sarmiento".

58 De Carst (karst), denominación técnico-geológica que designa al terreno calizo que por meteorización y disolución de aguas superficiales adquiere un aspecto careado, caracterizado por abundancia de crestas agudas, grietas, dolinas y, en profundidad, grutas y chimeneas (*Vocabulario Científico y Técnico*, Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Madrid, 1996).

descubrimiento geográfico de una de las últimas "manchas blancas" del planeta[59]. Las cavidades descubiertas conforman cortes geológicos importantes que permiten auscultar las montañas desde adentro. Los depósitos atrapados en su interior son un testimonio invaluable de los ambientes reinantes en el período Cuaternario o antes de él inclusive -cápsulas de tiempo-, y permiten estudiar el papel que juegan los glaciares y el clima en la evolución del planeta.

Lo visto y descubierto entonces obligó a programar una tercera campaña, que se desarrolló entre enero y febrero de 2000, debiendo sufrir sus participantes el rigor de un clima que virtualmente no dio tregua, amén del desafío técnico que supuso cada penetración exploratoria. Así y todo, sus resultados superaron lo que se esperaba pues se confirmó el enorme potencial de exploración de la isla Madre de Dios, donde se hallaron dos inmensas cavidades, hasta ahora las más importantes de Chile y posiblemente del hemisferio austral de la Tierra: el sumidero del Futuro, cuyo término se sitúa a 376 metros bajo el nivel superficial, y el sumidero del Tiempo, con 2.650 metros de desarrollo, entre otros sifones y galerías encontrados. En suma, apenas una parte de una maravilla geológica oculta, que hace de las formaciones ya conocidas un patrimonio único en el mundo[60].

Por si faltara y además de hacer posible el hallazgo de las evidencias de poblamiento humano más antiguo que se conoce para esta parte del continente, la expedición francesa del 2000 permitió encontrar novedosas especies zoológicas, entre otras el espectacular "ciervo volante", un coleóptero gigantesco *(Chiasognathus granti)*, desconocido antes para la entomofauna magallánica, extendiendo su campo geográfico entre tres y cuatro centenares de kilómetros más al sur de la localidad austral anteriormente determinada para su hábitat.

Y esto en Chile, en Magallanes, en el grupo Madre de Dios del Archipiélago Patagónico.

Sólo Dios sabe qué más se oculta en el arcano geográfico y natural de la última frontera territorial en la región meridional de América, que el hombre no consigue superar a satisfacción al cabo de casi cinco siglos de aproximaciones.

59 Afirmación contenida en el prospecto en que se anunciaba la realización de una nueva campaña exploratoria -"Última Patagonia- para el año 2000.

60 La formación geológica de que se trata despertó asimismo el interés de espeleólogos y científicos polacos, encabezados por Zdzizlaw Jan Ryn, ex-embajador de Polonia en Chile, contando con el patrocinio de la Universidad Jagiellonian. Tras una expedición preliminar de reconocimiento efectuada a fines de 2001, anunciaron la realización de una segunda para febrero de 2003.

III

LA AVENTURA ECONÓMICA

En nuestros estudios regionales, al ocuparnos de historias sectoriales dentro del vasto territorio de Magallanes, nos hemos referido a la ocupación económica de los diferentes distritos considerados, en tanto cuanto la misma ha significado la explotación de recursos naturales con permanencia humana continuada o, a lo menos, prolongada en el tiempo. En el caso del islario occidental que nos ocupa, por sus distintas y propias características ya conocidas como son la inclemencia climática y la lejanía de los centros de vida civilizada, aquélla antes que ésta, no es posible emplear con entera propiedad un concepto semejante. De allí que preferimos usar el de "aventura económica", por cuanto de verdaderamente aleatorio han tenido mayormente los diversos emprendimientos intentados a lo largo de casi dos siglos hasta el presente, conllevando por tanto el albur seguro de un fracaso.

Loberos y balleneros

Se ha mencionado antes la presencia de ingleses y norteamericanos con actividades de caza en los litorales de Patagonia y Tierra del Fuego. En lo que concierne al Archipiélago Patagónico y sin excluir la posibilidad de incursiones en años anteriores, dicha presencia con carácter recurrente debería situarse cronológicamente entre fines de la segunda década del siglo XIX (hacia 1818-20) y los años de 1860. La faena cinegética correspondiente tuvo desarrollo una vez

que se redujo la cantidad de pinnípedos en el archipiélago de las islas Malvinas, y de las Shetland y Orcadas del Sur en la Antártica, tras la caza intensiva a lo largo de dos o más décadas.

La razón remota que explica principalmente tal actividad se tiene en la expansión mercantil que hubo de darse en los hacía poco constituidos Estados Unidos de América, a contar de la última década del siglo XVIII, que conformó una expresión característica del ímpetu con que la joven república iniciaba su vida independiente. La misma mostró su mayor vigor entre los armadores de Nueva Inglaterra, región que poseía una notable tradición en la actividad marítima mercante.

De esa manera las naves *yankees* se dispersaron por los mares del globo, alcanzando inclusive lugares tan remotos como las costas del extremo meridional sudamericano. Aquí armadores y capitanes encontraron litorales poblados por millones de mamíferos marinos (otáridos) que tanto podían suministrar las siempre bien cotizadas pieles, como aceite y grasa (lobos de un pelo, *Otaria flavescens*; lobos finos o de dos pelos, *Arctocephalus australis*; y elefantes marinos, *Mirounga leonina*).

En rigor esos navegantes habían sido precedidos al promediar los años 70 de aquel siglo por otros que se hicieron presentes en el vasto espacio marítimo austral, por razón del interés de algunos armadores que se vieron afligidos por las circunstancias propias de la guerra anglonorteamericana, de ruinosas consecuencias para la economía neoinglesa, en especial para la isla de Nantucket, centro de la producción de aceite de ballena, cuyo principal mercado era Londres. Fue menester, entonces, para salvar del desastre de la actividad, buscar nuevos mercados y también mares más seguros para el trabajo de las naves cazadoras, que en uno y otro caso estuvieron libres de las vigilantes correrías británicas. De ese modo, algunos balleneros fueron a dar muy al sur llegando a conocer las islas Malvinas, cuya estratégica posición para el uso de la navegación pudieron valorizar cabalmente, haciendo de este archipiélago una especie de centro de operaciones. Allí, de paso, sus tripulantes pudieron advertir la cuantiosa riqueza animal que pululaba en sus quebrados litorales y la facilidad que mostraba su captura, comparada con la faena ballenera de suyo difícil y peligrosa.

Pronto, dadas las circunstancias desfavorables que se fueron presentando para la producción de aceite de ballena, cedió el ritmo de la correspondiente actividad cazadora y pasó a incrementarse aquélla referida a la captura de pinnípedos, especialmente de animales de piel fina. Contribuyó decisivamente a ello tanto la apertura del

mercado oriental (China), como del europeo, en este caso durante la última década del siglo XVIII, debido a las perturbaciones que sufrió el comercio por causa de las guerras que afectaban al continente.

En lo que a la región magallánica se refiere, la presencia de naves norteamericanas debió cobrar relevancia a partir del mismo período, como se advierte en una petición elevada en 1831 al Presidente Andrew Jackson por un grupo de armadores y capitanes de Stonington, en donde se le hacía saber que desde hacía más de treinta años ellos y otros residentes de ese puerto de la Nueva Inglaterra estaban dedicados a la caza en las costas patagónicas y fueguinas, utilizando a las Malvinas como lugar de encuentro y refugio[1].

En el distrito de que se trata la caza de lobos marinos y ballenas no puede diferenciarse por especialidad puesto que según se dieran las circunstancias las naves dedicadas a la misma tanto podían hacerlo con capturas exclusivas de animales peliferos o bien de cetáceos, en este caso para obtener aceite y esperma, que podían combinarse cuando las campañas no resultaban tan rendidoras como se esperaba, incluyéndose la caza de lobos de un pelo, igualmente para la producción de aceite. De cualquier modo, la actividad cinegética preponderante fue la referida a los lobos de ambas especies.

Los lugares preferidos para las operaciones estaban situados en el borde litoral del Archipiélago Patagónico y, en el caso de los lobos de dos pelos o finos en los parajes más expuestos y castigados del mismo, lo que les acarreó fama de temibles entre los navegantes por los riesgos que debían correrse, como se demuestra por la ocurrencia de tantos siniestros de los que no quedó registro alguno. Tal fue la conocida en el ambiente de los navegantes cazadores como *Coast of Padegony* -por Patagonia-, y en ella sitios tales como los islotes Evangelistas, las Devil Rocks, la isla White Horse, el cabo West Cliff de la isla Duque de York, entre muchos otros lugares cuyos nombres no se han conservado. Tal mala fama hizo que se considerara aquella costa *probablemente la más peligrosa en toda la historia de la caza foquera*, según ha escrito el historiador Briton C. Busch[2].

Los estudios científicos de años recientes a los que se ha hecho mención precedente permiten comprender mejor la importancia que pudo tener el distrito en la época de auge de la actividad. En efecto, de las 48 loberías censadas en 1978 por Walter Sielfeld y otros entre las latitudes 48° 54' y 52° 23', 43 están situadas en el

1 Cfr. del autor "Navegantes norteamericanos en aguas de Magallanes durante la primera mitad del siglo XIX", *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, volumen 17, Punta Arenas, 1987.

2 *The War against the Seals. A History of the North American Seal Fishery* (McGill-Queen's University Press, Kingston and Montreal 1985), pág. 207.

litoral exterior y aguas interiores adyacentes. De ellas 25 resultaron ser apostaderos exclusivos de lobos finos y el resto de lobo común o bien compartidos por ambas especies. Las mayores concentraciones de animales de piel fina se encontraron en la costa occidental de la isla Diego de Almagro, en islotes que enfrentan a la isla Virtudes y en otros situados frente a Madre de Dios[3]. En cuanto a las ballenas, desde largo tiempo se sabe de su frecuente presencia en aguas del golfo y canal Trinidad, y del canal Concepción, de lo que debiera suponerse con fundamento que en esos parajes pudieron operar los balleneros, particularmente entre los años de 1840 y 1860 según las referencias que se han compulsado.

Es imposible saber cuántas naves pudieron participar en estas faenas económicas. Sin duda fueron muchas, con una proporción abrumadora de aquéllas con bandera norteamericana. En un estudio que publicáramos hace algunos años dimos cuenta para el período 1821-1850 de la estadía de 37 embarcaciones ocupadas en la caza de lobos marinos y de otras 6 a la captura de cetáceos, esto es, ciertamente una fracción indeterminada de un total que hubo de ser mayor[4]. En cuanto a las naves de bandera inglesa, aparte de ser escaso su número, parece ser que operaron preferentemente en los años de 1820. Las relaciones de los capitanes King y Fitz Roy con cuyas naves aquéllas pudieron encontrarse ocasionalmente mencionan los nombres de las goletas *Prince of Saxe Cobourg*, mandada por Matthew Brisbane, *Uxbridge* y *Adeona*, ambas de propiedad de William Low, y *Mercury*. Con seguridad hubo también algunas más.

La caza intensiva practicada por largo tiempo acabó por diezmar, si no agotar a las poblaciones de otáridos del litoral del Archipiélago Patagónico y otros distritos de la antigua Magallania. Ello, unido al riesgo seguro que debían correr las embarcaciones en una zona de mares bravíos acabó por hacer antieconómica la explotación que, pasada la mitad de la centuria decimonona, disminuyó notoriamente hasta cesar prácticamente del todo.

Uno de los últimos en practicar la caza de otáridos fue el capitán norteamericano William Smiley, que ganaría fama por sus actividades marineras en aguas patagónicas y fueguinas. Del mismo aprendió el oficio otro nauta patagónico no menos afamado como fuera el argentino Luis Piedra Buena, y de éste, a su tiempo, el conocimiento cinegético pasó al marino portugués José Nogueira, radicado en la

3 W. Sielfeld y otros, "Prospección de otáridos en las costas de Magallanes", *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen 9, Punta Arenas, 1978.
4 *Navegantes...*, citado.

colonia de Punta Arenas hacia 1866.

A partir de 1870 Nogueira se ocupó de la caza de peliferos por los siguientes veinte años armando varias goletas que fue adquiriendo según crecían sus recursos (*Anita, San Pedro, Express* y *Martha Gale*), actividad en la que fue virtualmente el único empresario operador y que conformó la base de su enorme fortuna[5].

Anualmente se realizaban dos o tres campañas, con variable rendimiento en cueros, en faenas azás penosas en las que se foguearon capitanes y pilotos que más tarde harían emprendimientos por cuenta propia. En una de tantas navegaciones Nogueira descubrió un estrecho canal, largo de treinta millas, en el sector occidental del archipiélago de la Reina Adelaida, que pone en comunicación al golfo Sarmiento con el canal Castro, con cuyo uso es posible evitar la riesgosa navegación por el litoral de ese conjunto insular, contribuyendo así como lo habían hecho otros capitanes loberos al mejor conocimiento de la geografía marítima del Archipiélago Patagónico. Por esa razón la Armada de Chile dio su nombre al paso, en homenaje de reconocimiento al veterano nauta fundador de la marina mercante regional magallánica.

Pasado 1890 el rendimiento anual de la actividad cinegética comenzó a bajar notoriamente como consecuencia de la caza excesiva, virtualmente agotadora. Tal situación condujo al gobierno del Presidente Jorge Montt a establecer la veda de caza por un año a partir de 1892 y luego por otros cuatro, a contar de 1893. Después la veda se haría indefinida mirando a la protección del lobo fino.

Cesaron entonces las capturas en las costas y aguas del Archipiélago Patagónico y el interés mercantil por el rubro pelífero se trasladó a otros sitios del territorio meridional. Nunca más volvería a registrarse la actividad de antaño; tan sólo habría una que otra expedición clandestina ocasional y de menor monta, circunstancia que a la larga permitiría la recuperación de las especies de otáridos, en especial de los lobos de dos pelos a la vuelta de casi un siglo de tregua, como pudo comprobarse en el censo de 1978[6]. Tampoco podrá conocerse la cuantía de las pieles extraídas, sin duda millares y millares de piezas, pero para la historia quedaría la actividad como la primera manifestación de explotación económica de los recursos naturales del Archipiélago Patagónico.

5 Cfr. del autor *Nogueira el pionero* (Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas, 1985).

6 Por esa época se supo de la captura ilegal y clandestina de pinnipedos por parte de pescadores artesanales, para utilizar la carne de los mismos como cebo para las trampas de centollas. Ello llevó a las autoridades regionales a disponer medidas de control para evitar la depredación de tan importantes especies de la fauna regional.

Nutrieros y cipreseros

Entre las especies distintivas de la fauna mamífera del Archipiélago Patagónico se cuentan la nutria de río o "huillín" *(Lutra provocax)* y la nutria de mar o "chungungo" *(Lutra felina)*, ambos animales muy cotizados por su hermosa piel. De allí que desde antiguo se practicara su caza, tanto por los indígenas kawéskar, como además, a partir del siglo XIX, por los loberos, como una faena complementaria y con un carácter ocasional y puntual.

Sin embargo, con la decadencia de la caza de lobos de dos pelos y vista la demanda sostenida por pieles finas en el mercado europeo, del que Magallanes era un abastecedor tradicional, comenzó a cobrar relevancia la captura de nutrias, pero con carácter clandestino, debido a la protección legal de las especies, y practicadas por individuos marginales. Desconocedores en un principio de la forma requerida para atrapar a estos animales, estos sujetos, por lo común de baja ralea y dudosos antecedentes, debieron acercarse a los kawéskar, expertos cazadores como eran, para operar conjuntamente o bien, como lamentablemente fue de mayor ocurrencia, en particular con los más connotados de los nutrieros, forzándolos bajo amenaza o conquistándolos con el alcohol, habitualmente con un trato despótico y brutal según se ha mencionado antes.

Los nutrieros siempre fueron pocos y proliferaron, si el término puede ser utilizado, tras el poblamiento colonizador de Última Esperanza, en especial luego de la fundación de Puerto Natales, localidad con mejor accesibilidad al laberinto archipielágico del occidente. Los frutos de su actividad acabaron en las barracas de los compradores de cueros y pieles silvestres, para salir del país no pocas veces por la vía del contrabando hacia mercados paleteros como el de Buenos Aires.

En ese carácter la actividad persistió por décadas a lo menos hasta los años de 1960, cada vez más disminuida en vista del mayor control ejercido sobre las embarcaciones menores y los comerciantes del ramo.

De desarrollo contemporáneo fue otra actividad económica de explotación de recursos naturales en el Archipiélago Patagónico, ahora referida a la extracción de postes de ciprés de los canales *(Pilgerodendrum uvifera)*.

El auge de la crianza ovina a contar de la década de 1880 sobre las praderas esteparias de la vertiente oriental de Magallanes y la forma de explotación extensiva asumida por los colonos, que exigió

el cierre de los campos y la habilitación de potreros mediante el uso de alambrados, requirió del empleo de postes de madera. En su desarrollo, particularmente entrado el siglo XX cuando se impuso la modalidad de explotación latifundiaria, no tardó en advertirse que el ciprés de los canales se prestaba mejor que otras especies por su tamaño y la calidad de su madera, casi imputrescible. Así la demanda hizo surgir una ocupación especial, la de los cipreseros. Estos, por lo común eran patrones de embarcaciones que operaban por cuenta propia o por encargo de empresarios con negocios de abastecimiento en las localidades surgidas en la costa continental patagónica interior (Puerto Prat, Puerto Cóndor, Puerto Natales), o, inclusive en ocasiones por contratos de suministro convenidos directamente con las compañías ganaderas.

Cualquiera fuera el carácter en el que operaran, los cipreseros utilizando embarcaciones veleras fueron internándose por los sectores marítimos vecinos a la parte oriental de la Cordillera, buscando conjuntos explotables de la mencionada especie arbórea, y posteriormente cuando se agotó la disponibilidad de madera debido a la práctica habitual de la corta selectiva ("floreo"), pasaron al territorio del Archipiélago Patagónico. Se trabajó así por años en el corte de ciprés de los canales para la producción de postes de alambrado, particularmente en los litorales de la península Muñoz Gamero y zonas aledañas. Fue esa una faena escasamente controlada por la autoridad, si es que alguna vez lo fue, cuyo rendimiento no debió ser menor pues se supo de miles de postes destinados al uso de las grandes estancias magallánicas y quizá otro tanto para la exportación a territorio argentino, lo que a la corta condujo a la disminución notoria y aun a la virtual extinción de importantes cipresales. En el hecho la misma hubo de concluir antes de la mitad del siglo XX, en parte por la circunstancia que se menciona y en parte por el alejamiento progresivo de los lugares de extracción, lo que la hizo menos rentable cada vez, y, al fin, porque coetáneamente el abastecimiento del producto pasó a hacerse con árboles cortados en la zona marítima del Baker, en el vecino territorio de Aysén.

Consideramos a esta trascendente actividad para los efectos del aspecto de que se trata, por cuanto la misma ha utilizado, como utiliza, las rutas marítimas transarchipielágicas por necesidad obligada de la seguridad de la navegación, que es propia del carácter económico de la misma. Así, sin conformar propiamente una forma de explotación de recursos, sí ha constituido y constituye una manifestación del uso económico de las vías marítimas que transcurren por el Archipiélago Patagónico.

La presencia de los loberos, está visto, fue ciertamente trascendente para el mejor conocimiento de la Región Magallánica, y de ella en un aspecto no menor cabe destacar su involuntaria contribución a la revalorización y por consecuencia al uso del estrecho de Magallanes para la navegación interoceánica, reivindicándose su importancia como ruta más segura que la del cabo de Hornos, que se había preferido durante los siglos XVII y XVIII.

Tras ellos no tardaron en aparecer naves mercantes y de guerra, preferentemente británicas, que comenzaron a utilizar la ruta fretana y que también penetraron en los canales del Archipiélago Patagónico, valorando a su tiempo la seguridad que su navegación brindaba en comparación a los avatares de la ruta exterior oceánica. Ese tráfico ocasional e incipiente se fue afirmando una vez que se dispuso de las primeras cartas de navegación elaboradas por el Almirantazgo Británico, tras los trabajos hidrográficos de las memorables campañas del comandante Stokes y del teniente Skyring en los años 1828-30.

Pero un uso más continuado de la ruta intra o transarchipielágica hubo de registrarse hacia fines de la década de 1840. Para entonces se habían descubierto placeres auríferos en el territorio de California y fue así como muchísimos aventureros eligieron la vía marítima para trasladarse desde el este de los Estados Unidos de América hasta el territorio occidental. Aún con lo larga e incómoda que podía resultar la misma, fue preferida a la más corta ruta terrestre transcontinental, plagada de riesgos de diferente especie. Más que por embarcaciones a vela, que también la emplearon, la ruta a través del Archipiélago Patagónico devendría paulatinamente una exclusividad de los vapores cuyo uso en la navegación cobraba fuerza año tras año.

Sobre la base de variadas fuentes se ha podido hacer un registro preliminar de naves que utilizaron la vía de los canales patagónicos en la época de que se trata, sin duda incompleto, y que permite

saber del paso de 23 vapores y goletas sólo entre 1848 y 1850, todos con pasajeros y carga. Que el tráfico hubo de ser mayor se infiere de los varios restos de naufragios encontrados en diferentes lugares del Archipiélago, de los que no había ni hay constancia alguna sobre su ocurrencia, por parte de pescadores artesanales a contar de 1980 en adelante. Las piezas extraídas permiten filiar culturalmente los restos con formas en uso en la época de que se trata. Hay, además, un antecedente complementario indirecto que debemos al gobernador de la Colonia de Magallanes José de los Santos Mardones. Así, entre abril de 1849 y julio de 1850 fueron avistados 121 veleros y 21 vapores, subiendo de 120 los que se dirigían al puerto de San Francisco[7]. Si no en su totalidad, buena parte a lo menos de esas naves debieron navegar por los canales patagónicos.

Decaído ese tráfico en tanto que estuvo motivado por la fiebre aurífera californiana, el relevo no tardó en hacerse por cuenta de los vapores cuyo empleo se había generalizado en la navegación comercial interoceánica. En un principio uno que otro barco pudo practicar la ruta interior que devendría tradicional: de sur a norte canales Smyth-Castro-Esteban-Inocentes-Concepción-Ancho-Charteris-Grappler (o paso del Abismo) y Messier; o bien la variante de los canales Smyth-Collingwood-Sarmiento-Inocentes, etc., que pareció ser la más frecuentada con el correr del tiempo. La conjetura es válida desde que parece obvio que se eligiera la misma, en cualquiera de sus modalidades, por sobre la de la costa exterior siempre riesgosa por el mar embravecido y su tiempo endemoniado. De haberse dado como se supone, inicialmente se manifestó con un movimiento ocasional e irregular, pero a partir de mayo de 1868 el tráfico asumió un carácter regular una vez que The Pacific Steam Navigation Company o Compañía Inglesa de Vapores dio comienzo al servicio quincenal de transporte de pasajeros y carga entre Liverpool y Valparaíso, con el vapor de ruedas *Pacific*. Fue ese un verdadero hito en la navegación mercantil por aguas magallánicas.

La buena acogida que tuvo el servicio, tanto movió a la compañía inglesa a afectar al mismo nuevos vapores, movidos a hélice y de mayor tonelaje y capacidad, así como a aumentar la frecuencia de viajes de dos a cuatro mensuales, de ida y regreso. De ese modo la historia institucional consignaría en sus anales como un verdadero logro el paso fácil por el canal Smyth del vapor *Magellan* (2.856 toneladas de registro grueso, esto es, prácticamente el doble del

7 Cfr. del autor *Historia del Estrecho de Magallanes* (Editorial Andrés Bello, Santiago, 1977), pág. 163.

peso del antiguo *Pacific*), en 1873.

En 1870 se sumaron al movimiento regular interoceánico Europa-Pacífico sudoriental las naves de la compañía alemana Kosmos, que desde un principio pasaron a utilizar la ruta interior archipielágica como vía exclusiva, según lo observaría una década después el naturalista británico R. W. Coppinger, y posteriormente, barcos de otras compañías generándose así un tráfico que fue creciendo paulatinamente y más que decuplicándose al promediar la primera década del siglo XX, según se infiere del efectivamente registrado para el estrecho de Magallanes[8]. Del mismo un segmento importante aunque indeterminable empleó la ruta transarchipielágica. Esta, debe señalarse, tanto comprendió a la tradicional ya descrita, en el sentido sur-norte y viceversa, cuanto a una alternativa más corta que derivaba del canal Concepción al de Trinidad, para salir por el golfo homónimo al Pacífico, igualmente en doble sentido. Esta segunda ruta fue elegida al parecer por naves de mayores porte y tonelaje.

Por cierto que se trató de un tráfico que no estuvo exento de riesgos, teniendo como tenía ocurrencia en un distrito marítimo cuya hidrografía, según se sabe, aún distaba de ser bien conocida. Rocas y bajos desconocidos, maniobras defectuosas o bien fallas mecánicas, en este caso sólo ocasionales, fueron así causa de siniestros de diferente envergadura, desde meras varazones hasta accidentes con pérdida total de naves, de los que no siempre se tuvo registro. Una compulsa hecha para el período 1844-1914 da cuenta de 33 siniestros en la ruta de los canales patagónicos, 25 de ellos con pérdida total de naves, con innumerables víctimas humanas y cargas completas (véase Apéndice I al final).

La historia particular de la Pacific Steam Navigation Company conservaría para la posteridad uno de estos siniestros, que afectó al vapor *Cotopaxi*, y que provocó sensación en su época por las circunstancias en que tuvo ocurrencia. La nave pertenecía a una generación de barcos a los que se había incorporado una serie de innovaciones tecnológicas y mejoras en lo tocante al confort y comodidad del pasaje; desplazaba sobre 4.000 toneladas, peso importante para el tiempo en naves de su tipo.

El 8 de abril de 1889 el *Cotopaxi* navegaba por el estrecho de Magallanes a la altura del cabo Froward en medio de una cerrazón, cuando, inesperadamente, se produjo una colisión con el vapor alemán *Olimpia*, que lo embistió por el lado del estribor. La presencia de ánimo y la competencia profesional del capitán H. W. Hayes permitieron que la nave pusiera rápidamente rumbo a la

costa, buscando un sitio para varar y ver allí la forma de reparar el daño que parecía importante, maniobra que se consiguió realizar con entera felicidad. Al cabo de tres días de trabajos durante los cuales los oficiales y tripulantes con acuciosidad e ingenio pudieron hacer la tarea gruesa de reparación como para dejar al buque en estado de navegar, se logró zarpar y así al amanecer del día 12 el vapor correo ingresaba al canal Smyth. Tres días después, navegando por el canal Messier al norte de la Angostura Inglesa hacia las 14.30 horas el barco tocó una roca que no figuraba en la carta.

De inmediato se constató que el vapor no podía mantenerse por mucho tiempo a flote. Afortunadamente los botes se habían mantenido en situación de alerta desde la colisión con el Olimpia *y se dio la orden de arriarlos. A bordo del* Cotopaxi *había 202 personas, pero dentro de ocho minutos todos lo habían abandonado, y dos minutos más tarde el buque se hundía por la popa. Tal hazaña sólo pudo haberse efectuado mediante la mayor pericia y disciplina, y es tanto más notable porque entre los sobrevivientes había dos enfermos paralíticos, los que fueron desembarcados con toda felicidad por un miembro de la tripulación, Charles Dalton, durante los escasísimos minutos que el barco se mantuvo a flote. Los botes pusieron rumbo a la Isla Wellington. Allí se les dio vuelta, y con los fondos hacia arriba sirvieron de refugio a las mujeres y niños. Se recolectó madera traída por las mareas y se mantenían los fuegos constantemente prendidos. Agua había en abundancia, pero como alimentos no había sino sebo de cordero, que la corriente había botado a tierra entre los restos del naufragio. Dos días más tarde, todo el grupo se dirigió a remo hacia el Continente, y al día siguiente fueron recogidos por el vapor* Setos *de la Línea Kosmos. El incidente constituye una de las grandes epopeyas del mar, y tanto el Capitán como la tripulación, recibieron después innumerables demostraciones de aprecio y gratitud de parte de los pasajeros*[9].

Desde el registro más antiguo que se ha podido compulsar hasta el presente (2003) se sabe de 187 siniestros marítimos ocurridos en el Archipiélago Patagónico, en su inmensa mayoría en la ruta tradicional de navegación desde el canal Smyth al Messier y viceversa. De ellos 42 lo fueron con pérdida total de naves y el resto con averías de variado grado que permitieron el posterior rescate.

De entre tantos accidentes, además del protagonizado por el

8 Martinic, *op. cit.*, 168 y 169.

9 Arthur C. Wardle, *El vapor conquista el Pacífico. Anales de las hazañas marítimas 1840-1940* (Valparaíso, 1940), págs. 159 y 160.

Cotopaxi quizá el que produjo mayor conmoción pública fue el choque con una roca y posterior hundimiento del vapor nacional *Moraleda*, ocurrido en la parte final del canal Smyth en su trayecto desde Puerto Montt a Punta Arenas, y que ocasionó numerosas víctimas (1940). El siniestro tuvo lugar en un sector de dicho canal conocido como "cementerio de barcos", por los restos visibles de diferentes accidentes. Además del Smyth que concentra un buen número de estos hechos, otros lugares con frecuencia de accidentes son el canal Sarmiento, la Angostura Inglesa y el canal Messier (ver Apéndice I).

Ello refleja tanto la natural peligrosidad de una ruta donde abundan los riesgos en forma de rocas y bajos desconocidos, como también, en ocasiones, la poca acuciosidad de capitanes, pilotos o prácticos. Atendidas estas consideraciones, la Armada de Chile, que ejercita la autoridad marítima en aguas de la República, ha debido instalar a lo largo de poco más de un siglo casi un centenar de señales (faros y balizas ciegas), en el interés por cautelar de la mejor manera la seguridad del tráfico por las rutas del Archipiélago Patagónico[10]. Este aspecto particular conduce necesariamente a la mención de una tarea habitual que no por rutinaria es menos importante, como es la de la revisión y el mantenimiento periódico del sistema de señalización y su incremento, si es el caso, y que se cumple regularmente por unidades menores de la Armada de Chile con base en Punta Arenas, en lo que se conoce como "el servicio silencioso", meritoria faena naval que no pocas veces pone a prueba la pericia y el coraje de los hombres de la institución por las condiciones ambientales en que se desarrolla.

No obstante los hechos lamentables a los que se ha hecho referencia ocurridos en el trayecto marítimo de que se trata, el tráfico mercante a lo largo del Archipiélago Patagónico continuó creciendo y llegó a su culminación hacia 1913-14. Para entonces lo realizaban vapores de una decena de compañías, de manera regular, amén del paso ocasional de naves de diferentes armadores nacionales y extranjeros, mayormente europeos. No se dispone de registros respecto del número de naves que practicaban la ruta, pero *a priori* el mismo pudo ser de unas cuatro al día, vale decir, alrededor de unas 1.500 por año.

A partir de agosto de 1914, la Gran Guerra Europea, devenida

10 De ellas 2 son faros habitados (Fairway y San Pedro), 76 automáticos y 17 boyas ciegas; exceptuadas cuatro que se encuentran en la zona del estrecho Trinidad, el resto corresponde a la mencionada como ruta tradicional. El total de señales marítimas con que cuenta la jurisdicción magallánica alcanza a 566.

a poco andar en mundial, afectó de manera notoria el tráfico ultramarino que se desarrollaba por la vía del estrecho de Magallanes, parte importante del cual utilizaba la ruta interior del Archipiélago Patagónico en la continuidad navegatoria hasta el golfo de Penas.

Del riesgo que pudieron correr las naves mercantes de las potencias beligerantes aun en aguas distantes del teatro principal de los combates, da cuenta cabal un incidente acaecido al trasatlántico *Ortega* de la insignia de The Pacific Steam Navigation Company[11].

El 19 de setiembre de 1914 este barco navegaba por el Pacífico en ruta desde Valparaíso a Punta Arenas, en una vía diferente a la habitual. Hallándose hacia los 51° S fue avistado e identificado como nave enemiga por el crucero alemán *Dresden*, que remontaban el océano procedente desde el sur para encontrarse con el resto de la flota comandada por el almirante *graf von Spee*, el que ordenó detenerse al mercante con disparos de advertencia. En vez de obedecer, el capitán del *Ortega* dispuso penetrar al Archipiélago Patagónico por el canal Nelson, operación que no estuvo exenta de riesgos pues se carecía de planos para navegar en ese paso y no se sabía de barco alguno de su calado (26 pies) que hubiese intentado hacerlo[12].

Así, en una singladura que recordaría a aquéllas propias de los lejanos tiempos del descubrimiento y primeras exploraciones, el *Ortega* penetró cuidadosamente en el laberinto insular, precedido por uno de sus botes cuyos tripulantes iban practicando sondajes en la ruta y comunicando los resultados al capitán; ello en navegación diurna, pues en las noches se anclaba para mayor seguridad. De ese modo en lenta navegación el barco británico siguió el curso del estrecho Nelson, continuó por el canal Smyth y llegó a bahía Isthmus.

El pasaje por estos fjords, recordaría un testigo, *se imprimió vívidamente en la mente de los que lo presenciaron; el paisaje era espléndido y fue un espectáculo verdaderamente magnífico ver la salida majestuosa del sol detrás de las altas montañas cubiertas de nieve, sobre la superficie negra de las aguas del Estrecho y entre los escarpados picos que se elevaban a ambos lados de nosotros, montañas de roca y de nieve, daban la impresión de que estábamos*

11 Construido en 1906 y con 7.970 toneladas TRG.

12 Este fue el primero de otros varios episodios de las operaciones marítimas de la Gran Guerra Europea en aguas chilenas. Los otros fueron la batalla naval de Santa María o Coronel (1-XI-1914); el ocultamiento y búsqueda del *Dresden* en el archipiélago fueguino, luego de la derrota alemana en las islas Malvinas (9-XII-1914-14-II-1915); la captura y hundimiento del velero inglés *Conway Castle* (26-II-1915) y el hundimiento de la nave alemana en la bahía Cumberland de la isla Más a Tierra del archipiélago de Juan Fernández (14-III-1915).

en tierra de duendes. Veíanse saltos de agua helados por aquí y por allá, y a trechos alguna roca que se asomaba, y cuyo peligro debía ser evitado. Era el esplendor desolado en su forma más atemorizadora, pues no se encontraba un solo vestigio de vida humana. Y así seguía, mientras la tripulación con voluntad, porfía y paciencia, trabajaba hora tras hora[13].

De ese modo el *Ortega* prosiguió hacia el sur por el canal Smyth y penetró sin novedad al estrecho de Magallanes, arribando con felicidad a Punta Arenas, puerto en donde se había difundido la noticia de su hundimiento el día 20 con todos los pasajeros y tripulantes que portaba[14]. Desde allí la nave siguió al Atlántico, rumbo de Europa, protegido por el crucero de su misma nacionalidad, *Glasgow*.

Con la llegada de la paz cuatro años después, el movimiento marítimo por los canales patagónicos no se recuperó como pudo esperarse, a consecuencia de la apertura del canal de Panamá, cuyo influjo negativo se vino advertir sólo hacia 1919-20.

Así el tráfico decreció visiblemente con relación al tiempo anterior a la guerra, circunstancia que se hizo más notoria luego que en 1922 el Gobierno de Chile pusiera en vigencia la ley de cabotaje aprobada en 1918[15]. A raíz de ello The Pacific Steam Navigation Company determinó poner término al servicio transoceánico entre Liverpool y Valparaíso -vía estrecho de Magallanes- que se había mantenido por más de cuatro décadas y media, decisión que si fue de importancia para el comercio marítimo del país, más lo fue para Magallanes, para el puerto de Punta Arenas en particular, que había tenido en ese servicio uno de los fundamentos históricos de su sorprendente desarrollo a partir de los años de 1870.

Disminuido y todo, el movimiento marítimo por las aguas del Archipiélago Patagónico prosiguió, aunque sufrió una nueva merma tras el inicio de la Segunda Guerra Mundial, caída de la que no lograría recuperarse sino hasta la entrada la década de 1960.

Desde entonces el tráfico ha mostrado una recuperación manifiesta alcanzando al presente, año 2002, una cantidad ligeramente superior a las 500 naves al año[16]. Esta cantidad está referida únicamente a las naves mayores que pasan por el Archipiélago Patagónico de sur a norte y viceversa por la ruta tradicional interior y a aquellas

13 Wardle, *op. cit.*, pág. 184.

14 Entre los pasajeros del *Ortega* se contaban 300 voluntarios que se habían embarcado en Valparaíso para combatir en Europa bajo las banderas de Francia.

15 Esta ley debía entrar en vigencia diez años después de su promulgación, o sea en 1928, pero se adelantó la misma primero a enero de 1923 y luego al mes de agosto de 1922.

que ingresan a y salen desde Guarello para cargar carbonato de calcio, quedando por tanto excluídas las embarcaciones menores que desarrollan faenas de pesquería en las aguas interiores. El tráfico de naves mayores está compuesto por aquellas que lo hacen en forma regular u ocasional, normalmente barcos graneleros, tanqueros y gaseros, más los transbordadores que desarrollan un itinerario regular con vehículos y pasajeros entre Puerto Montt y Puerto Natales, y los cruceros de turismo durante la estación veraniega[17].

Los proyectos quiméricos

El espejismo de la crianza pastoril

Hacia las postrimerías del siglo XIX la crianza extensiva de ovejas en la zona oriental de Magallanes conformaba una realidad que sorprendía vistos la rapidez y éxito con los que había logrado implantarse, el progreso que había traído en la actividad general y en la vida del territorio y las fortunas que comenzaban a surgir como consecuencia directa de la explotación ovina.

De allí que ante una realidad así de evidente, una vez que el esfuerzo pionero copó virtualmente todos los campos disponibles situados al este y al norte de la cadena de los Andes Patagónicos y Fueguinos, fueron muchos los que discurrieron que podían quizá encontrarse terrenos en zonas de ultracordillera que resultaran aptos para la crianza pecuaria, no obstante que se sabía en forma general sobre la rudeza del clima en ese ámbito geográfico. Si esta última noción pudo desanimar a la mayoría antes de que se plantearan seriamente la empresa, hubo otros más animosos que persistieron.

16 Antecedente suministrado por la Gobernación Marítima de Magallanes sobre la base del registro realizado por el faro Fairway (192 barcos de sur a norte y 250 de norte a sur en el año 2002) y por el faro San Pedro (215 y 271 respectivamente). La diferencia corresponde al tráfico de transbordadores que sólo es registrado por la segunda estación. El movimiento correspondiente a Guarello se estima en una veintena de entradas y salidas por año.

17 La única restricción que hay para el tráfico marítimo por la ruta tradicional se refiere a la Angostura Inglesa, cuyo paso está habilitado únicamente para buques de hasta 180 metros de eslora. Esa es la razón por la que naves de mayor longitud, como es el caso de los tanqueros, utilizan el estrecho Trinidad para ingresar o salir de las aguas del Archipiélago Patagónico.

Uno de cuantos tuvo en mente tal posibilidad fue Cruz Daniel Ramírez, que se haría famoso en su época por sus empresas poco afortunadas[18]. En lo que se refiere al Archipiélago Patagónico dos fueron sus objetivos: la península Muñoz Gamero y la isla Wellington.

De todos los distritos del occidente magallánico, Muñoz Gamero hubo de ser uno de los más considerados durante la época colonizadora. La magnitud de su territorio y su aparente riqueza, además de su relativa proximidad a Punta Arenas y las comarcas pobladas de Última Esperanza, como su inmediatez a la ruta de navegación de los vapores de tráfico local, nacional y de ultramar motivaron el interés de potenciales colonos, máxime si se tiene en cuenta que las características de relieve y vegetación de sectores determinados del litoral occidental de la península apreciadas desde el mar los hacían aparecer como probablemente aptos para la explotación pecuaria.

De esa manera entonces en los planos catastrales finiseculares apareció la tierra de Muñoz Gamero (entonces conocida como Tierra del Rey Guillermo IV pues se tenía a la península como una sola unidad con la actual isla Riesco), como una vasta área de poco más o menos 400.000 hectáreas de terrenos disponibles para la colonización en su porción occidental.

Ramírez, favorablemente impresionado por el aspecto de las llanuras costeras en la vecindad de bahía Hartwell, se instaló hacia 1899 en esa comarca erigiendo las construcciones e instalaciones para una pequeña estancia de cría de ganado. Tan practicable se estimaba la actividad económica en el lugar, que el Supremo Gobierno determinó por ese mismo tiempo crear una población estable en dicho punto, propósito que sin embargo nunca llegó a materializarse.

La precaria calidad pastoril de los terrenos por razón de lo húmedo del ambiente, con suelos pantanosos y falta de pastos adecuados para la alimentación de los animales, hicieron que la explotación de Ramírez deviniera poco económica, forzándolo al abandono del lugar. Allí, al cabo de algunos años, quedarían

18 Este era un colono chileno radicado desde largo tiempo en Punta Arenas. En 1877 había traído una partida de ovejas para intentar su crianza (el segundo en hacerlo después de Henry Reynard), que colocó en la isla Magdalena, estrecho de Magallanes, pero la experiencia fracasó. Tuvo más suerte en sus diligencias y empeños para apoyar la creación de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego en 1893 y de la Sociedad Ganadera de Magallanes en 1902, aunque, en el caso de la primera, su concurso acabó por no ser bien recibido tras la muerte de José Nogueira (titular de la gran concesión fueguina para cuya explotación debía constituirse una compañía pastoril). Al parecer tuvo más suerte en la segunda sociedad que intervino.

construcciones diversas, muelle y corrales como elocuente testimonio de su esfuerzo poblador, del que únicamente se conservaría el nombre del pionero en la localidad que fuera teatro de su fallida experiencia colonizadora[19].

A pesar del mal éxito de Ramírez, con posterioridad la Sociedad Colonizadora de Ponsonby y Última Esperanza obtuvo la concesión de una fracción de 47.500 hectáreas de terrenos en la que quedó comprendida la subpenínsula occidental de Muñoz Gamero, incluidos los antiguos campos de Ramírez, territorio tenido como el único con alguna posibilidad de aprovechamiento en el distrito. La concesión fue traspasada en 1906 a la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, compañía que la mantuvo durante muchos años sin que llegara a emprenderse sobre tales campos explotación alguna conocida.

En lo que se refiere a Wellington, la mayor de las islas del Archipiélago Patagónico, tanto que se estima que tiene una superficie semejante a la isla grande de Chiloé (aproximadamente 9.000 kilómetros cuadrados), la misma quedó comprendida en varios remates de arrendamiento de campos fiscales ocurridos durante los primeros años del siglo, habida cuenta únicamente de su vasta superficie, pues sobre sus características naturales no se sabía absolutamente nada.

Hasta donde ha sido posible investigar el primer interés por su eventual explotación económica se tuvo en 1889, cuando un grupo de inversionistas de Santiago encabezados por Cruz Daniel Ramírez remató el arrendamiento de la isla. Éste exploró la isla entre febrero y marzo de ese año a fin de comprobar sus posibilidades. Más que penetrar con tal propósito, cosa virtualmente imposible por lo abrupto del terreno y la espesa vegetación, pensamos que Ramírez debió hacer reconocimientos puntuales en el quebrado litoral insular, buscando los sitios más aparentes para su propósito. Alentando alguna esperanza de explotación despachó en abril de ese mismo año a la goleta *Henriette* con un cargamento de materiales para construir una casa que representaría el inicio de la colonización. Entre tanto Ramírez había viajado a Valparaíso para participar a sus asociados las posibilidades que podía tener el proyecto colonizador. Poco o nada favorable debió ser la acogida por parte de aquéllos, puesto que del proyecto jamás volvió a saberse.

Años después, en 1905, el Supremo Gobierno concedió a unos tales Aurelio Ruiz y Jorge Dorzo el arrendamiento de la isla y por

19 Contemporáneamente se realizó una explotación de cipresales en el litoral de Muñoz Gamero, pero se desconoce si la misma pudo ser por cuenta de Ramírez.

plazo indefinido. Los beneficiarios se comprometieron a introducir en Wellington nada menos que 500 familias de inmigrantes y ¡a construir un ferrocarril de cien kilómetros de vía!, peregrina iniciativa cuyo objetivo no llegamos a comprender, y todo ello en el plazo de seis años. Va de suyo que este disparatado proyecto no pasó de su enunciado y del mismo tampoco nunca volvió a tratarse.

El contenido de la propuesta pone de manifiesto el craso desconocimiento de los arrendatarios acerca de las dificilísimas condiciones naturales de la isla que imposibilitaban entonces - como imposibilitan aun hoy- obras como las aventuradamente proyectadas[20].

Lo expuesto basta para ejemplarizar cómo en los inicios del siglo XX algunos ilusos impenitentes conseguían sin embargo embaucar a los burócratas ignorantes de Santiago, que hundidos en sus confortables asientos desconocían en absoluto la realidad geográfica de Chile al sur de Puerto Montt. Así se entiende que todas las grandes concesiones territoriales hechas en la Patagonia occidental durante la primera década del siglo estuvieran fundadas en ofertas de introducción de millares de inmigrantes europeos y de inversiones cuantiosas para fines poblacionales y productivos, y que a la corta se revelaron en su inmensa mayoría como fracasos estruendosos al demostrarse lo irrealizable de sus promesas, supuesto que las mismas hubieran sido formuladas de buena fe, pues no pocas veces se trató de meras especulaciones para tentar y engañar a incautos.

Mientras así sucedía en torno a Wellington, otros ilusos pensaron en la colonización de terrenos situados en el fiordo Peel, "Tierras de Peel" en la época. Tal sucedió en 1905 con Vicente Pisano, un inmigrante uruguayo que poseía un importante establecimiento de comercio en Punta Arenas, quien intentó introducir ganado en esos parajes, aunque sin éxito, por lo que abandonó el intento. Años después, en 1912, unos tales Walter Harries y E. Jones, bien porque hubieran conocido antes esos lugares o porque hubieran tenido referencias de terceros, propusieron al poderoso empresario mercantil y ganadero Mauricio Braun realizar una expedición de reconocimiento de los terrenos de Peel, teniendo en miras una

20 El 28 de febrero de 1915 se hizo un remate de arrendamiento de tierras fiscales vacantes en Magallanes, entre las que se incluían la isla Wellington, las "Tierras de Peel" y la sección oriental del archipiélago de la Reina Adelaida, tenida como una gran isla, antecedente que por sí solo revela la incomunicación en que se hallaban los servicios públicos entre sí, pues los levantamientos hidrográficos de la Armada de Chile ya habían permitido conocer que en aquella área había una multitud de islas. Hasta donde se sabe, aquel remate fue el último conocido en que se incluyeron tierras del occidente magallánico.

eventual explotación colonizadora. Para el efecto se despachó una comisión exploratoria en la lancha *Josefina*, de la insignia de Braun & Blanchard, de cuyo resultado no se tiene información, pero que se presume negativo por cuanto dichos terrenos como los del resto del vasto territorio archipielágico situado al sur del fiordo Baker son inaptos para cualquier explotación de carácter pastoril.

Corrieron los años sin que quedara fruto aparente de tantos inútiles y no siempre gratuitos esfuerzos, hasta llegar a 1920. Entonces los hermanos Lindor y Reinaldo Caro, avecindados en Puerto Natales, se establecieron en terrenos litorales que les parecieron propicios para el pastoreo, ubicados en el sector conocido como Ancón Sin Salida, en el linde oriental del Archipiélago Patagónico. Introdujeron vacunos, explotación que mantuvieron con gran esfuerzo combinándola con la corta de ciprés y la captura de nutrias, consiguiendo así afincarse porfiadamente, dando origen al único establecimiento permanente de crianza pecuaria en la zona noroccidental de Muñoz Gamero y de todo el Archipiélago que virtualmente llegó hasta nuestros días[21].

En 1925, por fin, tuvo ocurrencia el postrer intento por colonizar en la sección occidental de Magallanes. Lo protagonizó Finn Samsing, un emprendedor noruego que operaba como armador y comerciante en el puerto de Punta Arenas. Tal circunstancia le facilitó los viajes de exploración, uno de los cuales lo llevó a conocer los terrenos situados en la parte final del fiordo Eyre, los que le parecieron aptos para una experiencia pastoril. Así se instaló en 1925 en los terrenos planos de relleno glacial situado en dicho paraje que enfrentaba al enorme glaciar Pío XI. Construyó allí edificios e instalaciones y llevó ovejas, vacunos y caballos. Ahí estaba, empeñado y esperanzado en su esfuerzo, cuando en la primavera de 1926 advirtió con asombro primero y con temor después cómo el gran glaciar avanzaba progresivamente día a día.

Francamente alarmado, Samsing dejó las casas, recogió a su gente y abandonó su establecimiento que veía amenazado por el formidable e inexplicable avance del glaciar. En efecto, en pocas semanas el frente de hielo acabó por cerrar el brazo terminal del fiordo y avanzar hasta el ribazo rocoso de la orilla opuesta donde se hallaban las casas e instalaciones de la estancia, las que tiempo después desaparecían aplastadas por la inmensa masa gélida que sólo se detuvo al topar con las laderas rocosas del valle y desviar su avance hacia el sur.

Está visto, con lo expuesto y salva la excepción de lo acontecido

21 El establecimiento fue abandonado hace años por los descendientes de ambos pobladores pioneros.

en Ancón Sin Salida, que los proyectos de explotación fundados en el espejismo de la crianza pastoril, no pasaron de fantásticas quimeras. Divulgadas esas experiencias, nadie más, que se sepa, lo intentaría de nuevo después del primer cuarto del siglo XX.

Un ferrocarril imposible

Andrés Arentsen era un inmigrante noruego que había arribado a Magallanes durante la década de 1890, radicándose allí, dando origen a varias empresas económicas y fundando una familia que daría retoños que prestigiarían el apellido en aspectos tales como el comercio, la ganadería, la industria y las profesiones liberales. Pero no obstante su entusiasmo sus propuestas no siempre fueron exitosas.

La primera, sobre la que diéramos cuenta hace algunos años[22], había sido dirigida al Ministerio de Relaciones Exteriores y Colonización en 1889 antes de inmigrar, y con ella había buscado obtener una concesión de tierras en la zona sur de la península de Brunswick (Patagonia), frente al estrecho de Magallanes, para establecer allí una colonia industrial con inmigrantes noruegos. Lamentablemente la misma no tuvo acogida pues sobre tal propuesta habría podido fundarse un interesante proyecto inmigratorio económicamente factible.

Si poco conocida esa proposición, menos todavía lo es una segunda, la de construir un ferrocarril entre Punta Arenas y el fiordo Falcón (aproximadamente 49° 40' S y 73° 30' O), en el pie occidental de la cordillera de los Andes, esto es en el límite oriental del Archipiélago Patagónico.

Conozcamos los antecedentes en que se fundaba la propuesta.

En su edición correspondiente al día 2 de junio de 1903 el diario *El Mercurio* de Valparaíso publicaba bajo el epígrafe "La colonización de Magallanes y el progreso de la colonia", una extensa carta que Arentsen había dirigido al editor desde Punta Arenas.

Lo esencial de la exposición decía relación con algunas sugerencias e iniciativas para colonizar con éxito el territorio austral, materia de plena vigencia en la época pues se acababa de rematar una gran cantidad de terrenos en Magallanes oriental que habían resultado excelentes para la crianza ovina.

22 'El proyecto de colonia noruega "Normannia" en Magallanes (1889)', *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, volumen 28, Punta Arenas, 2000.

Quizá consiga desvanecer ciertas erradas ideas, escribía al comenzar, *y provocar interés en la construcción de un ferrocarril, algo que considero de la mayor importancia.*

En mis cartas anteriores manifesté que la colonización de Magallanes debe iniciarse en Punta Arenas, lo que es indiscutible. Sin embargo, cabe aquí espresar que los inmigrantes de hoy poseen ideas mui diferentes de los de hace 50 años. Creo que mui pocos de aquellos se establecerían con gusto donde no pudiesen permanecer en contacto con un centro civilizado de importancia y careciesen de medios de tránsito para acarrear productos al mercado a precios convenientes.

Ningún otro punto podría servir mejor que Punta Arenas como centro y como mercado: su posición geográfica resuelve por sí sola la cuestión.

La colonización del territorio se encuentra tan íntimamente ligada al progreso de Punta Arenas, que sería imposible que aquella diera éxito si no se procura el adelanto de este puerto. Creo también que con escaso o ningún sacrificio, podría hacerse mucho en este sentido.

Y tras abundar sobre el punto, agregaba,

He hablado mas arriba de la situación geográfica de Punta Arenas, posición que no puede ser mas apropiada para el desarrollo comercial. El estrecho de Magallanes es una de las grandes vías comerciales del mundo, cuya importancia irá en aumento de aquí a diez años o sea hasta la apertura del canal de Panamá. Punta Arenas queda situada casi en medio de los dos océanos, siendo probabilísimo que mas tarde llegue a ser una estación carbonera de importancia.

En efecto, no comprendo por qué Punta Arenas no podría anualmente proveer de 40 a 50.000 toneladas de carbón a los vapores de tránsito, siempre que el negocio estuviera en manos enérgicas y experimentadas. Cuando los vapores llenen sus carboneras, mientras desembarquen un par de centenares de toneladas de mercaderías, entonces abaratarán los fletes sin tardanza.

Resolvamos el importantísimo problema del puerto de Punta Arenas y dejemos que se resuelva sin subvención alguna la cuestión fletes baratos.

Luego de otras consideraciones, Arentsen pasaba al punto principal, expresando, [...] *Si a fin de promover la colonización, se construye un ferrocarril, debe éste, como es lógico, prolongarse lo mas al norte que sea posible y tenderse al mismo tiempo que se construya el puerto de Punta Arenas.*

Y dejando de cargo directo del Gobierno la construcción del puerto, agregaba en lo que era el centro de su propuesta:

No puedo preciarme de especial conocimiento del territorio que cruzaría el ferrocarril, pero me atrevo a indicar que debiera rematar en un buen puerto del punto marcado en el mapa con el nombre de Seno Falcon.

La línea tendría de largo unos 400 kilómetros de los cuales 130 quedarían al oriente del grado 72 de longitud y 270 al occidente. Se adoptaría la trocha angosta por ser más barata.

Poco tiempo ántes de terminada esta línea, se construiría un canal en Taytao, en la forma que ya se ha propuesto [apertura del istmo de Ofqui]; *de modo que Seno Falcon y Puerto Montt quedarían unidos por una vía abrigada de 600 millas de longitud.*

Para entonces, Puerto Montt deberá encontrarse ligado por ferrocarril a la capital.

Los canales que corren entre el Seno Falcon y Puerto Montt se alumbrarían por medio del barato y eficaz sistema sueco-noruego, a fin de facilitar la rápida navegación a vapor durante las horas de la noche.

Se ofrecería subvencionar dos vapores de 15 nudos de andar y 400 toneladas de rejistro para la conducción bisemanal de correspondencia i pasajeros entre ambos puntos.

Buscando poner en evidencia las ventajas de tal obra, Arentsen añadía,

El itinerario de la Pacific Steam Navigation Company, señala 6 días para el viaje de ida de Punta Arenas a Valparaíso y 5 para el viaje de vuelta.

Los vapores Kosmos emplean de 9 a 12 días.

El viaje de ida y vuelta por vapor de la mala, entre Punta Arenas y la capital, desembarcando en Valparaíso, ocupa 23 días.

Un viaje de ida y vuelta, al mismo punto, siguiendo la ruta de Seno Falcon y Puerto Montt demoraría 9 días.

Parece, pues, indudable que la línea propuesta sería de suma importancia para el transporte de correspondencia y pasajeros. Mucho más interesante es aun estudiarla en relación con el servicio de colonización.

En primer lugar, salvaría a Punta Arenas de los malos efectos del reciente remate de terrenos y daría a la ciudad un poderoso empuje en la senda del progreso formándole su zona comercial natural.

La construcción del puerto y del ferrocarril, ocuparía numerosos trabajadores que, en su mayor parte, quedarían viviendo en el

territorio. Ahora bien, si calculamos en 25 kilómetros por lado, el ancho del territorio en que la línea férrea dejaría sentir su benéfica influencia, encontraremos que 15 o 16.000 kilómetros cuadrados de terrenos completamente nuevos, quedarían entregados a la explotación; espacio mas que suficiente para recibir 25.000 inmigrantes.

Y como estos irían presentándose poco a poco a medida que adelante la construcción del ferrocarril, evitaríase de esa suerte los peligros comerciales que acarrea el repentino ingreso de mucha jente en localidades reducidas.

El resto de la carta se extiende en consideraciones sobre la forma de abordar la construcción de la vía férrea propuesta, su costo y los beneficios de la obra, para concluir así:

Supongo que todo lo que explicado respecto de este asunto merece alguna atención. Sea aprobado o no lo sea, opino que la colonización de Magallanes jamás dará éxito si no se sigue el trazado que he expuesto. Seré asimismo incansable en hacer comprender al gobierno que la colonización debe poseer las siguientes bases: [...] *2° Construcción de un puerto en Punta Arenas y un ferrocarril al norte,* para poner punto final diciendo: *Si a mayor abundamiento, se toman las medidas conducentes a dar a conocer el territorio y sus recursos, en condiciones que inspiren plena confianza, la buena inmigración no se hará esperar.*

Comentando la propuesta y descontando la sana y progresista inspiración que la motivaba, en verdad la misma, en lo referido al ferrocarril era una empresa imposible.

En efecto, desconocedor de la realidad geográfica de Magallanes, como todos cuantos allí habitaban, Arentsen no imaginaba que el hipotético trazado ferroviario que debía alcanzar la costa del fiordo Falcón, jamás habría podido superar la formidable barrera que conforma el gran Campo de Hielo Patagónico Sur que, bien se sabe, es una elevada meseta que promedia los 1.500 metros de altura cubierta por una masa de hielo permanente desde hace milenios. Así su "ferrocarril imposible" habría alcanzado, en el mejor caso, a dos tercios de su desarrollo y nunca, se reitera, habría llegado a su destino geográfico. La iniciativa, en cualquier caso, quedaría en el registro de las cosas curiosas de la historia magallánica.

Petróleo imaginario

La búsqueda de petróleo o "aceite mineral" como también se le nombraba a fines del siglo XIX, había comenzado en Magallanes en 1899 cuando un peón de la Hacienda Fiscal de Agua Fresca, al sur de Punta Arenas, afirmó haber encontrado casualmente una emanación gaseosa que ardía de manera permanente si se le aplicaba fuego. Sobre la base de este hallazgo se hizo días después la primera manifestación petrolífera de la historia nacional, que luego fue seguida por varias otras, pues fueron muchos los que entonces creyeron "oler" y "ver" por doquiera yacimientos de petróleo o combustible fósil.

Se inició así una preocupación por la exploración del valioso aceite mineral, en cuya explotación se cifraron esperanzas de mayor progreso para Magallanes en todo sentido. No tardaron así en constituirse varias compañías para el objeto, se invirtieron capitales y se realizaron exploraciones y prospecciones diversas y estudios y análisis químicos de muestras real o presuntamente obtenidas, sin que acabara por encontrarse un yacimiento verdaderamente productivo. De ese modo a lo largo de más de una década, con los avatares propios de una búsqueda aleatoria, el ánimo colectivo había decaído ante tantos esfuerzos sin fruto y la confianza pública en algún hallazgo importante comenzó a perder fuerza paulatinamente.

El asunto obviamente preocupó a la autoridad edilicia de Punta Arenas -la Junta de Alcaldes del Territorio de Magallanes-, esperanzada igualmente con las perspectivas favorables de la explotación de petróleo para el adelanto de la capital regional, tanto que peticionó al Supremo Gobierno el envío a Magallanes de un especialista que informara con fundamento científico sobre las posibilidades de existencia de yacimientos de petróleo comercialmente explotable. Así tuvo origen la comisión del ingeniero Ernst Meier en 1911 y posteriormente la del geólogo alemán Dr. Johannes Felsch durante el año siguiente.

Tras la visita inspectiva del último a diferentes faenas de prospección y perforación y de algunos estudios y observaciones geológicos, Felsch entregó en noviembre de ese año un informe al Ministro de Industria y Obras Públicas en el que luego de diversas consideraciones concluía que a su juicio, quedaba *comprobada la existencia de petróleo en los alrededores de Punta Arenas i en la*

región noroeste de la Tierra del Fuego[23].

La información no demoró en divulgarse y dio origen a una verdadera avalancha de denuncias de hallazgos de yacimientos de petróleo, con las consiguientes solicitudes de pertenencias mineras, realizadas en algunos casos aun antes que trascendieran las apreciaciones de los especialistas. De esa "fiebre" participaron toda clase de personas: empresarios, comerciantes, profesionales y gente común, todos los cuales al comparecer ante la autoridad judicial para aquellos efectos afirmaron en su momento "haber descubierto yacimientos de petróleo".

El distrito del Archipiélago Patagónico no quedó excluido de esas presentaciones y manifestaciones. Así, en la compulsa de antecedentes encontramos información que permite saber que inclusive antes del informe de Felsch, el abogado santiaguino Ramón Luis Arriagada, en nombre propio y en el de otras noventa y seis personas, había solicitado 303 pertenencias petrolíferas sobre la isla Cambridge, del grupo Madre de Dios (30-X-1911), manifestación que se ratificó en enero del año siguiente. Esas y otras pertenencias constituidas sobre la misma isla fueron traspasadas posteriormente a un grupo de particulares de Santiago, quienes dieron forma a la "Comunidad Austral de Petróleo". De ésta, a su tiempo (5-IX-1912), las pertenencias pasaron a manos de una nueva entidad denominada "Sociedad Explotadora de Cambridge".

No fueron las mencionadas las únicas manifestaciones mineras referidas al petróleo sobre tan remota sección territorial, pues en junio de 1912 Carlos Aldunate Bascuñán, corredor de comercio de Santiago, y Juan Bautista Contardi, conocido empresario puntarenense, solicitaron tres pertenencias sobre el paraje denominado Puerto Maldonado, ubicado en el seno Cruz del Sur de la isla Campana, extremo noroccidental del Archipiélago Patagónico.

Sabemos hoy fehacientemente que las estructuras geológicas que contienen yacimientos de hidrocarburos corresponden a formaciones que integran la Cuenca Petrolera Austral, de la que una parte menor corresponde al territorio chileno (Magallanes nororiental y centro-oriental) y el resto se halla en suelo argentino y en el subsuelo atlántico de su jurisdicción. En los comienzos del siglo XX esa noción era desconocida, de allí que sorprende al investigador comprobar cómo con más de voluntarismo que de certidumbre científica se afirmaba la presunta existencia de yacimientos en los más diferentes lugares,

23 *Historia del petróleo en Magallanes*, del autor (Empresa Nacional del Petróleo, Punta Arenas 1983 y 1993), pág. 40. Se recomienda consultar esta obra para una información completa sobre la materia.

muchos de los cuales geológicamente no podían tener en su subsuelo estructuras con depósitos de hidrocarburos. Tal es el caso de las islas Cambridge y Campana en el Archipiélago Patagónico.

Surge entonces la cuestión de saber cómo y por qué tales manifestaciones pudieron hacerse en su momento. En verdad, se conoce que los manifestantes en general eran poco o nada acuciosos en la materia y en muchos casos aquéllas fueron invenciones antojadizas basadas en aspectos superficiales como colores y olores. La presencia entre ellos de uno o más antiguos oficiales de la Armada de Chile sugiere que, en el caso de que se trata, éstos tal vez en sus recorridos exploratorios en los años de servicio naval habían advertido esas señales como indicaciones aparentes. Pero, en todo caso, la incógnita acerca del origen de las manifestaciones se mantiene.

Lo que sí está comprobado es que en este aspecto, como en los negocios auríferos y pastoriles de principios del siglo XX, hubo evidentemente un afán especulativo. Se apostaba a la existencia de petróleo sin correr riesgo alguno y con posibilidades de eventuales aciertos por mero azar, y a la expectativa de poder lucrar con las pertenencias.

Al fin, no hubo nunca una actividad siquiera prospectiva, y el sueño del petróleo archipielágico no pasó de mera imaginación.

La ilusión del cobre y la quimera del mármol

En la época de que se trata aventureros y empresarios, todos mineros en ciernes, se interesaron por toda clase de manifestaciones del género y se comprometieron en actividades exploratorias. Entre los minerales metálicos buscados, además del oro estaba el cobre, del que se encontraron manifestaciones en Cutter Cove (península de Brunswick), islas Morton y Hind, y Yendegaia (distrito de las islas Australes), y en la península Muñoz Gamero la mitad de la cual, se sabe, corresponde al Archipiélago Patagónico.

En este último lugar, concretamente en la bahía Oración (subpenínsula Zach), se hizo un descubrimiento al promediar la primera década del siglo XX que motivó el interés de algunos inversionistas por la explotación del yacimiento. Estos fueron Samuel Baumann, un empresario magallánico que aparentemente era el gestor de la iniciativa, Mauricio Braun, el mayor capitán de industria del territorio, su socio Juan Blanchard y el cuñado de aquél y también hombre acaudalado, Alejandro Menéndez Behety. Juntos conformaron la

"Compañía Minera de Bahía Oración".

De lo poco que se sabe sobre este emprendimiento minero es que se hicieron inversiones de cuantía no menor, amén de trabajos para poner en explotación el yacimiento, cuya actividad se mantuvo hasta 1916, extrayéndose una cantidad indeterminada de mineral que fue exportada a Inglaterra. Es posible que el rendimiento económico de la mina fuera tenido al fin como insatisfactorio, habida cuenta de la ley baja que tenía el mismo, razón suficiente como para abandonar la empresa en una época, además, en que toda posibilidad de exportación a Europa era muy difícil por causa de la Gran Guerra.

La explotación cuprífera de bahía Oración, de ese modo, no pasó más allá de una acariciada ilusión[24].

Pero el hallazgo de un yacimiento de mármol en la isla Cambridge, en cambio, daría mucho más que hablar, invertir y soñar.

En 1914 Antonio Ríspoli, un italiano afamado en Punta Arenas por su competencia como patrón de embarcaciones veleras y como aventurero con una cantidad de historias a cuestas, durante una de sus singladuras recaló en la isla Cambridge y pudo contemplar con asombro sus lavadas paredes rocosas de colores blanco y gris, que resultaron corresponder no a una veta sino a toda una isla de mármol puro, es decir, carbonato de calcio con una pureza de 99% y 98% según se tratara de mármol blanco u oscuro veteado, luego del análisis químico hecho sobre la base de las muestras extraídas por el marino italiano.

La pureza del mineral como la extensión aparente del yacimiento y la relativa cercanía de la isla Cambridge a la ruta habitual de los vapores, hizo pensar a muchos en Punta Arenas sobre la posibilidad de intentar una explotación minero-industrial.

Aunque las primeras manifestaciones se hicieron en 1916 por cuenta del mismo Ríspoli y otros vecinos de Punta Arenas, el interés que allí despertó la noticia del hallazgo minero no demoró en aflojar al comprobarse que no estaban dadas las circunstancias como para emprender un negocio de alguna envergadura. La guerra mundial que se prolongaba más allá de toda previsión tornaba virtualmente imposible cualquier exportación de productos naturales y, especialmente, la recesión que afectaba a la economía magallánica

24 Se sabe también del descubrimiento de cobre en un sector indeterminado del Ancón Sin Salida, pero no hay certidumbre de la fecha del hallazgo y si el mismo permitió algún trabajo.

25 Véase del autor, *Historia de la Región Magallánica* (Santiago, 1992), tomo II, sección titulada "Síntomas de recesión y crisis (1914-20)", págs. 903 y siguientes.

por ese tiempo[25], bastaban para desalentar cualquier iniciativa, máxime si sobre una materia novedosa como era aquélla. Por esas y otras razones concurrentes no hubo entonces empresarios o gente común que quisieran invertir en esa clase de negocios.

Pero las circunstancias parecieron darse de manera más propicia una vez que se interesaron en el asunto Doimo Cettineo y Emilio Swierczewski, ambos ingenieros de minas, quienes planearon desarrollar una explotación en forma. De partida, el primero compró a Rispoli y a Enrique Bacigalupi, otro vecino de Punta Arenas, las pertenencias primeramente constituidas sobre la isla Cambridge.

Con el objeto de poder demostrar la factibilidad de la iniciativa y las ventajas de la misma, organizaron una expedición de reconocimiento que tuvo lugar en setiembre de 1924. En el vapor *Keel Row* de la compañía Braun & Blanchard se embarcaron los profesionales nombrados, además de personeros de empresas interesadas, técnicos marmolistas y periodistas, y se realizó un viaje que fue calificado de exitoso por la prensa, considerando los propósitos tenidos en vista.

Después de 36 horas de una navegación inmejorable, informó días después el diario *La Unión, se llegaba a Cambridge, distante 300 millas de Punta Arenas, fondeando en una de las bahías, llamada Martín del Medio, sitio de aguas profundas, resguardado de todos los vientos. Ahí pudimos constatar cerros de masa compacta de mármoles de una altura de 300 a 400 metros. Imposible nos sería decir en cifras la cantidad enorme de yacimientos puros que cubren desde la cima hasta la playa; cualquier cálculo que hiciéramos al respecto quedará siempre muy distante de la realidad. Se extrajeron algunas muestras de los enormes blocks que hay en la misma playa.*

Horas más tarde, el "Keel Row" fondeaba en el puerto de la isla distante sólo veinte minutos del anterior, al que por aclamación de los excursionistas se bautizó con el nombre de Puerto "Almirante Swett"[26].

Si fue espléndida la impresión que a todos nos produjera lo que habíamos visto en la primera bahía, el puerto "Almirante Swett" nos causó una admiración difícil de describir. Aguas profundas y perfectamente limpias y tranquilas, donde pueden entrar los vapores de cualquier calado; bahía espaciosa y resguardada por los cerros y la isla Ploma, de todos los vientos y de un clima por demás benigno, con un pequeño dique y malecones naturales

26 En homenaje al contra-almirante Arturo E. Swett que por entonces se desempeñaba como comandante en jefe del Apostadero Naval de Magallanes.

formados por las mismas moles de mármoles donde pueden atracar con facilidad y sin peligro alguno los vapores a sólo unos metros de distancia; es el puerto ideal, tal cual no existe otro en el estrecho ni en los canales.

Los cerros que circundan puerto "Swett" son formados por enormes yacimientos de mármoles de la mejor calidad; algunos de los cerros son de mármol blanco; otros, gris y otros negro vetado, con diversos dibujos. La existencia de mármoles es tan considerable que hay explotación facilísima y de mayores utilidades para los capitales que se invierten por muchos miles de años.

Por hoy, sin tiempo para entrar en mayores detalles, lo que haremos en el próximo número, dejamos sólo expuesta la impresión imborrable que experimentaron todos los que fueron en este viaje a Cambridge[27].

Con el ambiente que así pudo estar favorablemente predispuesto, Cettineo y Swierczewski prepararon e hicieron circular un prospecto de lo que se esperaba fuera la "Compañía Explotadora de Mármoles y Cales Isla Cambridge", en el que se exponían las expectativas comerciales de la explotación de mármoles, con indicación de precios por metro cúbico del mineral y de los fletes entre Europa y América (puerto de Génova y Buenos Aires) para el mármol de Carrara, destacándose la ventaja competitiva que presentaba el de Cambridge, cuya calidad se comparaba con la propia de aquél tan afamado en el mundo, para su colocación en el último puerto. Se concluía el prospecto con una apreciación sobre las perspectivas del negocio que se ofrecía, señalándose que la compañía propuesta debía ser considerada como la entidad *matriz, de donde puede salir la iniciativa de la organización de diferentes industrias derivadas como ser: la fabricación de cemento y del carburo de calcio, etc...*[28], aspecto este que explica la acogida que se advirtió por entonces en Punta Arenas sobre la materia, atendidas las posibilidades que eventualmente podían generarse para la recuperación productiva del Territorio de Magallanes, cuya economía todavía no superaba las consecuencias de la crisis recesiva de la segunda mitad de los años de 1910, agravada por las causas externas propias de la postguerra mundial que afectaron especialmente a los países y regiones de la periferia económica mundial productores de materias primas, como era el caso de Magallanes con la lana y la carne ovinas.

Con todo el curso favorable que parecía darse, al parecer los organizadores no consiguieron reunir de momento el capital necesario,

27 Edición del 28 de setiembre de 1924.
28 Prospecto mencionado, de fecha 8 de octubre de 1924.

por lo que inicialmente se formó una sociedad de responsabilidad limitada, con el nombre de "Compañía Minera Isla de Cambridge". Pero Cettineo y Swierczewski no cejaron en su empeño y entonces procuraron interesar a inversionistas del centro del país, con buena acogida, surgiendo así formalmente la "Compañía Industrial Mármoles de Cambridge", con carácter de sociedad anónima y un capital de $ 6.000.000 dividido en 300.000 acciones de $ 20 cada una. Director-gerente fue designado Swierczewski y Cettineo fue encargado de la explotación mineral. Las pertenencias constituidas cubrían 1.475 hectáreas de la isla Cambridge.

El prospecto correspondiente daba cuenta del objeto que se proponía la empresa:

[...] *es la explotación de los yacimientos de mármoles que existen en gran abundancia en la Isla de Cambridge, situada en el Territorio de Magallanes. La base industrial de este negocio, que hoy se lanza al mercado, es de gran efectividad y solidez; la gran extensión de los yacimientos, la bondad de la materia prima, las grandes facilidades que hay para su explotación; y sobre todo, el hecho de que por la situación geográfica en que se encuentran los yacimientos, los mármoles que de ellos se exploten pueden ser embarcados directamente por Puertos naturales en Naves de gran tonelaje, aseguran así un costo bajísimo para la explotación y transporte, y pudiendo colocar la producción en todos los mercados mundiales, a precios bajísimos y sin competencia, dejan siempre un considerable margen de ganancia para la Sociedad*[29].

[...] *Se trata,* expresaba más adelante, *de un negocio de expansión gradual que a su iniciación puede y debe hacerse con una inversión reducida de capital, para iniciarnos en los mercados más próximos de Sud-América y después con una mayor inversión tratar de llevar nuestra competencia a todos los mercados mundiales, cosa que, por la bondad de los mármoles y por el precio a que se podrá ofrecer, nos será fácil de conseguir*[30].

En realidad de verdad las miras estaban puestas inicialmente en Buenos Aires como eventual seguro mercado. La capital argentina era por entonces una ciudad que lucía espléndida con sus parques, plazas, avenidas y edificaciones suntuosas, lo que reflejaba la elevada cultura y el buen nivel de vida de sus habitantes, como la riqueza que allí se concentraba. Su constante crecimiento y la bonanza económica del país hacían pensar con fundamento a los promotores en que

29 Prospecto Compañía Industrial de Mármoles de Cambridge Sociedad Anónima, pág. 3.
30 , Id.

allí había un excelente mercado de colocación de la producción esperada, en la confianza de que... *por nuestra parte podremos ofrecer mármoles en calidad inmejorable a precios un cincuenta por ciento más barato que los corrientes, obteniendo, siempre un margen considerable de utilidades, lo que nos permitirá acaparar por completo los mercados y además, hacer que la demanda de éstos sea mayor, pues abaratando los precios, aumentará considerablemente y en proporción el consumo. Sin temor a ser contradichos, podemos asegurar que ofreceremos mármoles para construcciones, en Chile, a precios más bajos que cualquier otro material de los que se emplean en la actualidad para estucos en las fachadas de los edificios*[31].

Se cifraban, asimismo, grandes esperanzas en la acogida del producto mineral, dadas las conclusiones que surgían de las evaluaciones mineralógicas hechas por expertos: *Las muestras de mármol blanco que se sacan de muy poca profundidad, pueden calificarse ya como* [de] *un buen mármol corriente, apto para construcciones y mueblería y que puede substituir con mucha ventaja por su menor costo, una gran parte del mármol importado.*

El color de estas variedades blancas, varía entre gris perla y blanco de nieve. Las especies gris son abundantes y de diferentes combinaciones de dibujos y de colores, predominando el gris, el negro y el blanco.

Mármol gris de ceniza azulino, tipo Bardiglio fiorito de Italia, con la diferencia que siendo el fondo gris azulino, tiene además de las rayas y dibujos negros una combinación de manchas blancas que le dan un aspecto muy bonito. Considerando su pasta mucho más suave y menos vidriosa que la respectiva especie italiana, es fácil comprender que vendiéndolo a menor precio, no sólo puede competir eficazmente con ella en los mercados más cercanos, sino que también por sus cualidades, puede ser exportado a mayores distancias.

Contando con los fletes directos de los vapores que están obligados a navegar por el Estrecho de Magallanes y que generalmente carecen de carga de regreso, podrá organizarse de esta manera la exportación de las especies más notables, hasta los mercados de Estados Unidos y de Inglaterra.

Además hay otras variedades tales como:

Mármol gris azulino casi sin dibujo alguno de pasta fina.

Mármol gris oscuro casi negro con rayas blancas lechosas.

31 Idem., pág. 5.

Mármol gris con matices verdes que los marmolistas comparan con el verde levante de Italia y muchas otras especies que sería difícil describir.

En resumen: el material es muy bueno, en algunas variedades excelente y puede competir con los mármoles Europeos, especialmente en las aplicaciones corrientes que forman la base comercial de todos estos negocios[32].

Pero no obstante el esfuerzo dialéctico y retórico de los organizadores no se pudo avanzar en la explotación con la premura que se deseaba y se desconoce si la misma pudo iniciarse en la forma que se quería. En el hecho pasaron tres años sin que hubiera novedades en tal respecto, aunque sí las hubo en cuanto a la manifestación de más pertenencias y en lo tocante a la reestructuración de la compañía. Esta se realizó en Santiago, sede de la entidad, por escritura pública de 29 de mayo de 1929, cuyos aspectos más llamativos estaban en la denominación, ahora "Sociedad Anónima Compañía Industrial de Mármoles de Magallanes", y especialmente en la figuración de accionistas importantes como Javier Ibáñez del Campo, hermano del Presidente de la República en la época, quien había sido elegido presidente de la sociedad, y Julio Menéndez Behety, importante capitalista magallánico que representaba los intereses accionarios de la poderosa firma Sociedad Ganadera y Comercial Menéndez Behety, de Punta Arenas. Quedaba así en claro la preocupación de la entidad por mejorar su imagen pública para adelantar en sus propósitos.

Fue entonces que se iniciaron los trabajos preliminares de la explotación en la isla Cambridge, con bastante dificultad por causa del aislamiento del yacimiento, lo inhóspito del lugar y por la insuficiencia de capital habida cuenta de la magnitud de las obras a emprenderse para poner en producción la cantera (construcción de caminos, edificaciones varias, instalaciones, etc.), además de la adquisición de herramientas y maquinarias. Aunque al cabo de laboriosa faena se extrajo cierta cantidad de mineral[33], se tropezó luego con la dificultad de su comercialización debido a lo elevado que resultaban los fletes hasta el puerto de Buenos Aires, principal centro consumidor previsto, además del bajo precio ofrecido para el mármol y en general a la seria crisis que vivía la economía mundial por aquel tiempo.

Para entonces se habían acumulado deudas con proveedores que no podían satisfacerse, situación agravada por el descalabro

32 Ibid., págs. 10 y 11.
33 Para enero de 1930 se tenían sobre doscientos bloques canteados.

económico que afectaba al país desde el año anterior, lo que dificultaba la obtención de préstamos con la Caja de Crédito Minero, organismo creado para el fomento de la actividad. En la coyuntura se pensó en interesar a capitalistas argentinos ofreciendo el arrendamiento del mineral, con lo que podrían pagarse las deudas, pero la iniciativa no prosperó. Tampoco lo hizo una segunda propuesta, hecha por Cettineo, para formar una nueva sociedad que se haría cargo del activo y pasivo de la compañía. Así todo concluyó con una convocatoria a una junta general de accionistas para el día 2 de marzo de 1931.

En esta reunión se trataron alternativas tales como el arrendamiento de las pertenencias mineras y demás derechos sociales, o bien la venta o arrendamiento de las maquinarias, instalaciones y otros bienes que había en el yacimiento; o la opción de compraventa a los arrendatarios o a terceros en un plazo de cinco años bajo la condición de pago de $ 3.000.000 en dinero efectivo (suma que se utilizaría en la cancelación de deudas) y otros $ 3.000.000 en acciones de la nueva sociedad que pudiera constituirse; y, por fin, la disolución anticipada de la sociedad para el caso de no encontrarse una solución satisfactoria para la situación, dándose poder amplio al director Carlos Menéndez Behety para gestionar o llevar adelante cualquiera de esas alternativas a nombre de la compañía.

Al parecer, pues se carece de documentación que pueda informar sobre la materia, no prosperó ninguna de las opciones, acabándose por dar largas al asunto ignorándose si al fin las deudas contraídas pudieron ser o no satisfechas. Tras la paralización de las actividades extractivas y productivas, y administrativas la entidad hubo de entrar en una suerte de hibernación legal. De su patrimonio quedarían únicamente las pertenencias mineras. Quizá en el futuro se darían condiciones para negociarlas.

Al fin lo del mármol de la isla Cambridge o Diego de Almagro como se la había renominado, que tanto había dado que hablar y escribir durante los años precedentes, no pasó de una quimera.

La explotación de calizas

Pero tanta riqueza inerte como la que yacía por doquiera en el sector centro-occidental del Archipiélago Patagónico, si no pudo ser la materia prima para la estatuaria bonaerense o para revestir

las construcciones suntuosas de la capital del Plata, tendría al cabo de dos décadas un destino no menos noble: el de contribuir a la producción de acero chileno.

El plan siderúrgico nacional había surgido del seno del Instituto de Ingenieros de Chile durante los años de 1930, y había sido planteado, conjuntamente con el de la electrificación, como dos de los fundamentos, los principales, para impulsar la industrialización y el desarrollo económico del país. Creada la Corporación de Fomento de la Producción en 1939 -entidad que también debe ser considerada como hija de semejante visión de progreso-, uno de sus objetivos más importantes fue la formulación del plan siderúrgico nacional. El mismo fue cobrando forma y proporciones durante el gobierno del Presidente Gabriel González Videla, que le prestó un decidido respaldo.

Parte del plan estaba en la necesidad de asegurar un adecuado suministro de insumos, entre los cuales estaba la caliza (carbonato de calcio) utilizada como fundente del hierro en el proceso industrial de fabricación de acero.

De esa manera fue menester reunir información acerca de los yacimientos de aquel mineral que pudiera haber en el territorio nacional y verificar los antecedentes con exploraciones en terreno para cuantificar su potencia. Así, en el curso de la investigación debieron recibirse noticias sobre la magnitud de las reservas que había en la isla Diego de Almagro y con tal motivo se despachó en 1945 una comisión a Magallanes para que realizara una inspección *de visu* y se hicieran algunos trabajos preliminares de comprobación acerca de su potencial. En tal determinación de la Corporación de Fomento no había sido ajeno el antiguo animador de la explotación de mármol Doimo Cettineo. De hecho el mismo integró la comisión conjuntamente con el ingeniero Carlos Stehr.

Con ese antecedente, a comienzos de 1946 se programó el viaje de una comisión geológica dirigida por el ingeniero Herbert Hornkohl, con el objeto de considerar la forma *de extraer y movilizar los carbonatos de la isla y la conveniencia que habría en la explotación industrial de la materia*[34]. El grupo se embarcó en el escampavía *Cabrales* de la Armada de Chile, que zarpó desde Punta Arenas el 8 de abril teniendo como destino la isla Diego de Almagro. Esta fue la primera de varias operaciones de reconocimiento que luego se extendieron a otras islas del sector centro-occidental del Archipiélago Patagónico al comprobarse que compartían una

34 Información de *El Magallanes*, edición del día 9 de abril de 1946.

formación geológica semejante a la de aquélla.

A mediados del mismo año se informaba sobre la decisión de la nueva Sociedad Siderúrgica del Pacífico (después Compañía de Acero del Pacífico, CAP), de emplear carbonato de calcio de Diego de Almagro como fundente del hierro que procesaría su futura usina elaboradora de acero. Para el efecto la Corporación de Fomento había adquirido acciones de la Sociedad Austral de Mármol[35], lo que le otorgaba preferencia sobre las pertenencias constituidas en esa isla.

Esa determinación inicial se alteró al conocerse los informes geológicos que daban cuenta de la extensión geográfica de los yacimientos de calizas. Así la CAP gestionó y obtuvo a comienzos de 1947 el arrendamiento de la isla Mornington. Pero para agosto de ese año el levantamiento aerofogramético del sector insular de interés permitió descubrir otros yacimientos de tanta magnitud como el de Diego de Almagro. De ello se originó una nueva comisión de estudios cuya responsabilidad se entregó al ingeniero Carlos Ruiz Fuller. Su cometido preciso era el de hacer una evaluación de la potencia de tales yacimientos que se concentraban en el sector occidental del grupo Madre de Dios, zona sobre la que asimismo se solicitó la realización de un reconocimiento hidrográfico particular a la Armada de Chile, a fin de verificar las mejores condiciones para establecer un puerto. El estudio concluyó con una estimación de disponibilidad de 100.000.000 toneladas de mineral de alta pureza[36]. Sobre la base de tan importante confirmación y la recomendación de la Armada en cuanto a la isla Guarello como lugar apropiado para un puerto, la Compañía de Acero del Pacífico encomendó a un grupo de trabajo especial la planificación de las obras que posibilitarían la puesta en explotación de calizas considerando aspectos principales tales como puerto, campamento, cantera y sector industrial, y la programación de las correspondientes faenas.

De ese modo, ya a principios de 1948 la corbeta *Papudo* de la Armada Nacional transportó a un grupo de seis obreros especializados que iniciarían los trabajos de habilitación del mineral, tarea en la que colaboró la tripulación de la misma nave. El ingeniero Carlos Ruiz Fuller había asumido la responsabilidad del proyecto que se esperaba concluir en el término aproximado de un año con la

35 Es posible que la entidad así individualizada fuera la misma que hasta 1931 había llevado la denominación de Compañía Industrial de Mármoles de Magallanes, a la que se ha hecho referencia precedente. Posteriormente, en 1952, la Compañía de Acero del Pacífico peticionó e inscribió a su nombre las pertenencias sobre minerales de la isla Guarello y otros sectores del grupo Madre de Dios.

36 *El Magallanes*, edición del 1 de agosto de 1947.

puesta en explotación del yacimiento, para el que se estimaba una producción inicial de unas 200.000 toneladas anuales.

Entre fines de ese año y los de 1949 se trabajó intensamente en las diversas obras programadas, bajo la supervisión del ingeniero Luciano Cruz Coke. En una faena sostenida y en medio de condiciones de clima en extremo inclementes, un centenar de hombres llevó adelante la construcción del muelle de carga, con instalaciones mecanizadas, la central eléctrica y la maestranza; el campamento propiamente tal con sus viviendas, oficinas administrativas, un pequeño hospital, bodegas y demás, todo de la mejor calidad y literalmente sin medirse en gastos dadas las exigencias que impone un ambiente naturalmente tan rudo y el estado de aislamiento de la isla Guarello. En simultaneidad se realizaron los trabajos de habilitación de la mina (cuatro túneles y un pique vertical según la forma de explotación planeada) y las instalaciones mecánicas complementarias para la extracción y transporte del mineral, cuyas faenas se iniciaron tan pronto como fue posible. Estos trabajos, más la adquisición de herramientas, maquinarias y equipos variados, mobiliario y demás elementos necesarios para la faena mineral y su complemento industrial, y para la vida de los que habrían de residir en el yacimiento, y la instalación en su caso representó una inversión cuantiosa por parte de la Corporación de Fomento de la Producción.

En febrero de 1950 cuando las diferentes faenas de construcción e instalación aún no concluían, se realizó el primer embarque de calizas en el vapor *Millabú*, que cargó una partida de 4.000 toneladas con destino a Huachipato.

A comienzos de mayo los diversos trabajos se dieron por terminados, iniciándose formalmente la actividad productiva. La administración de la mina fue asumida por el ingeniero Jorge Sierralta a cuyas órdenes se desempeñaban 120 personas entre empleados y obreros. Todos habitaban en un campamento dotado de las comodidades necesarias para garantizar la mejor calidad y seguridad de vida, y el mejor rendimiento laboral: habitaciones confortables, buena alimentación, higiene y asistencia médico-sanitaria, recreo y distracción para los momentos de descanso, etc. El sistema de trabajo que se puso en práctica desde un principio y considerados el rigor ambiental y el aislamiento geográfico, alternó períodos de labor con los de descanso. De allí que el período inicial de un año de faena en terreno se fue acortando a lo largo de los años a períodos progresivamente más breves, alternados con lapsos de descanso familiar en los lugares de origen de los trabajadores.

Las instalaciones propiamente minero-industriales eran, como son, de primer orden, en tanto que para el carguío del mineral extraído y chancado se construyó y habilitó un muelle mecanizado con capacidad de carga entre 800 y 900 toneladas por hora. Desde hace años se cargan naves de hasta 40.000 toneladas de capacidad.

Todo ello demandó como se ha visto un trabajo de varios años, con la participación de ingenieros y técnicos, obreros y la colaboración valiosa de la marinería de la Armada de Chile en la fase inicial de instalación. La obra de cierta envergadura y exigencias por razones ambientales, demandó un trabajo tesonero y sacrificado realizado en un paraje inhóspito y salvaje como pocos en el Archipiélago Patagónico[37].

La producción inicial de 67.286 toneladas se ha elevado en el presente a cerca de 800.000 toneladas anuales (Tabla V)[38]. Aunque durante los primeros diez años de actividad de la mina la usina de Huachipato (CAP) fue la única adquirente de la misma, en años recientes (1987) dicha planta siderúrgica consumía aproximadamente la mitad de la producción, el saldo se vendía a clientes tan importantes como Cementos Bío Bío (desde 1968), Industria Azucarera Nacional S. A. (desde 1974) y Compañía Minera del Pacífico (desde 1983). Otros clientes eran industrias químicas y fábricas de papel y celulosa.

Tal es en síntesis el historial de medio siglo del que hasta los años de 1970 fue el único emprendimiento económico productivo exitoso intentado en el distrito del Archipiélago Patagónico. Ello fue posible porque la actividad fue asumida por una entidad del Estado como era la Corporación de Fomento de la Producción en una época en que la misma conformaba la más cabal expresión tanto de la visión desarrollista de los gobiernos de la época (desde 1938 en adelante), en procura del fomento de la economía nacional sobre bases sólidas y un objetivo autárquico, fortaleciendo como pilares el desarrollo y empleo de la energía eléctrica, la fabricación de acero, y la explotación de hidrocarburos y producción de combustibles. De igual modo por el dinamismo puesto en la planificación y ejecución de las correspondientes obras de infraestructura, rasgo este que ciertamente tipificó a toda una época de la evolución económica de Chile. Así entonces sus hombres, ingenieros y otros

37 Debe tenerse presente que la pluviometría para el área de Madre de Dios promedia históricamente 7.500 mm anuales, lo que hace de ella uno de los lugares más lluviosos del planeta, como se ha mencionado antes.

38 Las reservas cubicadas para el yacimiento de la isla Guarello por encima de la cota 50 metros sobre el nivel del mar son de 85.000.000 de toneladas. Las reservas probables se estiman en 150.000.0000 de toneladas. Lo extraído hasta el presente supera los 20.000.000 de toneladas.

profesionales asumieron con gran espíritu de cuerpo tan trascendente responsabilidad, cumpliendo sus tareas con ejemplar dedicación e inspirando con fervor a sus colaboradores y subordinados, como quedó de manifiesto en el caso de Guarello.

Por fin, la explotación pudo realizarse con éxito porque de partida se tenía asegurado el mercado para la producción esperada y no se especuló sobre eventuales colocaciones con más de quimera que de realidad, como sucediera en los otros emprendimientos realizados en el Archipiélago Patagónico antes de 1950.

Tan interesante proyecto, por otra parte, se había desarrollado sin que en la parte habitada de Magallanes se prestara por parte de las autoridades y la población mayor atención a lo que acontecía en el vasto distrito de ultracordillera. Si alguno pudo leer las escasas y breves informaciones referidas a la materia publicadas en la prensa puntarenense, es posible que inclusive las tomara como referidas a un territorio ajeno.

Contribuyó a ello tanto la lejanía del yacimiento en explotación respecto de Punta Arenas, como el hecho de haberse centralizado desde un principio las operaciones en Concepción (San Vicente, Huachipato), tanto en las etapas de instalación como en la fase productiva a contar de 1950, además de su condición de centro de abastecimientos de toda clase. En consecuencia, todo lo referido a Guarello se realizó en o desde aquella capital (contrataciones, adquisiciones, supervisión ejecutiva, planeamiento y ejecución de obras complementarias, etc.); sólo de modo excepcional, por lo común de grado menor, se acudió a Punta Arenas o a Puerto Natales. Así no fue de extrañar que la actividad minera de que se trata demorara casi medio siglo en ser incorporada a las cuentas regionales de Magallanes y en la determinación del producto geográfico bruto[39], como que con el correr de los años y por la fuerza de los hechos el mineral de Guarello deviniera un enclave penquista en suelo magallánico[40].

39 Se estima que ello ocurrió a contar de 1990.

40 Una prueba de ello se tiene en las comunicaciones. Quien desde Punta Arenas deseara comunicarse con el campamento de Guarello debía hacerlo llamando a Concepción, situación que se mantuvo vigente hasta el 31 de diciembre de 2002. Actualmente hay que hacerlo llamando a Vallenar, sede de la compañía minera que ha adquirido la propiedad del yacimiento.

TABLA V

*Producción de carbonato de calcio en isla Guarello (1950-2003)**

Año	*Producción*	*Año*	*Producción*
1950	37.286 tons.	1977	380.614 tons.
1951	119.169 tons.	1978	506.640 tons.
1952	179.200 tons.	1979	558.430 tons.
1953	78.800 tons.	1980	549.487 tons.
1954	147.713 tons.	1981	384.548 tons.
1955	106.280 tons.	1982	402.520 tons.
1956	144.589 tons.	1983	435.617 tons.
1957	141.960 tons.	1984	379.406 tons.
1958	134.984 tons.	1985	496.502 tons.
1959	134.300 tons.	1986	503.116 tons.
1960	184.450 tons.	1987	586.134 tons.
1961	168.188 tons.	1988	548.753 tons.
1962	239.841 tons.	1989	575.716 tons.
1963	196.819 tons.	1990	519.954 tons.
1964	209.932 tons.	1991	577.638 tons.
1965	183.861 tons.	1992	564.880 tons.
1966	263.507 tons.	1993	693.488 tons.
1967	210.549 tons.	1994	760.884 tons.
1968	257.987 tons.	1995	759.499 tons.
1969	246.174 tons.	1996	654.385 tons.
1970	296.807 tons.	1997	726.165 tons.
1971	324.553 tons.	1998	792.955 tons.
1972	279.025 tons.	1999	707.942 tons.
1973	153.717 tons.	2000	723.980 tons.
1974	391.687 tons.	2001	674.626 tons.
1975	276.226 tons.	2002	682.289 tons.
1976	305.052 tons.	2003	751.770 tons.

Producción histórica acumulada: 21.340.594 toneladas.

*Fuentes: Compañía de Acero del Pacífico e Instituto Nacional de Estadísticas.

Los mariscadores

Debe atribuirse a los pescadores chilotes el descubrimiento de los ricos y extensos bancos de mariscos que existen en las aguas interiores del Archipiélago Patagónico. Expertos navegantes como son por naturaleza, las aguas de los archipiélagos del sur y del norte de la Patagonia occidental no tienen secretos para ellos. Así fue como durante los años de 1930, si no antes, algunos se habían aventurado al sur del golfo de Penas para cazar animales de piel fina, especialmente nutrias; otros, pasado 1960, siguieron su ruta y pudieron comprobar la riqueza que había en mariscos y que se hallaba intocada. Como tales singladuras habitualmente tenían un propósito económico de subsistencia, es posible que algunos se estacionaran temporalmente en alguna isla y allí utilizando instalaciones asaz precarias se dedicaran a ahumar cholgas y otros mariscos para comercializarlos posteriormente en localidades de Chiloé o en Puerto Montt. De ellos la información sobre tal riqueza debió pasar a conocimiento de industriales conserveros de esta ciudad y Calbuco, los que se interesaron en adquirir partidas de esos productos para su ulterior elaboración. De tal manera hacia mediados de la década de 1960 la presencia de mariscadores o "cholgueros" procedentes de Chiloé y Llanquihue era un suceso frecuente.

La circunstancia de proceder de otras provincias y de realizar las extracciones en un territorio que aunque administrativamente perteneciente a la de Magallanes, en el hecho parecía ajeno -una virtual "tierra de nadie"- por ausencia de toda manifestación visible de autoridad o control de actividades económicas, hizo que tales operaciones extractivas se realizaran en forma semi o completamente clandestina. Tal fue la razón por la que estadísticamente no se cuantificaron las cantidades y variedades de mariscos y otros productos del mar extraídos, particularmente en el área en torno a Puerto Edén, no siendo improbable que las producciones correspondientes se ingresaran como procedentes de otras jurisdicciones provinciales.

El turismo pionero

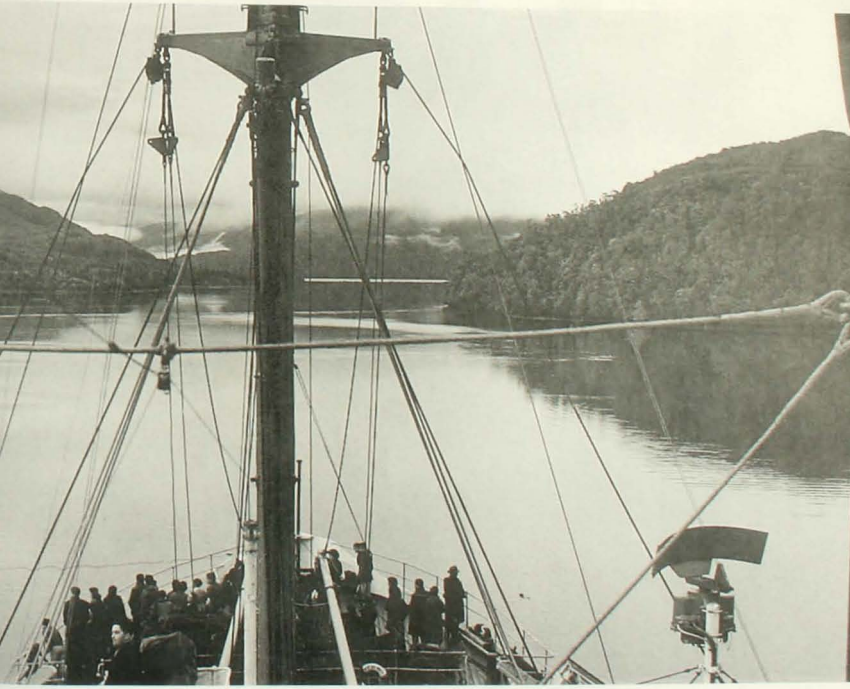
Se ha visto antes que el despliegue escénico que presenta el Archipiélago Patagónico en el transcurso de sus rutas marítimas ha llamado invariablemente la atención de cuanto viajero las ha practicado, despertando en él sensaciones de impresión profunda por la fuerza, rigor y esplendor de los diferentes ambientes naturales.

Allí se tiene, es evidente, un potencial riquísimo e inagotable de recursos paisajísticos y vitales, de indudable singularidad por las condiciones de virtual pristinidad en que se manifiestan, conformando escenarios naturales ciertamente singulares y hasta únicos en Chile y el mundo.

Tempranamente, como se sabe, se advirtió ese potencial y fue así que durante los viajes regulares u ocasionales de naves de pasajeros que seguían la ruta interior transarchipielágica, se realizó un turismo *de facto*, virtualmente pionero, al brindarse a cuantos iban embarcados la posibilidad de disfrutar con paisajes motivadores para su disfrute espiritual. Tratándose, como lo fue, de una navegación que únicamente era de paso, mal podía conformar entre el tercio final del siglo XIX y la primera mitad del XX una actividad económica organizada como en el presente se la entiende, modalidad que si devino común en Europa y América del Norte, no lo fue sino hasta mucho después y de manera paulatina en otros lugares del planeta.

Para la historia, pues, consignamos como una actividad virtualmente pionera las experiencias recogidas y sensaciones recibidas durante el período mencionado en lo que se refiere al Archipiélago Patagónico.

Vapor inglés *Hazel Branch*, siniestrado en isla Shoal (1907).
(Centro de Estudios del Hombre Austral, UMAG).



Navegación apacible por los canales patagónicos.
(Centro de Estudios del Hombre Austral, UMAG).

Vista de parte de las instalaciones del muelle mecanizado para el embarque de calizas (I.Guarello). (Cortesía Sr. Alfredo Borguenson).

Escenas tomadas durante la ceremonia de fundación de Puerto Edén (febrero de 1969). Arriba el intendente de Magallanes es saludado por los niños de la escuela. Abajo, autoridades regionales y vecinos escuchan la lectura del discurso de ocasión que hace la primera autoridad provincial.

Escenas de la visita presidencial a Puerto Edén en febrero de 2003.
Arriba, el primer mandatario recorre la villa en compañía de algunos vecinos.
Abajo, el Presidente Lagos con su esposa, doña Luisa Durán y la Ministra de Defensa, señora Michelle Bachelet en la bahía de Edén. (Cortesía Presidencia de la República).

Aspectos de Puerto Edén en febrero de 2003.
Arriba, la principal pasarela de circulación que contornea la villa, con el retén de Carabineros al fondo.
Abajo, la escuela-internado ampliada y remodelada.
(Cortesía Presidencia de la República y "La Prensa Austral").

Buque de pasajeros *World Discoverer*, una de las primeras naves que inició el tráfico turístico por los canales de la Patagonia, pasando por la Angostura Inglesa (1981).
(Cortesía Sr. Norberto Seebach).

Aspectos de la naturaleza en el Archipiélago Patagónico.
Arriba, vista de una de las gigantescas cavernas formadas en el karst de la isla Madre de Dios (Sumidero del Futuro), abajo, vista del glaciar Pío XI (fiordo Eyre), la mayor corriente que desciende del Campo de Hielo Patagónico Sur. (Cortesía señores Luc Henri Fage y Norberto Seebach, respectivamente).

Otra vista del glaciar Pío XI; al fondo el fiordo Exmouth.
(Cortesía Sr. Norberto Seebach).

Transbordador *Puerto Edén* de NAVIMAG ingresando a la bahía homónima.
(Archivo *"La Prensa Austral"*).

Dos aspectos paisajísticos del Archipiélago Patagónico.
Arriba, en el sector sudoccidental (Archipiélago Madre de Dios);
abajo, en la zona de la Angostura Inglesa.
(Cortesía señores Luc Henri Fage y Norberto Seebach, respectivamente).

El Parque Nacional "Bernardo O'Higgins" posee la mayor parte de la población actual del huemul, el hermoso cérvido que es el animal heráldico de Chile.
Las fotografías fueron tomadas en el sector del fiordo Témpano; la inferior es una clara muestra de la mansedumbre del noble animal, lo que explica la facilidad de su caza.
(Cortesía Sr. Mauricio Rosenfeld).

IV

LA INTEGRACIÓN A LA VIDA REGIONAL

El poblamiento espontáneo

Se ha visto antes cómo en época indeterminada de los años 1930 ó 1940 algunos aventureros habían comenzado a merodear por el inmenso piélago patagónico, generalmente en procura de pieles de nutria, producto muy cotizado en esos tiempos y por tanto bien pagado como para justificar las penurias de los viajes solitarios y riesgosos. Pero una vez concluida la faena cinegética esos cazadores optaban por retornar a sus lugares de origen que tanto pudieron ser Puerto Natales, como algunos otros desconocidos parajes del archipiélago de los Chonos, de las islas Guaitecas o incluso de la isla grande de Chiloé o sus aledaños.

Hacia mediados del siglo XX uno de ésos y con identificación conocida, Ernesto Hernández Subiabre, natural de Chiloé pero establecido desde fines de los años de 1940 en Puerto Aguirre, costa interior de Aysén, decidió emigrar hacia el sur en busca de otro lugar donde establecerse con su familia, formada por su esposa Yolanda Pallahuala Álvarez, originaria de la provincia de Llanquihue, y sus hijos José y Hugo nacidos en aquella localidad. Así, un día de 1952 pusieron en su chalupa sus enseres y pertenencias más útiles y apreciados, y todos se embarcaron con rumbo al meridión, más allá del golfo de Penas.

La embarcación, si no disponía de motor para la navegación, con seguridad disponía de una buena vela, amén de remos, como tantas otras que se movían por las aguas de los Chonos y del mar interior de Chiloé. Marino consumado, a fuer de chilote, y ayudado por su mujer hubo de iniciar y proseguir su periplo austral sorteando

más de algún pasaje peligroso y, desde luego, las aguas del proceloso golfo de Penas, al que probablemente pudo costear por el sur de la península de Taitao y luego por el occidente del continente.

Quizá eligiera como primera escala ocasional el faro de San Pedro, sobre el canal Messier, situado no lejos del encuentro del mismo con el golfo mencionado. Ahí tenía la compañía de los hombres de la Armada de Chile que guardaban el faro y podía contar con alguna ayuda en caso de necesidad. Es seguro que la tuviera pues allí nació un tercer hijo varón que precisamente fue bautizado con el nombre de Pedro. No demoró mucho en ese lugar y prosiguiendo hacia el sur recaló en la bahía de Edén, paraje que debió encontrar atractivo para vivir.

Allí estaba la estación de la Fuerza Aérea de Chile, había una pequeña población indígena residente y disponía de espacio suficiente para elegir dónde establecerse. Escogió para ello la costa interior de la isla Morton, que integra el conjunto de islas que cierra la bahía por el oriente. Levantó ahí su rancha y pasó a ocuparse de la caza de nutrias, la pesca y la extracción de mariscos según conviniera o necesitara, actividad con la que pudo alimentar y mantener a su familia, que desde 1953 aumentó en otros cinco hijos.

Hernández era un tipo ciertamente singular, tanto que bien habría podido inspirar a Francisco Coloane para crear algunos de los personajes protagónicos más característicos de sus novelas. Corajudo, ladino y mañoso, hombre de mar a toda prueba y trabajador, acumularía un historial que le daría fama pues sus acciones pudieron situarse en ocasiones en el filo de la legalidad. Para remate le faltaba un ojo, que había perdido en desconocida circunstancia, lo que hacía más pintoresca su apariencia. Más tarde inclusive mostraría hechuras de líder comunitario.

Este hombre aventurero y los suyos fueron por antonomasia los primeros foráneos que llegaron a habitar en Puerto Edén de modo libre y espontáneo. Ello, se reitera, entre 1952 y 1953.

Tras ellos, durante el último año hubo de arribar solitario Fructuoso Techi, también chilote, pescador de oficio y procedente de Puerto Montt. Pasaron algunos años y en 1961 se estableció con su familia Arturo Segundo Jara Miranda, buzo mariscador, procedente de Puerto Montt de donde era originario. El año siguiente llegó José Pérez, pescador natural de Lluico en Chiloé, acompañado de su esposa Eufemia Oyarzo Paredes, nacida en Fresia y siete hijos, cinco de los cuales habían nacido en Melinka, islas Guaitecas, donde la familia se había establecido hacia 1956 y de la que procedía el grupo. El mismo año 1962 inmigraron los hermanos Manuel y

Alfredo Levicán, ambos chilotes y pescadores, venidos también de Melinka; Segundo Millalonco, pescador nacido en Puerto Montt y procedente de esa ciudad, y Manuel Cheuquemán, igualmente pescador de oficio, pero natural de Chiloé, con su esposa y seis hijos, procediendo todos de Melinka.

Durante 1963 llegaron José Ralín Soto, buzo de profesión, desde Calbuco; Casimiro Parancán, pescador chilote, con su mujer Ana Celia Levicán y seis hijos, con una prolongada estadía previa en Melinka; Edio Álvarez Villarroel, pescador natural de Puerto Aysén, con su conviviente Enolfa Vidal Barrientos, chilota, y cuatro hijos, procedentes de Puerto Aguirre; José Igor Pérez, pescador originario de y procedente de Llanquihue, con su conviviente Adelaida Almonacid y cuatro hijos, y, por fin, Juliana Arteaga, que pasó a convivir con José Pérez Oyarzún, y siete hijos, todos venidos de Chiloé.

En 1964 arribó a Puerto Edén procedente de Cochamó, el pescador chilote Baldovino Valderas, su esposa Paulina Sánchez, de Osorno y un hijo pequeño; con ellos lo hizo José Pérez, pescador de Cochamó, como allegado. En 1966 se radicaron en el lugar José España, chilote de nacimiento, carpintero y pescador de profesión, que venía de Puerto Aguirre; Guillermo Levicán Maripillán, pescador, con su esposa Teolinda Pincol Colín y ocho hijos, todos originarios de Chiloé, desde donde igualmente arribaron Humberto Barrientos Cárdenas, pescador, su esposa Jovina Avendaño Barrientos y una pequeña hija. Para concluir, durante 1967 arribó solitario Víctor Alberto Cruz, marino originario de Talcahuano, donde había trabajado como pescador.

Todos los mencionados, más algunos allegados conformaban el grupo de 101 individuos foráneos establecidos de modo permanente en el área de Puerto Edén, según registro hecho en 1967 por Guillermo Rivas y sobre el cual se hace referencia más adelante.

El hecho de haber una buena cantidad de familias constituidas o *de facto* revela en los respectivos jefes un ánimo de radicación que los hizo preferir aquel aislado y lluvioso paraje del Archipiélago Patagónico como sitio para establecerse definitivamente. Exceptuado Hernández y algún otro, en quienes la motivación original no podría excluir un afán nomádico aventurero, parecería que en otros, tal vez la mayoría, debió ser determinante la noción previa bien por alguna estadía anterior ocasional o bien por noticia entregada por terceros, en cuanto haber allí y en el área circundante abundancia de mariscos y otros recursos que garantizaban la autosubsistencia, además de terrenos de bordemar aptos para ser ocupados libremente. Unos, 20 de 78 casos, arribaron directamente de Chiloé, en tanto

que la mayor parte lo hizo con una estación previa en Melinka (27), Puerto Aguirre (12) y Cochamó (3), con lo que, entendemos, quedaría explicada tal posible causa. En otros 16 casos la razón pudo estar en una oportunidad de trabajo profesional (buzos, pescadores), referencia correspondiente a los venidos de Puerto Montt, Calbuco y otros lugares de Llanquihue, con alguna relación previa con industrias conserveras de esa provincia.

Tocante a su nacimiento y exceptuados los nacidos en Puerto Edén y San Pedro (16 en total), el resto era de mayoritaria extracción chilota, buena parte de ellos de origen étnico veliche, puros o mestizos; en tanto que otros 20 habían nacido en diferentes localidades de la provincia de Llanquihue y 12 en poblados de la vecina provincia de Aysén (Melinka, Puerto Aguirre, Puerto Aysén); por fin, dos inmigrantes habían venido de Osorno y otro de Talcahuano. Pero, cualquiera que fuera el lugar de nacimiento y excepción hecha del último, todo el grupo en referencia debe ser adscrito a la "cultura chilota" por su origen directo e indirecto, como lo denotan sus apellidos. Volveremos sobre este punto más adelante.

Ahí, se reitera, unos y otros se encontraron a su agrado y se radicaron voluntariamente, adaptándose fácilmente a las condiciones climáticas del lugar, especialmente a la gran humedad que allí reinaba por la abundancia de lluvia (el doble de la que se registra en Puerto Aysén, Puerto Montt o Chiloé), en donde con entera libertad y al parecer en armonía pusieron las bases de una nueva comunidad magallánica, de espontánea surgencia, y para entonces virtualmente aislada como pocas del país chileno, si no era la más aislada de todas (Apéndice II).

Con su decisión esos pioneros se habían adelantado a dar principio al proceso de incorporación territorial que desde la distancia la autoridad regional planeaba con sentido visionario. Así, ésta comprendió que había que dar una mano a esos actores involuntarios de la integración.

Llegada de los trabajadores por cuenta de terceros

Pero, en 1967 se habían contado asimismo unos tres centenares de trabajadores, mayormente mariscadores, que operaban por cuenta de algunos contratistas vinculados a empresas conserveras

de Llanquihue y Chiloé, quienes vivían desperdigados por diferentes lugares de faena, al parecer todos hombres solos. Así el total de habitantes del área norte del Archipiélago Patagónico para 1967 era de 437 personas, incluyendo la población indígena (43 individuos). Era la mayor población registrada para el área desde un siglo antes a lo menos, cuando la presencia aborigen se estimaba en varios centenares de almas.

La circunstancia del trabajo a contrato por cuenta de terceros precisamente sería la causa próxima que despertaría el interés del gobierno provincial de Magallanes, en Punta Arenas, por el sector archipielágico de ultracordillera y motivaría el subsecuente plan de acción orientado a la integración efectiva y plena del vasto territorio insular a la vida de la región.

Había ocurrido que las industrias conserveras de Calbuco, Puerto Montt y Quellón necesitadas como estaban de aprovisionamiento seguro y suficiente de materias primas, al comprobarse la disminución de mariscos extraídos tradicionalmente en los litorales del gran mar interior de Chiloé, habían estimulado la extracción en parajes cada vez más distantes como eran las islas Guaitecas y de los Chonos, y, al fin, del archipiélago meridional de allende el golfo de Penas.

De esa manera, hacia mediados de la década de 1960 arribaron contratistas con sus cuadrillas de mariscadores que se repartieron por diversos lugares de la zona norte del Archipiélago Patagónico, desde la angostura Inglesa por el septentrión hasta la isla Crossover por el meridión, prospectando y extrayendo la riqueza vital allí existente y hasta entonces virtualmente intocada. Para hacerlo no requirieron de autorización alguna, como tampoco estuvieron sujetos a control, en tanto que la zona era una virtual "tierra de nadie", que en el papel correspondía a la jurisdicción de Magallanes, pero que carecía de toda expresión tangible de autoridad, siquiera inferior, para efectos de alguna forma de ordenamiento.

Ese territorio insular, asaz aislado y fuera de cualquier vigilancia era el apropiado para que florecieran actividades marcadas por el abuso en las condiciones de trabajo y por la explotación excesiva de recursos naturales. En el primer caso estaban los pescadores y mariscadores contratados[1] que vivían en su gran mayoría en condiciones

1 En 1967 eran unos 300 hombres en total: 130 por cuenta de Jorge Villegas; 80 de Nelson Ampuero y 40 de Domingo Kovacic, todos empresarios de Puerto Montt; y otros 30 por cuenta de los hermanos Juvenal y Teófilo Bluck, de Calbuco. Además había otros 10 en bahía Magenta trabajando en la corta de ciprés por cuenta de Juan Bustos, antiguo coronel de ejército y empresario de Punta Arenas. También en bahía Level, había un número indeterminado de obreros, una decena quizá, a cargo de un empleado, quienes levantaban los edificios para una planta conservera de propiedad de Joa Chain, industrial de Quellón, Chiloé.

antihigiénicas y misérrimas, desprovistos de las comodidades más indispensables, insuficientemente abastecidos de alimentos y con sus salarios impagos desde largo tiempo. Ni hablar de la cancelación de regalías e imposiciones sociales legales aspecto en el que se daba una mora generalizada por parte de los contratistas. En el segundo, literalmente se trabajaba "a costa arrasada", esto es, hasta extinguir los especimenes de tamaño comercial, afectándose sin duda la recuperación de las diferentes especies y la integridad armónica del bioma natural.

Esa situación de abuso y expoliación de algún modo llegó a oídos de los agentes públicos en Punta Arenas hacia 1965 ó 1966, al parecer primeramente a las oficinas de la Inspección Provincial del Trabajo. La misma, una vez conocida por la Intendencia de Magallanes originó directamente el envío de dos funcionarios en comisión de servicio, los inspectores Francisco Bozinovic y Juan Matulic, para verificar la efectividad de las denuncias y rumores, para formular las exigencias que procedieran e imponer las sanciones administrativas y legales que la situación pudiera exigir y, en general, para hacer respetar en su integridad las condiciones laborales. La tarea, va de suyo, fue eficientemente realizada comprobándose numerosas infracciones para las que se procuró encontrar remedio. Encontrándose domiciliados los patrones infractores en su mayoría en Puerto Montt, allí se hicieron posteriormente las notificaciones de rigor, participándose la materia a la Inspección del Trabajo de Llanquihue.

La "Operación Canales"

A la sazón, desde noviembre de 1964 nos hallábamos a cargo de la Intendencia de Magallanes, responsabilidad que habíamos asumido y desempeñábamos con interés y entusiasmo, con clarísimo afán de servicio público. En tal plan habíamos concebido y delineado, y nos empeñábamos en cumplir, un amplio programa de gobierno que cubría diferentes áreas y cuyo objetivo era el de promover el desarrollo integral de la Provincia. Parte importante de esa preocupación estaba referida a las zonas rurales cuyo estado general de atraso en aspectos sociales, infraestructurales y económicos era manifiesto.

Desde un comienzo, por tanto, pusimos en marcha el "Programa

de Desarrollo Demográfico y de Equipamiento de Centros Rurales", que buscaba satisfacer las carencias y fomentar el adelanto de los correspondientes distritos, lo cual, inclusive, nos había llevado a fundar nuevos poblados en donde se había estimado que era necesario.

El extenso sector del Archipiélago Patagónico se encontraba obviamente incluido en esta preocupación superior, aunque no con prioridad inmediata. Así las cosas, cuando los funcionarios laborales Bozinovic y Matulic nos informaron verbalmente acerca de lo que había sido su cometido en la zona occidental de Magallanes, ese sector de la Provincia pasó a ser materia de nuestro particular interés. Como los antecedentes entregados por los inspectores del Trabajo daban cuenta de una situación general que bajo diversos respectos movía a preocupación, noticia que ratificaba lo que igualmente nos había informado tiempo antes el misionero jesuita P. Raúl de Baeremaecker aunque, por cierto, con mayor énfasis en los aspectos morales de la vida de la comunidad de Puerto Edén (colonos e indígenas), estimamos entonces que se imponía adoptar un conjunto de medidas urgentes a través de las cuales pudiera remediarse paulatinamente la situación que allí se daba, para beneficio general.

Antes, era menester confirmar y ampliar la información de que se disponía para saber con la mayor precisión posible qué clase de acciones debían programarse y llevarse adelante. Solicitamos por tanto al Director Zonal de Agricultura, ingeniero agrónomo Fernando Santelices, en tanto que del mismo dependía el control de la explotación de los recursos marinos y de otro género, que pusiera a nuestra disposición un funcionario que pudiera asumir el encargo de realizar una inspección amplia y completa sobre la situación que se daba en la zona norte del Archipiélago Patagónico, en especial en Puerto Edén y sus alrededores.

El designado fue el funcionario Guillermo Bernardo Rivas Peña, quien se hallaba a cargo de la Inspección Zonal de Pesca y Caza.

En verdad, fue una elección por demás acertada. Rivas asumió la responsabilidad con evidente interés, como quedaría de manifiesto en su informe, abarcando su inspección todos los aspectos, describiendo el cuadro general y situaciones particulares con la mayor objetividad posible y recogiendo las opiniones de los habitantes. Es más, sobre la base de las necesidades y problemas constatados formuló sugerencias que posteriormente fueron recogidas como de real utilidad, todo lo cual se reunió en un extenso documento entregado a la Intendencia en julio de 1967, en lo que estimamos era una muestra cabal de buen servicio público, a cargo de un funcionario modesto pero dotado

de grandes cualidades[2].

El documento ciertamente conforma una fuente de información excepcional e insustituible y al mismo hemos de referirnos en una síntesis necesaria, aunque también con transcripciones puntuales, por cabales.

De esa manera, dio cuenta pormenorizada en lo tocante a la extracción y comercialización de mariscos, cholgas y choritos especialmente, actividad de la que participaban todos los pobladores y parte del grupo indígena, quienes lo hacían según sus diferentes disponibilidades de elementos para el efecto, unos con artes apropiadas y otros en forma rudimentaria, lo que incidía naturalmente en el distinto rendimiento del trabajo y en los correspondientes pagos.

Como se ha visto antes, todos trabajaban para contratistas proveedores de las conserveras de Puerto Montt, Calbuco y Quellón, ninguno por cuenta propia, excepción hecha de lo necesario para el autoconsumo o la venta en pequeña escala a las naves que recalaban en la bahía de Edén. Éstos fijaban las condiciones de entrega del producto (fresco o ahumado), suministraban elementos de trabajo y alimentos, y también pasajes para los venidos de fuera, todo lo cual era descontado al momento de hacerse las liquidaciones, del mismo modo que se rebajaba el peso de los productos que llegaban a destino final en mal estado de conservación. El alojamiento, cuando se daba era precario o derechamente malo, y por lo común corría por cuenta de los propios mariscadores. Los productos se embarcaban en los barcos mercantes que pasaban ocasionalmente por Puerto Edén y se llevaban a destino. Allí se vendían a los industriales en un valor que prácticamente doblaba lo que se pagaba a los mariscadores.

En cuanto a las condiciones de vida de la población kawéskar, cabe remitirse al texto del informe:

Primeramente me referiré a los 43 alacalufes que componen la colonia en Puerto Edén, los cuales habitan en 8 viviendas hechas por ellos mismos, a una distancia aproximada a 60 metros de la radioestación. Estas habitaciones están contruídas entre 5 a 10 mts. de la más alta marea, aún cuando se dispone de bastante espacio como para haberlas edificado más alejadas de la ribera. Al lado sur del pequeño muelle, situado frente a la Posta, se agrupan 7 de las 8 casas de los alacalufes-Qawashkar.

Las habitaciones a que hago referencia, se componen de una

2 *Informe sobre las condiciones en que se encuentra la extracción de mariscos en Puerto Edén; las condiciones de vida de los pescadores y una apreciación general desde el punto de vista socio-económico de todo el área, realizado por el Inspector Zonal de Pesca y Caza de Magallanes don Guillermo B. Rivas Peña* (inédito).

sola pieza y donde comúnmente viven más de 6 personas; ocupan una superficie de terreno que fluctúa entre los 6 y 50 mts.2, carentes de todo servicio higiénico. Una sola vivienda tiene el techo totalmente de zinc; el resto de las habitaciones está techado con los más heterogéneos elementos, como por ejemplo, tablas de diferentes medidas, pedazos de lata, algunas fonolitas, retazos de fonolitas y sacos usados.

Algunos alacalufes que cuentan con cocinas o estufas a leña mantienen el piso de sus viviendas de madera, advirtiéndose por lo general, absoluta falta de aseo.

En las orillas de las cocinas, estufas o fogones, los moradores han instalado camastros de madera que les sirven para dormir e incluso para mantenerse recostados mientras están comiendo. Alrededor de estas tarimas o sobre ellas, caminan los perros pidiendo alimento, entre sacos vacíos, ramas, leños, tarros viejos, mariscos por cocer, valvas de cholgas, restos de comida, etc.

Dentro de la general pobreza y promiscuidad en que viven los alacalufes, es del caso destacar algunos hechos que permitirán conocer en mejor forma la vida de esta población.

Panchote Sotomayor, es un anciano al que se le calculan 86 años de edad, recordando hechos o situaciones sucedidas cuando él era un niño de la edad de cualquiera de los que actualmente se encuentra en la colonia. Este viejo alacalufe, que se nota muy enfermo, está viviendo en la miseria más humillante, no cuenta con alimentos, puesto que no tiene medios para trabajar; duerme sobre el suelo, en ramas colocadas en un rincón de su estrecha choza, cubierta con andrajos y donde 4 esqueléticos perros, que parecen ser los únicos bienes que posee, reposan junto a su cuerpo transmitiéndole calor mientras duerme. El viento y la lluvia penetran por los agujeros de su vivienda que el mismo construyó con diversos materiales y los cuales en su mayoría, están sobrepuestos ya que tampoco cuenta con medios para poder mejorarla.

De la misma manera, está viviendo el poblador Juanito Zambrano, quien como todos los alacalufes, no sabe su edad pues jamás se les han registrado sus nacimientos en ningún lugar, calculándosele a éste 51 años. Su rancha está hecha totalmente de totora, amarrada con lianas, donde no existe puerta, sino solamente un pequeño hueco por el cual hay que penetrar muy agachado.

Zambrano al igual que Sotomayor, vive totalmente solo y en la mayor indigencia. A pesar de actuar con mentalidad infantil, este hombre realiza todas sus actividades normalmente, en especial

aquellas labores que le encomienda el personal de la Posta. La choza está desprovista de cama, mesa y asientos. Solamente se ven unos tarros viejos, que los utiliza para guardar y preparar alimentos. Sentado en las ramas que le sirven de lecho, a la orilla del fuego, rodeado de perros, Zambrano construye pequeños botecitos de ciprés que entrega a los barcos a cambio de licor o comida.

Al lado Norte de la Radioestación FACH, en la casa más grande de la colonia, mora el alacalufe Manuel Tonko, de 41 años de edad, más su conviviente de 49 años, Margarita Molinare y sus hijos Ana, Verónica y Yolanda. Bajo este mismo techo vive el alacalufe de 61 años de edad, José López, ex conviviente de Margarita a quien ésta dejó por juntarse con un individuo más joven.

Por lo que pude observar, José López no tiene ninguna autoridad en el citado hogar, aún cuando en él viven también sus hijos Nora de 21 años y Carlos de 19, nacidos de su convivencia con la mencionada Margarita Molinare. A más de esto, Nora López tiene dos hijos: María Angélica y José de 6 y 3 años respectivamente, habiéndosele muerto hace algunos meses, en el Hospital Regional de Punta Arenas, un hijo de pocos días de edad.

Según conversaciones que sostuve con algunos funcionarios de la Posta y otros alacalufes, pude informarme que los hijos de Nora serían el producto de diferentes amancebamientos con algunos servidores enviados por la FACH regional a esta zona[3]. No obstante que la descripción carece de fuerza descriptiva, en lo sustancial mostraba el mismo cuadro vivamente pintado tres lustros antes por la antropóloga Annette Laming.

La ayuda que daba el personal de la Fuerza Aérea era escasa y poco eficaz:

Hace más de cuatro meses que la Fuerza Aérea Regional no envía alimentos que corresponden a los alacalufes, a pesar de que el Jefe de Posta ha remitido a sus superiores la relación de gastos correspondientes y haber solicitado, en repetidas oportunidades una solución al problema. Esto, como es obvio, ha traído como consecuencia dramáticos momentos para los pobladores que debido a su estrecha forma de pensar y actuar, no encuentran una solución oportuna a sus dificultades, por estar habituados a una dádiva que ellos no solicitaron y a la cual ya se les acostumbró.

Debo advertir que, a pesar de las graves perturbaciones que trae a los alacalufes la falta de alimentos, estos la soportan sin una queja, sin una palabra o gesto que denote una amargura u

3 *Informe...*, citado.

odio para nadie.

Referente a la atención médica, debo decir que es muy reducida, ya que comúnmente no se cuenta con los medios necesarios para atender diversas enfermedades que aquejan a los colonos.

Durante mi estada pude observar que el practicante entregó remedios para combatir enfermedades leves, socorro en caso de accidente, o bien inyectó medicamentos para curar una gonorrea, gripe fuerte o debilitamiento. En cuanto a la ayuda para atacar un mal profundo, en Puerto Edén no existe ya sea por falta de conocimientos del enfermero o bien porque los remedios enviados a la Posta no son los adecuados.

Son muchos los alacalufes que han sido traídos a Punta Arenas cuando ya la tuberculosis pulmonar o estomacal, que muchos de ellos padecen, debido a su fragilidad hereditaria, ha hecho estragos tremendos en sus organismos, lo que se pudo notar porque estos enfermos habían vomitado o esgarrado [sic] *sangre. Además, una pulmonía, por lo riguroso del clima, se hace muy difícil de atacarla en un paciente que se encuentra postrado en una choza inmunda, donde el frío y la lluvia se cuelan por todas partes*[4].

Rivas advirtió en el personal aeromilitar una predisposición en contra de los indígenas, que estimó era el fruto de una *total falta de comprensión, debido a la diferencia de mentalidades*, actitud que como consecuencia les hacía adoptar una conducta pasiva *frente al drama humano que viven cada día los alacalufes...*

Respecto de los pobladores foráneos, interesa la descripción acerca de las viviendas en que habitaban:

Solamente cuatro de estas viviendas constan de más de dos habitaciones, el resto ha hecho algunas divisiones para mantener un dormitorio y cocina. En la generalidad de los casos, este dormitorio se hace estrecho para albergar a toda la familia, por lo que es necesario que algunos individuos instalen camas a las orillas de las cocinas.

Casi todas estas viviendas están construidas de materiales diversos y que en muchos casos no se diferencian en absoluto a los ranchos de los alacalufes. Me llamó poderosamente la atención la forma de vivir de los buzos Arturo Jara y Ernesto Hernández, quienes se encuentran habitando en míseras chozas con su numerosa prole y pescadores que les sirven en las labores de buceo.

En casi todos los hogares existen cocinas o estufas a leña, las que permanecen encendidas durante la noche para mantener

4 Ibid.

el calor en las habitaciones en que duermen algunos familiares, sobre simples tarimas y cubiertos con escaso abrigo. El alumbrado se obtiene de un mechero a parafina o petróleo, artefacto que produce una luz muy débil y que deja parte de la habitación en penumbra.

En ninguna casa se han construido servicios higiénicos, ni aún en aquellas construcciones hechas con más prolijidad y abundancia de material. También se advierte la falta de mobiliario, donde las mesas fueron reemplazadas por cajones, a los cuales se les han agregado varas que sirven de base y los que son ocupados comúnmente por las personas mayores. El resto come con el plato en las manos o puesto sobre diferentes implementos.

Sólo cuatro viviendas destacan por su buena terminación y material usado, donde se ha empleado principalmente tejuela de ciprés, fabricada por los mismos pobladores, con algunas mínimas herramientas[5].

Los pobladores vivían en un régimen de economía de subsistencia con el que, al parecer, se conformaban. La base alimenticia eran los productos del mar (pescados, mariscos), siempre a la mano. Algunos cultivaban pequeñas huertas con especies tales como papas, arvejas, habas, porotos, zanahorias, betarragas, lechugas, acelgas, rábanos, etc. En cuanto a animales domésticos, se contaron una vaca, 20 cerdos y 174 aves de corral. El abastecimiento con otros alimentos y productos varios dependía de la llegada de los barcos o del ocasional viaje de una embarcación menor, generalmente desde Caleta Tortel o de más al norte.

La adaptación al ambiente húmedo era aceptable. Los pobladores como los kawéskar carecían de asistencia sanitaria eficaz. En caso de partos las madres eran ayudadas por parientas o vecinas.

Notable por lo completa y explicativa es la relación de Rivas sobre lo que acontecía a la llegada de un barco, suceso que venía a alterar la rutina cotidiana.

En general la vida de la Población transcurre sin apuro. Algunos trabajan solamente días antes de la pasada de los barcos. Otros dejan sus hogares por varios meses y se van a trabajar a diferentes puntos de la zona en la extracción y ahumado de cholgas. Los menos realizan las labores anteriormente expuestas, y además preparan maderas para construir nuevas viviendas y embarcaciones, o reparar las que poseen. Estas labores las ejecutan en bosques cercanos, a orilla de los canales. Los jóvenes cooperan activamente en los trabajos que sus mayores les ordenan, pero sin demostrar

5 Ibid..

gran inquietud por superar las condiciones de vida que sus padres mantienen actualmente. En los días de descanso, los jóvenes pobladores, incluidos los alacalufes, se reunen en una pequeña cancha de football que ellos mismos hicieron con la colaboración del personal de la Posta. Estas actividades deportivas las ejecutan, por lo general, dos veces en la semana.

La llegada de un barco a la bahía de Edén, es el único momento en que la tranquila vida de los habitantes es un poco activa. Momentos antes de que el barco entre al Puerto, los pescadores cargan sus embarcaciones con mariscos y a medida que este se acerca al lugar habitual de fondeo, empiezan a aparecer por diferentes puntos las chalupas y botes a remo al encuentro del buque, en procura de comercio.

Cerca de veinte embarcaciones son las que generalmente se reúnen frente a la escalinata del barco y más o menos sesenta pescadores los que se movilizan por diferentes motivos. Los pobladores suben a ofrecer sus mercaderías a la tripulación y a obtener de ésta los alimentos que traen ex profeso para trocarlos por productos marinos. Otros retiran solamente los alimentos que han encargado oportunamente, favor por los cuales entregan mariscos o pescados a bajo precio o simplemente regalados. Los alacalufes de ambos sexos recorren la cubierta ofreciendo los pequeños botecitos de madera de ciprés, canastillos de junquillos y además cholgas frescas y ahumadas.

Durante el tiempo que los barcos permanecen en el puerto, en la estrecha escalera de la nave se forma un desorden inexplicable. Todos los pescadores tratan de subir con sus sacos con productos pesqueros y otros bajan con las mercaderías adquiridas a bordo. Al mismo tiempo, grupos de pasajeros que observan estos ajetreos impiden el libre paso a los pobladores. Esta labor se torna más complicada en los días lluviosos y con fuertes marejadas que mantienen las embarcaciones sacudiéndose y golpeándose unas con otras.

Aún en los días más inclementes, los alacalufes llevan hasta los navíos a sus hijos más pequeños, quienes permanecen en brazos de sus madres o al lado de ellas, completamente mojados y estáticos, mientras a su alrededor, caen restos de alimentos que les lanzan los pasajeros, que aun consideran que la caridad se debe hacer de esta forma.

No todos los pobladores participan en las actividades mencionadas, algunos permanecen bebiendo en las cantinas del barco, la mayor cantidad de licor en el menor tiempo posible.

Otros compran chuicos de vino y los esconden bajo los asientos de los botes, tapándolos con prendas de vestir o sacos. Casi todos estos gastos en bebidas alcohólicas son pagados con productos avaluados en menos de su valor normal.

Esta venta clandestina y organizada por los tripulantes de los barcos de la Empresa Marítima del Estado, especialmente en las MM/NN "Osorno" y "Navarino", trae como consecuencia algunas heridas, agresiones e incluso robos entre los pobladores. Todos estos reclamos son informados a la Jefatura de la Posta, autoridad que se limita a tomar nota de lo sucedido o informar a la oficina que corresponde el denuncio, en caso necesario.

En una oportunidad en que la M/N "Tocopilla" debió recalar en Puerto Edén para esperar la pasada de la Angostura Inglesa, pude notar que la cantina de este barco fue abierta para expender licor a un grupo de jóvenes pescadores, los cuales bebieron hasta quedar completamente ebrios e imposibilitados para conducir sus embarcaciones[6].

En lo referido a instrucción escolar, la gran mayoría de la población era analfabeta. Consultada la gente en ese respecto, casi el ciento por ciento solicitó como prioridad la apertura de una escuela, lo que califica honrosamente a esa rústica comunidad. Los niños en edad escolar sumaban entonces 51.

Por fin entre las conclusiones y recomendaciones que fueron el fruto del recorrido inspectivo, corresponde mencionar las siguientes:

-La prohibición de extracción de mariscos con fines industriales desde la isla Crossover al norte, dada la sobreexplotación de esos recursos, hecho por demás notorio. Ello inclusive atentaba contra la capacidad de subsistencia alimentaria de los pobladores de Puerto Edén.

-Fomentar la inversión de capitales magallánicos en la industria conservera, con radicación local, medida beneficiosa en variado sentido para la población zonal.

-Incentivar la extracción de ciprés seco para la elaboración de postes y estacas, y su ulterior comercialización vía la Empresa de Comercio Agrícola (E.C.A.) y el transporte en naves de la Armada Nacional.

-Instalar un aserradero para la elaboración de madera de construcción y por tal vía conseguir el mejoramiento en la calidad de las viviendas.

-Capacitación en cultivos agrícolas.

6 Ibid.

-Creación e instalación de una escuela-hogar.

-Instalación de una posta sanitaria a cargo del Servicio Nacional de Salud; también de una oficina del Registro Civil, de una subagencia de E.C.A., para asegurar el abastecimiento de productos básicos para la vida de la comunidad; y la instalación de una Alcaldía de Mar para controlar la actividad de las naves mercantes y la observación del decreto de zona seca.

Recibidos tan importantes antecedentes y otras noticias complementarias contemporáneas, el gobierno regional se ocupó de considerar y priorizar los diferentes requerimientos y otras medidas que se consideró necesario poner en práctica para remediar la situación conocida y mejorar las condiciones de vida de los habitantes de Puerto Edén.

Así el Intendente determinó trasladarse al lugar para imponerse personalmente sobre el estado de las cosas allí vigente. Para ello solicitó y obtuvo de la Fuerza Aérea de Chile el transporte en un hidroavión Grumman, único medio rápido y expedito para acceder a la zona norte del Archipiélago Patagónico. El vuelo se realizó el día 1º de diciembre de 1967 y en la aeronave viajaron el Intendente, el comandante en jefe de la VIa. Brigada Aérea, general Ricardo Ortega, el médico aeromilitar Dr. Iván Ortiz Guttmann y el capitán ayudante de la Intendencia René Peri Fagerstrom.

Éste, hombre sensible y con hechuras probadas de escritor, haría días después una rica y acertada relación de vuelo, la que agregaría una nueva faceta descriptiva para un ambiente natural nunca acabado de conocer.

El bosque patagónico está abajo, interminable, veteado de lagos verdes y miriñaques de nieve, a través de los cuales la Cordillera de los Andes, más baja, empieza su gran zambullida antártica. Paisaje a retazos, selénico a veces, exuberante otras; no hay continuidad en los matices, nada está pegado a nada.

Isla Trinidad, nuevo rumbo, canal Messier.

En este caleidoscopio de islotes el Creador debió partir el pan del Génesis y posiblemente dejó caer algunas migajas de tierra. Vamos a ras sobre el Messier, avenida acuática, con rascacielos de selva y monumentos de granito a ambos costados. Cuesta pensar que el avión devora en minutos la distancia que los alacalufes recorren en meses, remando sobre sus canoas de corteza. Entre el avión y la superficie del canal no sólo hay algunos metros de aire, jemes de altura, sino todo un proceso histórico, millones de años. Prácticamente se tocan las huellas del hombre paleolítico con las turbonadas del hombre cósmico que arrasa en fracciones

de segundo siglos de mitología.

De pronto las ventanillas se ponen blancas y la nave estalla en un prolongado chirreo, parecido al que un patín de hielo al surcar una cancha, ampliado mil veces. Estamos amarando. Todo ha sido tan sorpresivo que cuesta salir del estupor, magnífico. Varias toneladas de metal a cien kilómetros por hora, han cortado el agua con la precisión de un cuchillo. Y ahora carreteando en la bahía de Puerto Edén, el Grumman se da el lujo de dejar a sus pasajeros en el muelle de la Posta Aérea[7].

En esa primera visita de una autoridad de su jerarquía, ciertamente histórica, el Intendente *recorrió a pie y en chalupa todo el sector habitado, habló con cada uno de los pobladores, visitó las chozas alacalufes, atravesó el canal Messier e inspeccionó el terreno y las construcciones de Bahía Level. Los pobladores lo esperaban con un curanto gigante, y también participó de él, lo mismo que el General Ricardo Ortega Fredes y los aviadores del Grumman. El estado sanitario de la población fue chequeado por el doctor Ortiz y la chalupa a motor quedó convertida en una improvisada oficina flotante, no siempre estanca y estable especialmente cuando fue sorprendida por una tormenta grado 5 en pleno Paso del Indio, a tres millas de Puerto Edén.*

Los estudios e informes hechos con anterioridad por otros funcionarios enviados por la Intendencia, permitió al señor Martinic ir derecho al grano, con conocimiento de los nombres de cada uno de los pobladores, sus problemas y su ubicación en los islotes[8].

Era necesario ese gesto para hacer comprender a los pobladores que la máxima autoridad regional valoraba su decisión de habitar en ese lugar aislado y con tantas restricciones. Demostrar asimismo que el Estado se interesaba por ellos, que los amparaba y no los abandonaría a su suerte. Ese era el principal objetivo de la visita.

Otro de los objetivos era conocer el mejor lugar para fundar un pueblo y consensuar con los habitantes el sitio más apropiado para ello. Tras considerarse diferentes parajes, se optó por el litoral sur con sus inflexiones, de una pequeña península que se desprende de la costa de la isla Wellington y se prolonga al meridión en la gran bahía de Edén, flanqueada al este y al sur por las islas Salamandra, Morton, Dulce y Carlos, y al oeste por la costa principal de Wellington, dejando en medio las tranquilas y abrigadas aguas de la bahía.

Eso mismo, en palabras de Peri [...] *los islotes de Wellington*

7 "Punta Arenas y Puerto Edén unidos en sólo dos horas", La Prensa Austral, Punta Arenas, 24 de diciembre de 1967.
8 Id.

unidos por verdaderos caminos de agua, se prestan espléndidamente para establecer un centro habitado sui géneris, una Venecia en miniatura. Hay que tomar en cuenta que en Puerto Edén no se conoce calle, caballo o vehículo alguno. El tránsito y la vida misma es marítima ciento por ciento[9].

Para ello se tuvo igualmente en consideración que en el litoral mencionado se hallaban establecidos once pobladores y que había espacio para muchos más, así como para ubicar las edificaciones donde se instalarían los servicios públicos.

La autoridad regional supo de todos los anhelos de la comunidad: unos conocidos, otros novedosos (escuela, retén de carabineros, agencia de la E.C.A., correos, posta sanitaria, registro civil, regularización de títulos de dominio, disponibilidad de elementos de pesca, frecuencia de recaladas de naves mercantes, vigencia de leyes sociales, en fin) y de todos ellos prometió ocuparse no bien regresara a Punta Arenas. Vocero de los habitantes había sido el poblador pionero Ernesto Hernández, elegido como Presidente de la Junta de Vecinos, la primera organización que a sí misma se daba la comunidad a partir de ese momento histórico.

Fue, en síntesis, una visita provechosa por demás, extendida entre las 10,30 de la mañana y las 16 horas.

Con satisfacción patriótica la autoridad regional pudo resumir así lo que había sido ese viaje realmente histórico, al declarar a la prensa a su regreso:

Este viaje es como el término de una etapa [...] *el término de la etapa del abandono y el comienzo de otra, la etapa de la integración decidida y real de esta zona a la Provincia de Magallanes, de la cual formaba parte hasta ahora por razones de tipo gepgráfico, pero de hecho esta zona tenía vínculos con Aisén, o bien con Llanquihue o Chiloé. Se daba el absurdo que una zona que política y geográficamente pertenece a la Provincia no tenía ninguna conexión con Magallanes. Esta etapa ha terminado desde el momento de este viaje y el 1° de Diciembre se inicia la segunda etapa, la de la plena integración con Magallanes, la de la preocupación gubernativa real, la etapa del desarrollo para estos habitantes*[10].

Los días y semanas que siguieron registraron intensa actividad de manera que todo lo prometido adelantara y no quedara promesa incumplida. En efecto, en tanto se solicitaba del Ministerio de Educación la creación de una escuela, se adoptaban las medidas

9 Ibid.
10 *La Prensa Austral*, edición del 2 de diciembre de 1967.

en orden a la construcción del edificio necesario para lo que se dispuso de recursos extraordinarios para fines de emergencia; otro tanto respecto del futuro cuartel para el retén de Carabineros y la instalación de la subagencia de la ECA. Se ordenó el envío urgente de medicamentos y elementos sanitarios por parte del Servicio Nacional de Salud y se solicitó la comisión de un oficial del Registro Civil para atender las necesidades de la población e inscribir como chilenos a los kawéskar, que carecían de nacionalidad; asimismo, se dispuso el envío de un técnico pesquero del Instituto de Desarrollo Agropecuario, para organizar una cooperativa de pescadores y prestar asistencia técnica y crediticia, y de un topógrafo de la Inspección de Tierras de Magallanes, para regularizar la ocupación del suelo.

En enero de 1968 se designó al poblador Humberto Barrientos como Inspector del Distrito Archipiélago, para asumir la representación del gobierno interior y tener así en Puerto Edén una expresión siquiera mínima de autoridad administrativa. En tanto tuvo ocurrencia una nueva visita inspectiva del funcionario de los servicios del Trabajo, Juan Matulic, para verificar lo acontecido en cuanto al cumplimiento de las obligaciones laborales por parte de los contratistas que mantenían obreros en Puerto Edén y alrededores, tras la visita de mediados del año anterior. Matulic viajó acompañado por Arturo Castex, inspector del Servicio de Seguro Social, quien se encargaría de la revisión de todo lo concerniente a la situación previsional. La visita permitió comprobar que todavía se cometían infracciones a diferentes disposiciones legales y se advirtió que ello era posible por una colusión que había entre los empresarios infractores y el Inspector Provincial del Trabajo de Puerto Montt. Ello fue causa de un posterior reclamo que a su tiempo dio origen a un sumario administrativo en contra del funcionario. De esa manera, poco a poco los contratistas fueron puestos en cintura y la situación que preocupaba fue mejorando.

Así, siguieron conociéndose nuevas noticias que daban cuenta del avance registrado en distintos aspectos de la tarea que había pasado a ser denominada "Operación Canales". Entre ellas la que daba cuenta de la constitución de la Cooperativa de Pescadores y de la entrega de cuatro motores para embarcaciones, como parte de un crédito especial destinado a mejorar las condiciones de trabajo; y la aprobación por parte del Ministerio de Tierras del plano para la futura villa "Puerto Edén" (D. S. de 12 de julio), lo que permitiría hacer las asignaciones a los pobladores y fijar los terrenos para las construcciones fiscales. De esa manera pudo programarse otra misión especial, esta vez a cargo del Gobernador del Departamento

de Última Esperanza, Roberto Trincado, a quien correspondía la tuición administrativa directa sobre el Archipiélago Patagónico, e integrada por el Inspector de Tierras de Magallanes, Marcial Ossandón, el topógrafo del mismo servicio, René Moyano, el Oficial Civil de Puerto Natales y el Inspector de Pesca y Caza Guillermo Rivas. Todos se embarcaron el 18 de agosto en la barca *Morel* de la Armada Nacional, que en sus bodegas llevaba materiales para la construcción de una escuela prefabricada, y para la edificación del Retén de Carabineros y de una casa habitación para los funcionarios que habrían de hacerse cargo del mismo.

Cada uno de los funcionarios mencionados tenía tareas y encargos específicos que debían cumplir, en la esfera de atribuciones que les era propia. Entre ellas fue especialmente significativa la referida a la regularización de la situación civil de los habitantes de Puerto Edén (inscripción de nacimientos, celebración de matrimonios).

De tal manera fueron avanzando uno a uno los diferentes asuntos y entre tantas noticias que satisfacían, la prensa puntarenense informaba el 21 de octubre que ya había iniciado las clases la escuela de Puerto Edén, con una matrícula de 53 alumnos. Coetáneamente se supo de nuevas expresiones de la comunidad vecinal organizada: el Centro de Padres y Apoderados[11] y el Centro de Madres, este por iniciativa de la esposa del Director de la escuela. Pero los pobladores no se limitaron a eso, pues también querían poner algo de su parte en ese trascendente esfuerzo que entendían debía ser mancomunado, y ya levantaban una capilla y se comprometían a hacer otro tanto con una bodega para la ECA. El futuro pueblo adelantaba así materialmente, pues a lo visto se agregaba la edificación de la posta de salud, ya muy avanzada. Por fin, en noviembre la Dirección de Obras Portuarias anunciaba tener listo el proyecto para iniciar la construcción de un muelle en la localidad, en tanto que el Director General de Correos y Telégrafos informaba a la Intendencia de Magallanes acerca de la creación de la agencia postal de Puerto Edén, satisfaciendo así la solicitud oportunamente presentada por la autoridad provincial.

En cuanto decía relación con los indígenas kawéskar, desde un comienzo se adoptó en su respecto una actitud diferente a la que éstos conocían, no discriminatoria, de digna consideración como a los demás pobladores, valorándose en ellos los derechos que emanaban de su condición de pobladores originarios.

Los aborígenes por tanto tuvieron acceso a las acciones de fomento

11 Presidente, Secretario y Tesorero fueron elegidos, respectivamente, Ernesto Hernández S., Edio Álvarez Villarroel y Baldovino Valderas.

tales como capacitación pesquera y créditos para la adquisición de motores marinos. Además tuvieron una asistencialidad especial en lo concerniente a la salud y otros aspectos como el de la vivienda. En esto se consideró como prioridad que habitaran en condiciones más humanitarias, como lo merecían. Así se discurrió conjuntamente con el Ministerio de la Vivienda que se les construyeran pequeñas casas concebidas para su forma de vida tradicional, sólidas y abrigadas, y que fueron levantadas en el litoral del futuro poblado. Pudieron abandonar sus miserables y vergonzantes chozas y alejarse de la que por tanto tiempo había resultado ser poco conveniente vecindad de la Posta Aérea. Años después algunos antropólogos e indigenistas criticarían ese traslado como un acto de autoritarismo que no había tomado en consideración el parecer de los indígenas. Pero en verdad la situación de abandono y miseria exigía entonces una medida radical y fue la que se adoptó. Pese a las críticas posteriores, lo cierto es que los kawéskar en su inmensa mayoría no sólo apreciarían las ventajas del cambio, sino que mejorarían las viviendas recibidas y convivirían tranquilamente con los demás vecinos.

Así las cosas se estimó que había llegado el tiempo para proceder a la fundación del nuevo poblado que cobraba forma en el distante distrito archipielágico. El 17 de febrero de 1969 el Intendente de Magallanes se embarcaba a temprana hora en el destructor *Serrano* de la Armada Nacional con rumbo a tan lejano destino. Con él viajaba una comitiva integrada por autoridades civiles y militares, y algunos jefes de servicios públicos.

El buque arribó pasado el mediodía del 18. El periodista Osvaldo Wegmann recordaría días después sus impresiones del trascendente momento:

[...] *Cuando el destructor "Serrano" entra a la bahía, haciendo aullar su sirena, se desprenden de la costa numerosas chalupas, de pescadores y de indios alacalufes, que salen al encuentro de la nave. Son los pobladores, los habitantes del pueblo más joven de Chile y del mundo, que salen a saludar a las autoridades, que vienen a poner en marcha las actividades de una población que merece un destino mejor, porque se lo ha buscado y lucha por lograrlo.*

Aquí se han unido los esfuerzos de las autoridades e instituciones para incorporar a la comunidad, al grupo humano más aislado y abandonado del país. Los pobladores lo comprenden y lo agradecen y lo traducen en manifestaciones de alegría y de reconocimiento.

Desde la cubierta de la nave se puede apreciar en tierra el hermoso edificio de la Escuela N° 7, levantado por la Sociedad

Constructora de Establecimientos Educacionales. Es una magnífica construcción, con amplias salas de clases, en las que estudian 55 alumnos, muchos de los cuales tienen ojos oblicuos y pómulos salientes. Son los hijos de los alacalufes, incorporados a la vida civilizada, que leen y escriben. Los veremos más tarde recitar algunos versos: Ana Kaposia, risueña y simpática se luce como cualquier colegiala.

Junto a la Escuela se ve el edificio del Retén de Carabineros, en el que a mediados de marzo se instalará la primera dotación de cinco hombres, al mando de un suboficial, con instrucciones de hacer cumplir estrictamente la ley. Los colonos son los primeros en alegrarse, porque Carabineros constituye para ellos una garantía de seguridad. En medio de tanta gente esforzada, no faltan los perturbadores del orden, que tendrán que retirarse a otros rincones.

Otra construcción que destaca es la policlínica, que estará a cargo de un practicante de la FACH. Tiene una sala de hospitalización con seis camas, repartidas para hombres, mujeres y niños, además de baños y otras comodidades.

Todavía están pendientes las construcciones de la capilla, cuya armazón se empina sobre un ribazo con una gruesa cruz de maderos labrados. El pueblo de Puerto Edén es creyente y ha trabajado con cariño en ella. Un cura jesuita de Puerto Montt los visita periódicamente y aprovecha el viaje para oficiar misa y dar los sacramentos. Mientras Operación Emergencia aporta fondos, los pobladores preparan cuatro mil tejas para terminar la obra.

Pronto habrá un muelle en el nuevo Puerto Edén que hará la Dirección de Obras Portuarias. Se construirá una bodega para materiales y es probable que quede a disposición de ECA, para abastecer a los colonos.

Una lancha nos conduce a tierra. Puerto Edén, generalmente brumoso y amenazando lluvia, luce un día de sol. Los colonos nos reciben alegremente. Las mujeres visten trajes y polleras con colores chillones. Los niños agitan banderitas diminutas[12].

En la tarde, a las 15 horas tuvo ocurrencia la ceremonia fundacional, sencilla y sobria, pero de inocultable sentimiento patriótico. Primero, el himno nacional, coreado por todos los asistentes, autoridades, pobladores, marinos y demás, en tanto se izaba el pabellón nacional, en un marco ambiental excepcional, con un día calmo, tibio y luminoso que destacaba los distintos tonos

12 "Puerto Edén frente a un horizonte nuevo", *La Prensa Austral*, 22 de febrero de 1969.

de verde de la vegetación y las flores propias del lugar, fucsias, coicopihues, voquis y otras. Era evidente que Natura había querido asociarse brindando un tiempo realmente esplendoroso para mejor lucimiento del trascendente acto.

Luego el capitán ayudante de la Intendencia, Luis Hald dio lectura del decreto de fundación:

Vistos:

Lo establecido en los arts. 89 de la Constitución Política del Estado y 30 del D.F.L. 22 de 1959 y considerando que los centros de población son elementos necesarios de cohesión y unidad en el desarrollo económico y social de la Provincia y del país; que en Magallanes tal proceso no podrá realizarse en forma integral mientras existan enormes superficies prácticamente despobladas; que en consecuencia es urgente integrar aquellas áreas rurales y su población al desarrollo socio económico y al progreso provincial; que elementales normas de sana previsión patriótica, soberanía y civilización, política y social así lo hacen indispensable y por convenir al interés de la Provincia y en particular al Departamento de Ultima Esperanza.

DECRETO:

Fúndase un pueblo en el lugar denominado Bahía Edén, isla Wellington, ubicada en el Distrito Archipiélago de la comuna subdelegación de Natales, Departamento de Ultima Esperanza; la nueva entidad de población llevará el nombre de Puerto Edén.

Las autoridades y jefaturas de servicios públicos adoptarán las medidas que sean necesarias a fin de dotar al pueblo de Puerto Edén de los servicios indispensables para sus habitantes y aquellos del área circundante.

Concluida la lectura el Intendente suscribió el documento en medio de los aplausos y los vivas de los asistentes, y en seguida dio lectura a un discurso de circunstancias, resumiendo el origen y las acciones de promoción y desarrollo que habían precedido al acto fundacional, haciendo énfasis en las razones y motivaciones que lo justificaban.

Los pobladores habían preparado para la ocasión un curanto descomunal, al que fue menester hacer los honores del caso. Tras ello y nuevos recorridos para ver cómo marchaban las cosas y qué faltaba por completar o hacer, la autoridad regional se embarcó en el *Serrano* para zarpar a las 17 horas con destino a la isla Guarello, objeto de su próxima visita, en medio de la agradecida despedida de los habitantes del más joven de los pueblos chilenos: Puerto Edén.

Muchos entonces y con cuánta razón se sintieron satisfechos. El Intendente, porque había honrado plenamente el compromiso contraído con los pobladores catorce meses antes. Los jefes de servicios y funcionarios, porque habían obrado diligentemente. Los habitantes, porque a partir de entonces sus vidas comenzaban a cambiar en muchos sentidos y para bien.

Durante los meses que siguieron y hasta el término del gobierno del Presidente Eduardo Frei Montalva, las diferentes acciones emprendidas y que al tiempo de la fundación se encontraban pendientes, tales como la construcción del muelle y la instalación de la subagencia de la E.C.A., tuvieron una conclusión satisfactoria. Pero además se adoptaron otras disposiciones de buen gobierno que por una parte pusieron fin a la responsabilidad que treinta años antes se había encomendado a la Fuerza Aérea de Chile respecto de la asistencia de los kawéskar, y por otra permitieron la creación de la Capitanía de Puerto como nuevo servicio administrativo necesario para cautelar el movimiento marítimo, cuya titularidad correspondió a un funcionario de la Armada de Chile. Esta institución a poco andar se recibió de las instalaciones fiscales que hasta entonces habían sido ocupadas por la Fuerza Aérea.

La manifestación final de la preocupación gubernativa fundacional se tuvo el 4 de setiembre de 1970, cuando los habitantes de Puerto Edén pudieron ejercer por primera vez sus derechos cívicos en la localidad. Era todo un símbolo del nuevo tiempo histórico que comenzaba a vivir la hasta hacía muy poco abandonada comunidad de Puerto Edén.

Presencia jurisdiccional en otros sectores del Archipiélago Patagónico

Cumplida la trascendente misión que nos había llevado a Puerto Edén, zarpamos con el destructor *Serrano* con destino al distante grupo insular de Madre de Dios, en la prosecución de un viaje de verdadera afirmación regional nunca realizado antes por la máxima autoridad provincial. Íbamos allí en plan de necesario conocimiento y, cosa que estimábamos importante, para hacer acto de presencia jurisdiccional en el mineral de la isla Guarello, que en la realidad se manejaba como un enclave penquista en suelo magallánico. Al

obrar así hacíamos la primera visita de esa jerarquía a tan aislado centro de trabajo minero.

Arribamos hacia el mediodía del 19 de febrero en medio de un aguacero característico y fuimos recibidos por el administrador, ingeniero Víctor Medina, quien nos informó ampliamente sobre todos los aspectos técnicos de la producción de carbonato de calcio, tras lo cual, y en su compañía, hicimos un recorrido completo de las faenas e instalaciones desde la cantera en explotación hasta el muelle de embarque mecanizado, imponiéndonos de todos los detalles acerca del funcionamiento productivo. Luego, visitamos las oficinas y espacios de habitabilidad y otros complementarios (hospital, club, biblioteca, etc.), -todos de excelente nivel- y compartimos al fin con el personal que se hallaba en período de descanso.

En la ocasión el Inspector Provincial del Trabajo, Francisco Bozinovic, entregó a los dirigentes sindicales (obreros) una copia del decreto supremo por el que se había otorgado en fecha reciente la personalidad jurídica a la organización. Fue en el curso de esa reunión que los trabajadores solicitaron al Intendente la instalación de una agencia postal y un servicio de transporte de pasajeros y carga desde Puerto Natales, con recaladas en Guarello y Puerto Edén, peticiones que se estimaron razonables y para las que se comprometió el respaldo necesario para hacerlas efectivas.

Satisfizo ciertamente a la autoridad provincial y a sus acompañantes la visita, no obstante que breve, por cuanto pudieron comprobar cómo medio centenar de hombres trabajaban en condiciones de rigor climático y aislamiento permanentes, pero disponiendo de todas las comodidades indispensables para su vida, incluyendo el reposo y el tiempo de ocio, para su mejor rendimiento laboral.

La siguiente recalada prevista era en la costa noroccidental de la península Muñoz Gamero, específicamente en Puerto Ramírez, localidad y su entorno sobre la que teníamos información histórica.

Allí bajamos a tierra para un breve recorrido, que tomó un par de horas, en procura de una apreciación acerca de las posibilidades de establecer -reintentar en verdad- una ocupación colonizadora. Encontramos un pequeño cementerio, restos de un muelle y de embarcaciones menores como testimonios de la antigua presencia pionera.

El paraje, de condiciones ambientales notoriamente menos rigorosas que Edén o Guarello (la pluviometría es del orden de 1.500 mm anuales), se veía como aparentemente apropiado para el uso pecuario, con abundante pasto.

En ese plan, el Intendente encomendó al gobernador de Última

Esperanza, Roberto Trincado, hombre entendido en la faena criadora, que realizara con posterioridad una visita más detenida al lugar y si el resultado de la misma era favorable, adoptara las providencias para dar principio a un establecimiento colonizador.

Así se hizo en efecto, con una conclusión positiva para el propósito. El plan se hizo efectivo con el envío de dos familias cuyos jefes habían trabajado como carreteros en cerro Dorotea, a las que se proveyó de sendas viviendas proporcionadas por la Operación Emergencia, de una cantidad de animales vacunos y de otros abastecimientos varios.

El ensayo colonizador, pues de ello no pasó, resultaría finalmente fallido a la vuelta de poco más de un año. Los colonos no consiguieron adaptarse a las condiciones naturales del lugar ni superar el agobio del aislamiento y pidieron ser devueltos a Puerto Natales. Dando por seguras aquellas circunstancias ambientales poco clementes, no fue menos cierto que al grupo le faltó la reciedumbre y el aguante propios de los pioneros de otro tiempo. Definitivamente, como lo probaría el caso de Puerto Edén y de otras localidades de características parecidas, el poblamiento en el Archipiélago Patagónico no podía hacerse con gente venida de ultracordillera, sino que debía hacerse con aquella "raza especial" chilote-veliche, única capaz de adaptarse a las exigencias del rudo entorno occidental.

Para concluir este aspecto, viene al caso mencionar que no obstante la preocupación prioritaria a la que se ha hecho extensa referencia, el gobierno regional no olvidaba el contexto general distrital. Así, vista la condición de baldío que para entonces tenía el vasto dominio fiscal y que comprendía la totalidad del territorio del Archipiélago Patagónico, y teniendo en miras la preservación del valioso patrimonio natural conformado por biomas terrestres y marinos singulares, y especialmente la virtual condición de pristinidad del mismo, se propuso en 1969 al Ministerio de Agricultura la protección legal para la mayor parte del territorio, mediante la creación del Parque Nacional "Bernardo O'Higgins" y de la Reserva Forestal "Alakalufes". Para el primero se consideró la inclusión de toda la zona continental situada al norte del grado 51 de latitud sur, con su patrimonio geomorfológico de fiordos, glaciares y el gran Campo de Hielo Patagónico Sur, y para la segunda el sector archipielágico comprendido entre el límite con la Provincia de Aysén y el estrecho de Magallanes. La proposición fue aceptada y de esa manera se crearon el parque mencionado, con una superficie de 1.761.000 hectáreas en jurisdicción de Magallanes y 921.000 hectáreas en la de Aysén (Decreto Supremo N° 264 de 23 de junio

de 1969)[13], y la reserva forestal indicada, cubriendo una superficie de 2.313.875 hectáreas (Decreto Supremo N° 263 de la misma fecha). En este caso fueron excluidos el archipiélago de la Madre de Dios por razón de los recursos minerales allí existentes, y un área en torno a Puerto Edén considerada suficiente para cubrir las necesidades de madera de construcción y de leña combustible de sus habitantes.

Una tarea inconclusa

Los años que siguieron al de la fundación, hasta enterar tres décadas, han conformado un período de dulce y de agraz en el historial particular de Puerto Edén.

De partida, ha de mencionarse el favorable influjo social que han ejercido las actividades de la escuela pública y de Carabineros. El de aquélla, en múltiples aspectos que han ido más allá de la mera instrucción elemental de los niños, y el de éstos, que para su tarea habían sido dotados de una lancha a motor -la *San Luis*[14]- para disponer de movilidad a falta de vehículos o de caballos como es habitual en sus funciones, con lo que pudieron realizar labores de patrullaje cotidiano por la población y sus inmediaciones, y en ocasiones a mayor distancia, velando por la seguridad colectiva y obrando por su sola presencia, como ha sido una norma tradicional en la vida nacional.

De otra parte, se fue constatando un cambio de actitud en los antiguos contratistas llamados a terreno por la autoridad, quienes no sólo se vieron obligados a cumplir con la ley, sino que advirtieron que los tiempos ya no les eran propicios para sus actividades. Así, poco a poco se fueron retirando, con lo que a la vuelta de algunos años, la faena de extracción de mariscos fue desarrollada únicamente por los habitantes de Puerto Edén, por su exclusiva cuenta y en su beneficio.

En lo referido a la continuidad de la política de preocupación preferente por aquella distante sección del territorio regional, los

13 Posteriormente, por D. S. N° 207 de 1986 se modificó la cabida del Parque Nacional "Bernardo O'Higgins" en territorio magallánico, adicionándosele la sección norte de la Reserva "Alakalufes" situada al septentrión de los canales Pitt y Trinidad.

14 Denominación tomada de la carabela del capitán Juan Ladrillero.

distintos gobiernos que se sucedieron en el tiempo tuvieron distintas actitudes, según lo fueron sus percepciones o sensibilidades respecto del significado del distrito y su población en el conjunto de lo que debía ser una región integrada.

De ese modo durante los primeros años no se registró alguna gestión oficial relevante y sólo en 1975, 1979, 1983, 1985, 1988 y 1989 hubo inversiones públicas, que totalizaron $ 212.672[15], con hiatos de inactividad. Se trató en general de acciones de carácter más bien asistencial que de medidas de fomento general con resultados tangibles de adelanto y mejoría visible en las condiciones de vida de los habitantes de Puerto Edén.

Éstos, entre tanto, habían crecido en número y se mostraban porfiadamente arraigados en el lugar, para sorpresa de algunos ajenos que se preguntaban cómo podía ser así, pues consideraban que residir allí no tenía caso y que más valía invertir en sacar a aquella gente y trasladarla a un lugar más hóspito, donde tuvieran mejores posibilidades y expectativas de vida.

Pero, el hecho es que allí estaban por propia determinación y allí querían quedarse. Por tanto, las autoridades regional y provincial respetando esa decisión debían actuar en consecuencia.

Ante esa manifestación de arraigo, bien les venía, como les viene, la poética expresión de George Munro al referirse a los grupos humanos que la Carretera Austral en construcción iba poniendo al descubierto:

Es una esquina del mundo...
que riega el sudor chileno.
Es un rincón de la tierra...
donde habita la madera...
es un pedazo de Patria...
donde saludan las nalcas
[...] déjame hacer destino...
para mis hijos y Dios[16].

Es más, marginados geográficamente y aun socialmente como estaban[17], tal circunstancia había comenzado a darles una cierta

15 Calculado en pesos de diciembre de 1997.

16 *Carretera Austral Integración de Chile*, Santiago, 1982.

17 Debe tenerse presente para entender el aislamiento de la comunidad habitante de Puerto Edén, que los lugares habitados más cercanos al mismo son el campamento minero de Guarello, ubicado a 207 kilómetros al suroeste; la ciudad de Puerto Natales, a 500 kilómetros al sureste, y el poblado de Caleta Tortel, en Aysén, a 214 kilómetros de distancia hacia el noreste, todos con diferentes grados de accesibilidad, considerando las comunicaciones marítimas. Así, expedito respecto de Puerto Natales, ocasional con Caleta Tortel y rarísimo con Guarello.

identidad cultural, aspecto que sería advertido años después por algunos antropólogos sociales. El componente chilote-veliche original y la inmigración posterior de más gente de esa procedencia *ha aportado consigo un complejo y rico sistema social valórico y cultural*[18], nacido de la compenetración que se ha dado y da entre el habitante litoral y su entorno marino-terrestre devenido caracterizador, que el historiador Rodolfo Urbina Burgos, a quien seguimos en este aspecto, ha descrito con cabal propiedad como la "Cultura Bordemar". En buenas cuentas, es un vivir en tierra firme, pero casi sobre el mar por lo abrupto del terreno, con muy escasa playa o sin ella, con una vegetación densa, producto de la gran humedad ambiental, lo que ha obligado a construir sobre la orilla misma, circunstancia que explica porqué un poblado que no alcanza a tres centenares de almas tiene un desarrollo litoral que se extiende por unos dos y medio kilómetros. Del mar dependen igualmente en parte para movilizarse fuera del poblado y en parte para conectarse entre sí los vecinos, y para alimentarse, con toda la carga de experiencias y sentimientos que tal circunstancia permanente trae consigo.

De esta manera, afincada en lo suyo, esta gente hizo manifestaciones variadas de creatividad y dinamismo social a lo largo de las tres y poco más décadas corridas desde 1969 hasta el presente. En lo material, densificando la cantidad y mejorando la calidad de sus viviendas, aspecto que alcanzó a las edificadas originalmente, y construyendo una pasarela peatonal a modo de vereda *sui géneris* de madera (sobre pilotes) para la movilidad intervecinal, o bien instalando y manteniendo dos o tres almacenes de abarrotes y ramos generales, con variada oferta de artículos. En lo social, creando diferentes organizaciones comunitarias según necesidad derivada de aspectos económicos (productivos), deportivos o de mera sociabilidad.

TABLA VI
*Demografía de Puerto Edén 1970-2002**

Censo Nacional 1970	235 hbs.	(146 varones y 89 mujeres)
Censo Nacional 1982	238 hbs.	(148 varones y 90 mujeres)
Censo Nacional 1992	261 hbs.	(173 varones y 88 mujeres)
Censo Nacional 2002	254 hbs.	(176 varones y 78 mujeres)

*Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas

18 Claudio Vargas y Manuel Matus, *Villa Puerto Edén: Diagnóstico Global, Análisis y Comentario sobre la Información Documental y Trabajo de Terreno*; pág. 22 (Inédito), 2002.

Con el retorno de la democracia a la vida chilena a contar de 1990, se hizo visible una mayor preocupación por aquel remoto enclave humano, con diferente y mejor sensibilidad por parte de los agentes públicos llamados a intervenir. Esta preocupación oficial asumió un carácter orgánico, que recordaba al de otrora, desde 1994 en adelante.

A contar de entonces, bajo la Presidencia de Eduardo Frei Ruiz-Tagle, la Gobernación de la ahora Provincia de Ultima Esperanza[19], a cargo de Baldovino Gómez Alba, funcionario que poseía una clara conciencia de la importancia que tiene el distrito occidental, asumió la responsabilidad que le concernía en todo lo correspondiente al Archipiélago Patagónico y en particular a Puerto Edén.

En efecto, en su concepción y desarrollo se involucraron el Gobierno Regional de Magallanes (Intendencia y Consejo Regional), el Gobierno Provincial de Última Esperanza y la Municipalidad de Puerto Natales, organismo este que virtualmente había permanecido al margen de acciones anteriores, no obstante que el Archipiélago Patagónico (la parte bajo jurisdicción magallánica) integra el territorio comunal.

Tras visitas de inspección y estudio se pudo identificar un conjunto de limitaciones y carencias que afectaban la posibilidad de adelanto local:

-Aislamiento geográfico, derivado de la condición archipielágica y de la amplitud territorial del distrito;

-Abandono de facto, tras dos décadas de escasa o nula acción gubernativa;

-Monoproducción económica, esto es, básicamente la extracción de moluscos, afectada en años recientes por el fenómeno biológico ambiental conocido como "marea roja", circunstancia que impuso la paralización de la actividad hasta la superación del peligro que aquélla representaba;

-Insuficiencia y escaso nivel operativo de los servicios básicos existentes;

-Tenencia de sitios irregular, producto de la interrupción del proceso de ordenamiento iniciado al tiempo de la fundación; y

-Autogestión organizativa deficiente.

Así y como consecuencia se concibió y puso en marcha un programa amplio de trabajo, cuyos puntos esenciales eran los siguientes:

19 Adquirió esa calidad a contar de la puesta en vigencia de la regionalización del país en 1974-75.

a) Creación de la Comisión de Puerto Edén como organismo coordinador y supervisor de la acción a desarrollar;
b) Elaboración del diagnóstico unificado de Puerto Edén;
c) Elaboración de la Estrategia de Desarrollo;
d) Creación del Comité Comunal de Superación de la Pobreza;
e) Trabajo de los profesionales del Servicio País; y
f) Nombramiento del Delegado de la Gobernación Provincial.

A todo esto la comunidad residente había solicitado algunas acciones específicas a las autoridades provinciales y regionales por intermedio del Delegado Municipal:

- Extensión del área operacional marítima; - Reconversión de actividades laborales productivas; - Dotación de luz eléctrica, agua potable y alcantarillado; - Construcción de un gimnasio techado, de una cancha de fútbol y dotación de elementos para la práctica deportiva, y de un monitor para el mismo efecto; - Desarrollo del turismo; - Subvención a la carga transportada en los transbordadores; - Abastecimiento y regularización de los precios de los alimentos; - Construcción de rampa de atraque para el transbordador; - Creación de la Comuna de Puerto Edén; - Capacitación en el Centro de Madres y - Control de la "marea roja" en Puerto Edén[20].

Consecuentemente y según se fue avanzando en aspectos fundamentales y otros secundarios, se preparó y dio a conocer la estrategia de desarrollo, cuyos objetivos decían relación con tres materias importantes: *Fomento Productivo,* para revertir la condición monoproductora de la economía local; *Infraestructura Social,* para construir y mejorar los servicios básicos de la población; y *Desarrollo Social,* para fortalecer las organizaciones sociales y comunitarias.

Puesto en práctica el programa a contar del mismo año 1994, hasta el año 1998 (noviembre) se habían realizado diferentes acciones.

Respecto del primer gran objetivo, se contaban la adquisición de una lancha multipropósito y la primera etapa del proyecto de desarrollo de cultivos acuícolas. Además se hallaban pendientes de ejecución, en diferentes fases, la segunda etapa de los cultivos mencionados, la construcción de una bodega de acopio para productos, el programa de capacitación en áreas de manejo, la formación de la Sociedad Paso del Indio para el manejo de la industria conservera y la construcción de la planta correspondiente.

Tocante al segundo objetivo, entre los puntos cumplidos estaban

20 Gobernación Provincial de Última Esperanza, *Plan Comunal de Superación de la Pobreza Puerto Edén.* Puerto Natales, mayo de 1995.

la puesta en marcha de la electrificación de la villa, incluyendo la adquisición del nuevo equipo electrógeno, el tendido de la red de baja tensión y de alumbrado público y la reposición del sistema domiciliario; y la construcción de la pasarela peatonal. Quedaban todavía pendientes el diseño y la construcción de una central eléctrica pequeña y del sistema de suministro de agua potable.

Y en lo referido al tercer objetivo se habían realizado los programas de capacitación de dirigentes, de mujeres, de patrones de embarcaciones, de desarrollo juvenil, de servicios básicos y de deportes, teniendo como meta la superación de la pobreza. Por realizar o en fase de ejecución se hallaban la tercera etapa del último programa mencionado y los correspondientes a la asistencia técnica (Chile Austral-Unión Europea y Servicio País).

Los ejecutores habían sido o eran en su caso la Gobernación Provincial, la Municipalidad de Puerto Natales, el Ministerio de OO. PP., el Servicio de Cooperación Técnica (CORFO), FOSIS, la Dirección de Deportes y Recreación, y la Secretaría Regional de Minería. Los recursos para estas diferentes acciones eran nacionales (Consejo Regional de Magallanes, Ministerio de Obras Públicas, Fondo Social Presidente de la República, FOSIS, CORFO y DIGEDER), e internacionales (Unión Europea) (Programa Chile Austral) y Organización de Estados Americanos (Fondo de las Américas)[21].

Otra medida de lo realizado se tiene en el monto de la inversión pública para el período 1900-97, comparado con el correspondiente al lapso 1974-1989, según la tabla siguiente:

TABLA VII

*Inversión pública en Puerto Edén 1994-1997**

	(valores en M$ diciembre 1997)		
período	1974-1989	$	212.672
período	1990-1997	$	1.067.554

*Fuente: Gobernación Provincial de Ultima Esperanza

21 Gobernación Provincial de Última Esperanza, informe *Puerto Edén... un Edén que busca su puerto 1994-1998*, presentado a la 41ª sesión ordinaria del Consejo Regional, Puerto Edén, noviembre, 1998.

Puede advertirse que la inversión pública del período 1990-1997, en la que estaban incluidos los diferentes aspectos que se han mencionado, quintuplicó a la correspondiente a los dieciséis años anteriores (Gobierno militar). Dentro de aquélla, a su vez la referida al quinquenio final ($ 905.678) más que cuadruplicó a la del primer cuatrienio de la década ($ 161.876). Y quedaba todavía una apreciable inversión comprometida para el siguiente trienio hasta terminar el siglo XX.

La preocupación visionaria de la segunda mitad de los años de 1960 había vuelto a manifestarse. Los sufridos y esforzados habitantes de Puerto Edén podían esperar mejores días con total confianza.

Y lo cierto es que llegaron.

Prácticamente todo cuanto se había programado y que a noviembre de 1997 se hallaba pendiente, y más, pudo darse por cumplido virtualmente.

Una información elaborada por el antropólogo social Manuel Matus del Servicio País, brinda un panorama preciso de la realidad de Puerto Edén para comienzos del año 2002.

En materia de servicios básicos la población disponía de cobertura total de agua potable (red finalizada en 1999) y de suministro eléctrico (red entregada en 2001), en este caso procedente de una pequeña central hidroeléctrica ubicada hacia el oeste en el interior de la isla Wellington.

En lo referido a infraestructura social estaban en uso la pasarela peatonal ampliada para la conexión playa adentro de todas las viviendas y edificios; la sede de la Junta de Vecinos, ampliada y remodelada; las sedes del grupo Juvenil "Yetarkte" y del Centro de Madres "Las Carmelitas", incluido un kiosko para la venta de artesanía; la estación repetidora de televisión y el teléfono público satelital, con los que la población se vio vinculada a la región, al país y al mundo; e inclusive la radioemisora local, Radio "Yequeo Yeque 103.4 FM", como parte de un proyecto de mejoramiento educativo y que la comunidad ha valorado positivamente.

Tocante a la capacidad productiva, se hallaba concluida la bodega de acopio, donde además tendría en el futuro su sede el Sindicato de Pescadores, y se hallaba en fase muy adelantada de construcción un varadero para la reparación de embarcaciones.

Los servicios públicos presentes en la localidad eran (y continúan siendo) los siguientes: Escuela Básica G-6, Jardín Familiar Étnico "Centollitas"; Posta de Salud, Registro Civil, a cargo de un suboficial de Carabineros que actúa de Oficial Civil Adjunto; Retén de Carabineros,

dotado con una lancha patrullera; Capitanía de Puerto, igualmente provista con una patrullera para el apropiado servicio; Biblioteca Pública N° 191 y Guardería de la Corporación Nacional Forestal, que sirve de sede administrativa del Parque Nacional "Bernardo O'Higgins", dotada con una lancha multipropósito para fines de apoyo y vigilancia. El total de funcionarios públicos adscritos a estos servicios era de 20 personas (febrero 2002). A ellos debe agregarse el Delegado Municipal, esto es, la persona que representa al Municipio de Puerto Natales, actuando de intermediario entre el mismo y la comunidad.

A su vez la propia comunidad había generado distintos organismos para el desarrollo de diferentes actividades de interés social territorial y productivo: Junta de Vecinos, Centro de Madres "Las Carmelitas", Sindicato de Pescadores Independientes, Agrupación Juvenil "Yetarkte", Comunidad Kawéskar, Comunidad Mapuche-Huilliche -Veliche[22] y Círculo Cultural "Kiuyes", que son las del primer grupo; y Sociedad Paso del Indio, Sociedad de Turismo Yekchal, Sociedad de Cultivos Marinos Yeteyekuer y Grupo Esperanza Nueva (tejedoras), que son las entidades de carácter propiamente económico productivo.

De primera sorprende el número de organizaciones -once- para una población del orden de dos y medio centenares de personas aproximadamente, lo que pone de manifiesto una gran capacidad creativa y un sentido de autoorganización, pero que en la realidad asume otro relieve desde que se conoce que algunas de ellas han sido inspiradas o condicionadas por la asistencialidad, como es el caso de las entidades productivas. Pero, para el porvenir, si se desea una promoción eficaz, es fundamental contar con un mayor compromiso y, por tanto, con una mayor participación de la comunidad organizada, o sea, que la misma asuma el protagonismo *de principal actor del desarrollo local*, en la autorizada opinión del Servicio País. Ello es una condición esencial, se reitera, para que la comunidad habitante de Puerto Edén *supere las condiciones de extrema precariedad social y económica*[23].

De lo expuesto precedentemente y en una apreciación comparativa sobre lo acontecido en una historia reciente que aún no entera cuatro décadas, es evidente que en el presente (año 2003), se está incomparablemente mejor que cuando se inició la preocupación integradora.

22 En esta denominación, en el concepto étnico conocido que la misma significa, hemos seguido al historiador de Chiloé Rodolfo Urbina Burgos, ya mencionado.

23 C. Vargas y M. Matus, diagnóstico citado. Debe destacarse que de todas las localidades de la Región de Magallanes donde interviene Servicio País, Puerto Edén es el único asentamiento que presenta las características de extrema marginalidad social.

Pero con todo lo buena e indispensable que la acción oficial ha sido -y lo es-, la misma ha traído y lleva consigo una suerte de contrapartida no deseada: la de la inmovilidad de la comunidad beneficiaria, es decir, deja hacer sin involucrarse suficientemente, olvidando que sumando esfuerzos el resultado buscado podría ser doblemente mejor y más eficaz.

Con la comunidad de origen foráneo que devino autóctona por propia decisión podría repetirse históricamente lo acontecido con los indígenas kawéskar establecidos en la bahía de Edén, una vez que pasaron a ser los sujetos de la asistencialidad del Estado: perdieron su vigor anímico, olvidaron sus viejas costumbres y su cultura y acabaron convertidos en recepcionarios miserables de la ayuda caritativa.

Los profesionales del Servicio País, por tanto, han evaluado objetivamente lo realizado, en especial desde 1990 en adelante, y temen que por una inadecuada e insuficiente participación de la comunidad beneficiaria el objetivo promocional devenga parcialmente estéril en cuanto a sus objetivos sociales, por ineficaz.

Desde su fundación, el aislamiento de Puerto Edén requirió del Estado una participación directa y protagónica sobre el desarrollo y el bienestar de la comunidad, asumiendo un rol cercano y asistencial. Pero este rol -que en un momento pudo ser el más adecuado- ha generado en el largo plazo consecuencias no previstas sobre la comunidad y sus organizaciones, afectando indirectamente a la consolidación del actual estilo de intervención estatal, caracterizado por la promoción de la autogestión y del protagonismo comunitario para impulsar el desarrollo local[24].

El histórico rol protagónico del Estado -motivado tanto por el aislamiento como por las políticas asistenciales- fue generando en la comunidad de Edén un fuerte vínculo de dependencia que se mantiene invariablemente hasta nuestros días.

Esta dependencia fue consolidándose hasta hacer que el Estado se transformara en el principal actor del desarrollo local frente a las demandas de la comunidad, derivando a las organizaciones locales a ejercer un rol prácticamente marginal y poco relevante hasta hoy, esto principalmente porque éstas carecen de los recursos suficientes para generar proyectos de desarrollo independientes. Aquí podemos encontrar algunas consecuencias de lo anterior, entre ellas que el ritmo de funcionamiento de las organizaciones

24 Según los autores del Diagnóstico, uno de los ejemplos más claros es el estilo utilizado por el Fondo de Solidaridad e Inversión Social, FOSIS, al cual se han ido sumando con el tiempo otras instituciones y organismos gubernamentales.

suele ser irregular, pasando por largos períodos de inactividad y ateniéndose por lo general a tratar necesidades de contingencia que deben ser derivadas a las instancias gubernamentales para que éstas le den solución. Esto hace además que sus representantes no puedan llevar a cabo una actividad protagónica ni ejercer una función planificada y con objetivos a largo plazo; a lo anterior se suma que el flujo de comunicaciones e información de la localidad con el exterior es deficiente, afectando a las organizaciones puesto que sus líderes dependen de una información constante con las instituciones de apoyo externo para ejercer sus funciones (por ejemplo esto se observa en la débil relación entre el Municipio y la Junta de Vecinos).

Aquí la función centralizadora del Estado ha provocado efectos negativos, no considerando primordial el fortalecimiento efectivo de las organizaciones locales (lo que implica traspaso de conocimientos y recursos) para que ellas puedan dar continuidad en el tiempo a los procesos de cambio y se transformaran en los motores del desarrollo interno, lo que progresivamente ha derivado en su debilitamiento.

De alguna forma lo anterior ha obligado al Estado a mantener una presencia constante y directa como impulsor, gestor y fiscalizador de todo cuanto suceda dentro de la localidad. Pero la lejanía geográfica hace que estas acciones sean un tanto débiles por falta de continuidad en el tiempo, impidiendo que las instituciones se hagan presentes con mayor regularidad para prestar una colaboración y asistencia directa y eficaz.

Es aquí donde la presencia de las organizaciones comunitarias se vuelve un requisito imprescindible para sostener el desarrollo local, sobre todo porque son ellas -junto a la comunidad que las compone- las que están llamadas a ser el centro del crecimiento comunitario y los principales protagonistas del cambio social y la superación de la pobreza, liberando al Estado de esta "responsabilidad histórica". Pero, para que ello suceda, el Estado tiene el deber de traspasar efectivamente las capacidades necesarias y asimismo acompañar a las organizaciones locales en su labor dentro de la comunidad y favorecer su consolidación[25].

Preocupa también a los profesionales del Proyecto País la interrelación que se ha dado y da entre el aislamiento geográfico, la identidad cultural que se ha generado en tan peculiar medio y el desarrollo social, y en este aspecto sus comentarios son

25 *Diagnóstico*, citado, págs. 8 y 9.

insustituibles:

Históricamente Puerto Edén ha sido un asentamiento humano con condiciones de extrema precariedad social y económica. Este rasgo se mantiene hasta nuestros días, oculto bajo la máscara de una modernidad más bien superficial, que sólo ha mejorado las condiciones de habitabilidad pero que no ha logrado llegar al fondo de los problemas más críticos.

Actualmente en Puerto Edén viven no más de doscientos cincuenta personas, casi todos son pescadores artesanales que se dedican a la extracción y elaboración de cholga seca ahumada, que es el principal producto económico que da sustento a sus habitantes.

La mayoría de los lugareños migraron hace años desde las localidades interiores y costeras del sur de Chiloé buscando mejores posibilidades laborales, trayendo consigo su valiosa riqueza cultural ligada al trabajo del mar, la cual se ha reproducido aquí por casi tres generaciones; pero también trajeron consigo los históricos problemas sociales, ligados a las condiciones de vida marcadas por la precariedad y las pocas posibilidades de surgir.

En este sentido la vida de Puerto Edén es una moneda de dos caras. Por un lado está rodeado de un entorno natural de incomparable belleza y tranquilidad, haciendo de este un lugar privilegiado para vivir, pero por otro, significa un constante esfuerzo por soportar los impredecibles comportamientos del clima, el extremo aislamiento que muchas veces se vuelve soledad y las propias limitaciones de una vida material y social precaria. Las dos caras de Edén se pueden observar tanto en las actitudes como en los rostros de su gente: rostros por un lado inexpresivos y duros, que sonríen poco y miran con desconfianza al extraño, actitudes reticentes al diálogo y al entendimiento, con tendencia al conflicto; pero también en esos rostros que esconden un profundo apego a los afectos de la familia y los amigos y una sensibilidad especial ante la vida.

La gente de Puerto Edén se reconoce como gente sencilla y afectuosa cuando abren la puerta de su casa para recibir al visitante; gente de trato cordial y de pocas palabras, dedicada casi exclusivamente al trabajo y comúnmente apegada a las creencias y costumbres de la vida chilota. Pero también es gente que constituye un ambiente social con serios problemas sociales, entre ellos el alcoholismo, relaciones interpersonales conflictivas, maltrato infantil y violencia contra la mujer, precocidad sexual y baja escolaridad, todos los cuales se acentúan debido a la reducida

cantidad de habitantes y se reproducen socialmente como parte de la vida cotidiana[26].

Tanto el aislamiento y el clima (contexto geográfico) como la precariedad y marginalidad (contexto social) han pasado a constituirse en factores constitutivos de la idiosincrasia de los habitantes de Puerto Edén y en fuertes modeladores de la identidad cultural, mezclándose de tal manera que resultaría arbitrario establecer cuál es el que más afecta al desarrollo comunitario: sin embargo todo nos hace pensar que las condiciones de marginalidad social son el elemento que más afecta al desarrollo de la comunidad.

Lo anterior suele quedar de manifiesto en la actitud que la gente adopta frente a su propia realidad, mostrándose a menudo escéptica frente a la posibilidad de mejorar sus expectativas de vida[27]. *Esto de cierta forma hace difícil generar un trabajo cooperativo y sustentable entre los organismos externos y dentro de la misma comunidad.*

Lo anterior podría ser descrito como una conducta pasiva y marcada por el fatalismo, que sin embargo tiene profundas raíces sociales y culturales (algunas de las cuales ya se han mencionado) que además se complementan con la idea de que el aislamiento es una frontera no sólo física sino también simbólica que es casi imposible superar y con la cual se debe coexistir diariamente[28].

Tanto el escepticismo como la visión fatalista del futuro tienen hoy muchos alcances sobre la vida cotidiana de Puerto Edén, uno de los cuales es que los habitantes suelen manifestar -a veces abiertamente y otras no tanto- una visión crítica ante un desarrollo que es observado aún como "externo y lejano" de su

26 De acuerdo con los autores, en este sentido Puerto Edén proporcionalmente es la localidad de la Región de Magallanes con los problemas sociales de mayor magnitud. Por ejemplo, se estima que más de la mitad de la población adulta tiene serios trastornos derivados del alcoholismo y un porcentaje considerable de niños y jóvenes menores de 18 años se encuentran en la misma situación. Por nuestra parte agregamos que el consumo alcohólico en Magallanes en el presente ha alcanzado niveles que ciertamente preocupan a las autoridades y a la sociedad, siendo al parecer el más elevado entre las regiones chilenas, con las consecuencias morales y delictivas que pueden imaginarse, sobre las que la prensa cotidiana abunda en informaciones.

27 Para los autores opinantes, tal escepticismo es un síntoma bastante generalizado en la comunidad nacional y el mismo tendría relación con el desencanto de un importante segmento de ella ante un modelo social y económico altamente competitivo que genera más desigualdades sociales que antes, según lo recogiera el año 2000 el "Informe sobre Desarrollo Humano en Chile", del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, PNUD.

28 La visión fatalista de la propia existencia, influida por el aislamiento geográfico, es -en la opinión de los profesionales informantes- un rasgo impreso en lo más profundo de la identidad cultural de la Región, afectando desde una dimensión inconsciente hasta las relaciones sociales más cotidianas, sobre todo en ambientes marginales como Puerto Edén.

realidad cotidiana. Esta opinión ha ido generando progresivamente una actitud de reticencia al cambio (entre las cuales está la falta de cooperación para el trabajo comunitario), pero además tiene asidero en los diversos proyectos de desarrollo que han tratado de realizarse durante los últimos años sin demasiado éxito hasta el momento, entre ellos el fomento de cultivos marinos, la casa de hospedaje turístico, la minifábrica de tejidos y la planta procesadora de productos del mar. Todos ellos han debido sortear un sinnúmero de obstáculos de todo tipo, los que han retrasado su puesta en marcha, jugando en contra de las instituciones patrocinantes puesto que la confianza y las altas expectativas que la comunidad depositó en su momento frente a un desarrollo que parecía cercano y concreto, se han ido debilitando, provocando con el tiempo una actitud negativa y la pérdida de la confianza de las instituciones[29].

Por fin, igualmente ha sido advertido por los profesionales del Servicio País, con esa percepción que sólo se adquiere tras una convivencia prolongada con una comunidad tan *sui géneris* como aquélla de que se trata, que la intervención de los organismos que canalizan la acción asistencial dentro de Puerto Edén [...] *no haya considerado la variable multicultural como un factor que pudiera influir -e incluso afectar- sobre sus planes e iniciativas, principalmente porque, la gran cantidad de recursos económicos destinados en el último tiempo a la localidad no encontraron eco en una organización social fuerte, incluso -como ya comentamos- es probable que la intervención estatal tendiera indirectamente a debilitarla, e incluso a acentuar las diferencias interculturales; esto es porque es evidente que las relaciones multiculturales dentro de la localidad han tendido por lo general a ser conflictivas e inestables*[30].

En este contexto comprensivo la influencia de la televisión en la población ha comenzado a hacerse notoria, en cuanto al mostrar el "mundo distante" está contribuyendo a la toma de conciencia entre los habitantes respecto de su gran aislamiento y de cómo el mismo afecta sus perspectivas de adelanto, el que en sus diferentes manifestaciones es percibido día a día, generándose así un afán por alcanzarlo, que si no se logra podría resultar frustrante en extremo; pero también, adecuadamente manejado ese anhelo y convertido en energía positiva, podría contribuir a estimular el desarrollo y el bienestar de una comunidad que ciertamente los merece.

29 Ibid. págs. 9 y 10.
30 Ibid. pág. 23.

En este complejo aspecto social, la tarea de 1966-67 se encuentra inconclusa, camino de su mejor eficacia.

En cuanto dice con la actividad económica, a la comunidad de Puerto Edén le ha penado la condición monoproductora que la singulariza, orientada a la extracción de cholgas y choritos y su acabado mediante el ahumado. Esto la hace muy vulnerable ante situaciones naturales incontrolables y de ocasional e imprevista repitencia como es el fenómeno de la "marea roja"[31], que se manifestó con gran fuerza en 1995, paralizando bruscamente la producción y generando por tanto la inactividad forzada. Tan seria fue la consecuencia del fenómeno que no sólo dejó a los pescadores sin ingresos pecuniarios y afectó todavía el sustento alimentario familiar, sino que fue causa de la emigración de parte de la población, principalmente de los varones en edad activa, fenómeno este del que aún no se ha recuperado la localidad.

Hay además otras expresiones de actividad económica tales como la extracción de otros recursos marinos (centolla) y la recolección de orilla (algas=luche); la corta y abastecimiento de leña para uso doméstico local, la carpintería de ribera y el comercio de abarrotes, pero con los interesantes que son, ninguna en particular ni el conjunto de las mismas tiene la relevancia de la extracción y aprovechamiento de los mariscos.

Es así que frente a esa realidad y aun desde antes se ha buscado en la industrialización de los productos del mar (moluscos y crustáceos principalmente) mediante la conservería, una diversificación económica ciertamente recomendable. Para el proyecto se constituyó la Sociedad Paso del Indio, según se ha dado cuenta precedente, la que recibió de la Unión Europea los aportes necesarios para la construcción del edificio en que habrá de funcionar la industria, pero a febrero del año 2002, según lo pudimos comprobar personalmente, la misma se encontraba atrasada en su inicio por *problemas en el nivel de gestión gerencial y en la estructura de la sociedad*[32],

31 Se trata de un fenómeno caracterizado por la multiplicación repentina y anormal de microorganismos integrantes del fitoplancton marino, bajo condiciones ambientales favorables, concentrándose en tiempo breve causando notorias discoloraciones del agua, con un tono rojizo de lo que ha derivado el nombre común de "marea roja". Algunos de esos microorganismos como es el caso del dinoflagelado *Gonyaulax catenella*, son naturalmente tóxicos para el ser humano, más todavía al hallarse en muy altas concentraciones en los moluscos bivalvos, de los que constituyen su alimento principal. Así, cuando inadvertidamente se produce el consumo de sólo uno de ellos sobrevienen graves consecuencias para la salud que inclusive provocan la muerte en minutos. El fenómeno apareció por vez primera en Magallanes en 1972 y se ha repetido ocasionalmente en diferentes lugares de su mar interior, con serias consecuencias para la salud de la población y para las actividades pesqueras extractivas.

32 *Diagnóstico*, citado, pág. 26.

lo que demoraba la adquisición del equipo para el procesamiento industrial propiamente tal.

Mirando tanto a la gran abundancia de recursos marinos, cuanto a la diversificación necesaria, el Instituto de Fomento Pesquero ha impulsado un proyecto para el cultivo de moluscos bivalvos. Se constituyó para ello la Sociedad Yeteyekuer, formada por los pescadores de Puerto Edén, que ha procurado adelantar en tal propósito, aunque con gran lentitud, no obstante que la idea original se planteó en 1997. Ello ha ocurrido por dos razones, como son la necesidad de capacitar previamente a los pescadores para operar con los debidos conocimientos y eficacia, y la lentitud burocrática propia de la concesión de áreas para el trabajo de acuicultura.

En los últimos años ha surgido el turismo como nueva y prometedora actividad económica, lo que ha conformado un real desafío para la creatividad y capacidad de organización y de manejo empresarial para la gente de Puerto Edén. Se han dado ya algunos pasos significativos tales como la identificación del potencial turístico y del rol operativo que cabría a sus agentes locales; por consecuencia se promovió la creación de la Sociedad de Turismo Yekchal y el inicio de sus actividades en lo que parece una experiencia inicial alentadora. Volveremos sobre este aspecto.

Aunque de menor importancia, no por ello deja de ser interesante el proyecto impulsado conjuntamente por la Oficina Nacional de la Mujer, PRODEMU y por FOSIS durante los años 1999 y 2000, orientado a la producción semiindustrial de tejidos, para un grupo de mujeres de la comunidad, en procura de una labor que resulte económicamente retributiva y que en el tiempo permita generar una fuente de ocupación, no obstante que limitada.

En el plano de la vida económica de la gente de Puerto Edén, la tarea a realizar dista, todavía, de estar cumplida a satisfacción.

Es así que tanto en este aspecto, como en el de la vida social, cabe cifrar esperanzas fundadas en la eficacia del Servicio País, en cuanto organismo no comprometido necesariamente con la acción del Estado y por tanto orientador considerando la mayor eficacia de su acción.

Resumiendo, y en los conceptos de los profesionales intervinientes, el papel que ha procurado cumplir el organismo en los años recientes y que deberá proseguirse en el próximo futuro, ha estado y deberá continuar centrado en el fortalecimiento de *las principales organizaciones sociales a través de un traspaso efectivo de capacidades de autogestión y poniendo en marcha un proceso que las transforme en protagonistas del desarrollo local, fomentando*

a su vez la participación de la comunidad. De igual modo, en la unificación de *los planes de intervención pública en una acción conjunta entre el Programa y los organismos, la cual coordine, planifique y evalúe con un amplio criterio las acciones a realizar en la localidad; y al fin, el reordenamiento de las acciones del Programa definiendo un eje central de intervención futura y las tareas específicas de trabajo*[33].

Concluyendo el punto consideramos que la intervención del Servicio País en todo cuanto atañe a la promoción de la comunidad de Puerto Edén ha sido, como lo es, necesaria y plausible, como una instancia neutral capaz de opinar con objetividad sobre la forma en que ha operado y debe continuar operando la asistencialidad oficial. Apreciamos por tanto su labor como una tarea que no debe ser menoscabada ni menos suspendida. Por el contrario, deberá estimulársela por útil y necesaria, y mirando a su particular eficacia, habrá de procurarse por las autoridades llamadas a intervenir que la permanencia de los profesionales del Servicio País sea estable, con un trabajo dedicado exclusivamente al desarrollo comunitario, el que será tanto más satisfactorio cuanto mayor sea la posibilidad de convivencia y compenetración con los habitantes de Puerto Edén, lo que únicamente podrá conseguirse con la estadía suficiente y, por cierto, con el admirable compromiso que califica a cuantos intervienen en el mismo con generosidad y espíritu solidario.

La creación de la Comuna

En un distrito geográficamente tan extenso como es el Archipiélago Patagónico, con dos enclaves humanos, el campamento minero de Guarello, suficiente y económicamente sustentable, y Puerto Edén, materia de la preocupación continuada que se ha considerado, que todavía no consigue superar su inconsistencia y su debilidad, toda acción oficial de fomento se ve disminuida, cuando no entrabada por la gran distancia que media entre el punto en que se sitúa geográficamente el objetivo de aquélla y la sede de las autoridades y organismos llamados a intervenir en la misma como son el Gobierno Regional y sus dependencias, en Punta Arenas (700 a 800 kilómetros

33 *Diagnóstico*, citado, pág. 45.

por la vía marítima) y el Gobierno Provincial y la Municipalidad en Puerto Natales (500 kilómetros). Es preciso convenir que en un aspecto fundamental como es el de que se trata, la distancia no sólo atenta contra la eficacia operativa, sino que puede llegar a hacerla del todo estéril e inútil.

La acción cauteladora directa requiere en cierto modo de la cercanía operativa para diversos efectos. En el caso del Archipiélago Patagónico y de Puerto Edén, su localidad clave, ello ciertamente no se ha dado ni podrá darse por la razón de la distancia geográfica excesiva.

Cavilando sobre el punto, considerando cómo podría retomarse el impulso inicial de antaño, con mayor ímpetu y con una visión novedosa de una parte, y viendo lo acontecido en otras localidades marginales y aisladas de la Patagonia Chilena, de la Región de Aysén, como son los casos de las localidades de Melinka, Puerto Aguirre y Caleta Tortel -esta de actual sorprendente desarrollo evolutivo-, en que la reforma constitucional de los años 1974-75 permitió la creación de las comunas como entidades territoriales básicas, seguida por la instalación de las correspondientes Municipalidades, es que concluimos que si tal había resultado ser un instrumento institucional eficaz de fomento general, bien valía plantear esa posibilidad para el caso específico de Puerto Edén. Y ello, habida cuenta de las variadas semejanzas que se dan entre las cuatro localidades mencionadas: aislamiento geográfico, condición insular, marginalidad social y rigor climático entre otras[34].

En 1994 el Ejército de Chile realizó en la Academia de Guerra un seminario denominado "Conquista y Colonización de las Fronteras Interiores", en lo que sin duda alguna ha conformado una muestra novedosa y trascendente de su preocupación por el desarrollo armónico e integral del territorio nacional, que tuvo por objetivo el de hacer posible la toma de conciencia de la comunidad sobre la situación real de desequilibrio que se ha generado a lo largo del tiempo, originándose de tal forma verdaderas "fronteras interiores", concepto que en palabras del geógrafo Ricardo Riesco corresponde *a los enclaves territoriales que han quedado sustantiva o relativamente al margen de los grandes avances derivados de la dinámica nacional, debido a una deficiencia en infraestructura, población o debilidad económica, social y cultural que los aleja*

34 En el caso de Caleta Tortel, el aislamiento geográfico que fue real en su momento, ha perdido vigencia a contar de 2003 con la construcción de la ruta caminera que le permite acceder a la Carretera Austral, facilitando así su intercomunicación con el resto de la Región.

del proyecto nacional general[35].

Una definición así de clara y precisa calza cabalmente con la situación conocida para el Archipiélago Patagónico y, en especial, para el área de Puerto Edén.

Posteriormente ese seminario se repitió a nivel regional y con la intervención de partícipes de Magallanes, en lo que consideramos era una saludable acción cuyo eco debía recoger la comunidad de la Región. Entonces, invitados a formar parte del panel de expositores, hicimos un planteamiento completo e integral sobre nuestra visión de la realidad regional, plenamente concordante con la filosofía y objetivos que presidían la preocupación castrense. En la intervención propusimos concretamente, entre tantas medidas recomendables, y en lo que viene al caso *la creación de la Comuna Archipiélago, con sede en Puerto Edén, para potenciar la vida y desarrollo de ese centro insular y su vasto, rico y variado entorno*[36].

Posteriormente, en 1995, como integrante del Consejo Regional presentamos en el seno de ese organismo una propuesta para crear la nueva "Comuna de Ladrillero"[37] en la Provincia de Última Esperanza. En lo sustancial la propuesta buscaba entregar una herramienta probadamente eficaz para la autogestión y el autodesarrollo; elevar la autoestima de los habitantes, perfilar la cultura local ("Bordemar"); terminar con el paternalismo y la operación a distancia; integrar y poblar las áreas vacías del territorio regional, y responder al desafío que viene desde el pasado aborigen. En buenas cuentas la moción se sustentaba en fundamentos sociales, económicos, geopolíticos y de integración territorial destinados en su conjunto a terminar con la condición deprimida de "frontera interior" que tenía -y mantiene- el distrito archipielágico del que se trata.

La nueva comuna así propuesta surgiría de la subdivisión de la actual extensa de Natales, con los siguientes límites: al norte, la línea que separa políticamente a las Regiones de Aysén y Magallanes; al sur, una línea divisoria definida por la continuidad de aguas desde el estrecho Nelson, siguiendo por el paso Tarleton, canal Smyth, bahías Palermo, Wodehouse, Gregg y Stewart, esta que limita por el meridión con la península Staines, para prolongarse por

35 *El Mercurio*, Valparaíso, edición del 19 de julio de 1994.

36 "Nuestras fronteras interiores", *El Magallanes*, Punta Arenas, edición del 28 de agosto de 1994.

37 Entonces, en vez de la anodina denominación "Archipiélago" utilizada en la primera manifestación de la iniciativa, elegimos la de "Ladrillero", en justiciero homenaje de recordación para el gran navegante del siglo XVI cuyos descubrimientos y exploraciones habían contribuido a develar inicialmente el misterio geográfico del Archipiélago Patagónico, según se ha visto antes.

tierra hasta alcanzar la mayor altura de la cordillera de los Andes Patagónicos y continuar por ella hacia el norte, hasta el sector de los montes Stokes y Daudet. El borde oriental se completaría con la frontera internacional, y el occidental estaría formado por la parte correspondiente del océano Pacífico, entre bahía Dineley y el estrecho Nelson. La superficie comunal tentativa sería de 29.000 kilómetros cuadrados, excluida la correspondiente a las aguas interiores.

Aunque en la motivación de la propuesta había estado y estaba nuestra antigua y bien conocida preocupación por el desarrollo integral del territorio regional, hubo entonces otra circunstancia que influyó en ello, a lo menos en cuanto a su más rápida presentación. Se trató de una iniciativa ajena que no por peregrina dejaba de ser preocupante si la misma se materializaba en una propuesta específica.

En 1982 Jorge Alberto Polloni, general de ejército en retiro y miembro de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, contando con el patrocinio de la misma visitó la localidad de Puerto Edén y su entorno en plan de conocimiento. Quería imponerse *de visu* acerca de la realidad física y humana de la parte norte del Archipiélago Patagónico. Lo guiaba una idea preconcebida como era la de encontrar localmente sustentabilidad para sugerir la creación de un "Territorio de Colonización sui géneris", como anticipo de una nueva región político-administrativa, en el seno de la citada sociedad y, de ser la misma acogida, hacer llegar la propuesta al Poder Ejecutivo para su debido conocimiento y resolución.

En ese plan realizó algunas actividades de reconocimiento en búsqueda de un lugar para la construcción de un aeródromo pequeño y de un sitio para el eventual traslado de la población establecida en Puerto Edén. Lo primero pareció encontrarlo en el área de la bahía Codpa, península Exmouth, a 40 minutos de navegación de Puerto Edén, y respecto de lo segundo, estimó que la bahía Level reunía las condiciones para el objetivo[38].

Con lo observado consideró conveniente sostener una reunión con los pobladores de Edén para informarlos sobre lo realizado. En el acto, realizado en la escuela de la localidad con la asistencia de un medio centenar de personas, Polloni creyó oportuno hacer una encuesta sobre si la gente deseaba *depender de la XI Región en lugar de la XII*, para cuyo desarrollo obtuvo la colaboración del director y los profesores del establecimiento. *El recuento de la encuesta* [dio]

38 "Reportaje geopolítico a la Provincia Capitán Prat", *Revista Chilena de Historia y Geografía* N° 150, Santiago, 1982, págs. 148 y 149.

32 votos a favor, 3 en contra y una abstención[39].

Curiosa cuando menos la iniciativa.

Ya de retorno, Polloni preparó un estudio que tituló "Análisis Geopolítico del territorio entre el lago General Carrera y el fiordo Peel". En el mismo se ofrece primeramente una visión geoeconómica general del sector insular y continental comprendido entre los paralelos 46° 30' S (aproximadamente en la divisoria entre el lago General Carrera y la cordillera Castillo, en la Región de Aysén) y 51° 30' (línea del fiordo Pitt, en la Región de Magallanes); y luego sigue el análisis geopolítico para concluir con la proposición de *la creación de un nuevo territorio de colonización*, surgido de la unión de la parte sudoccidental de Aysén (Provincia General Carrera exceptuada la Comuna de Puerto Ibáñez y la Provincia Capitán Prat, exceptuado el 60% de su zona meridional) y de la parte norte de la Región de Magallanes (distrito de Puerto Edén), originándose así dos entidades territoriales denominadas "Provincia de Taitao" y "Provincia de Tortel", respectivamente. La unidad así propuesta tendría *un tratamiento económico especial, manejado directamente por los Ministerios de Defensa Nacional, Vivienda, de Obras Públicas y Transportes, y de Bienes Nacionales*[40].

De esa forma, según el antiguo militar, se garantizaría un mejor desarrollo colonizador en el territorio mencionado y se consolidaría la presencia jurisdiccional de la República sobre el mismo[41].

Sobre la base del estudio en referencia la Sociedad Chilena de Historia y Geografía aprobó e hizo suya la propuesta y la elevó al conocimiento del Supremo Gobierno[42].

Al imponernos con posterioridad de esta iniciativa que tuvimos por peregrina y que no tuvo acogida en el Poder Ejecutivo, no dejamos por ello de preocuparnos, más porque en su génesis se advertía que el estado de abandono virtual o de atraso en el desarrollo que percibían terceros para las áreas propuestas, eran

39 Ibid. pág. 150.

40 Estudio citado, en R.Ch.H.G. N° 150, págs. 153 y 154.

41 La propuesta contó asimismo con un estudio antropológico de respaldo elaborado por el especialista Eugenio Aspillaga Fontaine (véase "Algunas consideraciones de orden antropológico en torno a la creación de una nueva región en el sur de Chile", R.Ch. H.G., citada, págs. 168 y 164.

42 No fue esta la única iniciativa del género conocida en ese tiempo, pues años después, en 1992, el arquitecto Sergio Paravic Valdivia publicó en la *Revista de Historia y Cultura Naval Punta Gruesa* (N°3, Ediciones del Instituto Histórico Arturo Prat, Santiago 1992), un artículo titulado "El futuro austral de Chile" en que sugería que con el área geográfica del Campo de Hielo Patagónico Sur podía crearse una nueva provincia, con capital en Puerto Edén, la que tanto podría asignarse a la Región de Aysén como a la de Magallanes. Su objetivo sería el de contribuir al fomento del poblamiento como al apoyo de la navegación marítima.

la causa primera de tal iniciativa, por poco fundada que ella fuera. De allí que, estimamos, en el caso del distrito archipielágico de la Provincia de Última Esperanza no era bueno que una imagen semejante siguiera vigente, y ello sólo podía y debía conseguirse con la manifestación de una preocupación decidida y permanente a través de una "Política de Estado regional".

Se tenía presente, además, el precedente histórico de lo acontecido por dos veces con la sección septentrional de Magallanes. Primero en 1928, cuando la creación del nuevo Territorio de Colonización de Aysén se hizo en parte a costa del de Magallanes, al que se le segregó toda su parte norte hasta la línea del Estrecho Trinidad-Canal Ancho-Paso Charteris-Fiordo Falcón, aunque al año siguiente se revirtió en parte al crearse la Provincia de Aysén, y por tanto retornó a Magallanes el sector comprendido en general entre el canal Castillo y el lago San Martín (O'Higgins); luego, en 1961, cuando se le agregó a la Provincia de Aysén. En uno y otro caso ambas disposiciones se adoptaron por el Poder Ejecutivo sin consulta a la Intendencia de Magallanes y sin que se registrara en esta Provincia alguna opinión en contrario.

Por eso nos pareció en 1995 que la medida recomendable era la propuesta de creación de la nueva Comuna de Ladrillero, en cuanto señal de reafirmación jurisdiccional magallánica y de manifestación de preocupación para el Poder Ejecutivo y para la propia comunidad regional, por lo común ajena a estas materias.

Conocida la aprobación de la propuesta por parte del Consejo Regional por una mayoría muy amplia, aunque no por ello sin debate, los senadores por Magallanes Sergio Fernández y José Ruiz de Giorgio hicieron público su respaldo a la iniciativa, compartiendo los fundamentos de la misma y la opinión de ser la comuna una posibilidad real de mayor eficiencia y eficacia en la acción promocional[43]. Por su parte el diputado Pedro Muñoz Aburto se había adelantado a entregar su apoyo a la proposición, sobre la que había sido informado con antelación, el que puso en conocimiento del Consejo Regional cuando este organismo se aprestaba a pronunciarse sobre aquélla.

El Intendente de Magallanes Ricardo Salles, al revés de los parlamentarios, fue más cauto en su respaldo, teniendo como tenía reservas sobre la materia, y suscribió la presentación que por entonces se hizo a la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, acompañándose el acuerdo

43 Véase del primero el artículo "Ladrillero: la comuna que debe crearse" (La Prensa Austral, Punta Arenas, edición del 27 de setiembre de 1995) y del segundo "Puerto Edén también es patria" (Id. id., 3 de octubre de 1995).

del Consejo en el sentido indicado, sólo en tanto que era Presidente del organismo.

En respuesta, el subsecretario Marcelo Schilling envió al Gobierno Regional información acerca de las variables que deberían tenerse en consideración para la precalificación de la propuesta, como etapa necesaria para su curso posterior. Que se sepa nada se hizo sobre tal particular entonces ni después y la iniciativa se halla desde entonces paralizada[44].

La comunidad de Puerto Edén desde que se hizo pública la iniciativa de que se trata le brindó su total respaldo. Así se lo hizo saber en febrero de 2002 al recibir la visita del Intendente Regional Raúl Hein, quien asumió públicamente el compromiso de gestionar la medida[45]. Por fin, en enero de 2003, cuando el Presidente de la República Ricardo Lagos visitó Puerto Edén, los habitantes de ese poblado le reiteraron la petición[46].

Está visto así que la creación de la Comuna de Ladrillero constituye una asignatura pendiente del Gobierno Regional, si es que se concuerda en la conveniencia de su creación como una medida esencial de la acción integradora y de desarrollo iniciada a contar de 1967.

Abundando sobre el punto, debe convenirse en que la cautela "a distancia", si necesaria en un comienzo, debe obligadamente ser sustituida por el manejo *in situ* de cargo de la propia comunidad interesada. Es en esa perspectiva de saludable e insustituible participación social y cívica en donde cobra relevancia la figura institucional de la Comuna, al permitir que sea la propia comunidad de Puerto Edén la principal protagonista, disponiendo para el de las facultades y recursos que la ley otorga.

En la historia regional se tiene un ejemplo por demás elocuente en cuanto que la mera dependencia administrativa no basta para remediar situaciones a distancia y menos para la adopción de medidas de fomento. Fue el caso de la zona de Navarino que por ese absurdo propio de las decisiones inconsultas pasó a depender del Departamento de Tierra del Fuego desde 1929 hasta 1975. Pues bien, jamás la autoridad departamental ni la Municipalidad,

44 En febrero de 2002 concurrimos invitados por la comunidad de Puerto Edén a la celebración del trigésimo tercer aniversario de la fundación de la localidad, acontecimiento del que participaron otras autoridades encabezadas por el Intendente Regional de la época, Raúl Hein B. Entonces, el Intendente nos pidió antecedentes, que nos apresuramos de entregar al regreso, comprometiéndose a reimpulsar la iniciativa de creación de la Comuna de Ladrillero.

45 Véase *El Magallanes*, Punta Arenas, edición del 17 de febrero de 2002, información titulada "Puerto Edén quiere ser comuna".

46 Véase *La Prensa Austral*, Punta Arenas, edición del 22 de enero de 2003.

ambas con sede en Porvenir, se ocuparon del lejano distrito que malvivió librado a su suerte hasta que las autoridades provinciales con sede en Punta Arenas asumieron la debida cautela de un área geopolíticamente tan sensible[47]. La creación de la comuna de Cabo de Hornos y su vinculación a la Provincia de Magallanes a partir de la reforma administrativa de 1974-75 vinieron a sancionar esa doble realidad.

Pero cabe también ejemplificar con lo acontecido en Caleta Tortel a contar del tiempo mencionado, con la creación de la comuna homónima.

Esa localidad, nacida tres lustros antes que Puerto Edén en torno a un Puesto de Vigía y Señales instalado por la Armada de Chile, que hacía el servicio de transporte entre los colonos establecidos en el área marítima del Baker y Punta Arenas, como esta última padecía de las mismas limitaciones originales, agravadas incluso con una accesibilidad no fácil para su ubicación excéntrica teniendo en consideración el trayecto marítimo habitual entre Puerto Montt y Punta Arenas, y viceversa. Pero a partir de la instalación de la Municipalidad manifestó un desarrollo notorio, hasta sorprendente, que en el presente es causa de admiración. La posibilidad de realizar una gestión autónoma, de disponer de recursos propios y tener una definida cultura local diferenciadora en el contexto regional de Aysén, les hizo sentir a sus habitantes -en todo o casi todo semejantes a los de Puerto Edén- que eran dueños de su destino, con los resultados que son conocidos y que, inclusive, le han dado atractiva fama a la localidad[48].

Ciertamente, concluimos, la alternativa de una gestión autónoma por la vía de la creación de una Comuna y la instalación de la autoridad municipal, es la mejor que puede esperar la comunidad que habita en el Archipiélago Patagónico y en particular en el distrito de Puerto Edén, en la búsqueda de su merecido desarrollo integral. Mientras ello no suceda la política oficial de asistencia pecará de insuficiente e ineficaz y el adelanto general -como la integración plena de todas las secciones que conforman el territorio regional- se mantendrán como una tarea incumplida.

47 Véase del autor *Crónica de las tierras del sur del canal Beagle* (Editorial Francisco de Aguirre, Santiago de Chile-Buenos Aires, 1972).

48 Lo acontecido con las localidades de Melinka y Puerto Aguirre es otro buen ejemplo acerca de la bondad de las comunas rurales, aunque, es claro, en su caso el desarrollo fue menos espectacular que en Caleta Tortel.

De modo paradojal la existencia de la comunidad kawéskar relictual en el área de la bahía de Edén y que había sido la única causa de rara noticia en los diarios de Punta Arenas (aparte de los naufragios ocasionales) en lo referido al Archipiélago Patagónico desde los años de 1930 en adelante, y desde 1940 razón de la preocupación oficial, con la instalación de los foráneos durante la década de 1960 pasó a una suerte de segundo plano.

Es evidente que, como se ha visto, con las diversas medidas de asistencia y fomento que se pusieron en práctica a contar de 1967, la condición de sus integrantes mejoró notoriamente y fueron sujetos en pie de igualdad de los beneficios (asistencia sanitaria, educación escolar, acceso a viviendas, a la capacitación laboral y a créditos de fomento, etc.) e inclusive hasta pudo darse en su favor una suerte de discriminación positiva con respecto a los pobladores foráneos.

No obstante ello, herida de muerte como estaba su cultura ancestral, los indígenas mantuvieron su situación de pobreza, en tanto que la población disminuía por fallecimiento de la gente mayor y la emigración de los jóvenes hacia otras localidades de Magallanes, de Punta Arenas en especial, devenida paulatinamente un foco de irresistible atracción. Adaptados a la nueva situación poblacional, han procurado convivir con los foráneos no obstante tener que padecer alguna vez por actitudes discriminatorias, y han ido asumiendo aunque con cierta particularidad singularizadora, las formas de vida del resto de la población en un proceso lento pero inevitable de homogenización.

TABLA VIII
Evolución de la población kawéskar residente en Puerto Edén

Año	*Número*	*Informante*
1967	43	Rivas (inédito)
1971	47	Clair-Vassiliades (1972)
1981	31	Polloni-Aspillaga (1982)
1995	12	Aylwin (1995)
2002	10	Matus (inédito)
2003	14	CONADI

Para 1995 la comunidad kawéskar se componía de 101 personas entre individuos puros y mestizos. De ellos 14 vivían en

su territorio ancestral (12 en Puerto Edén y 2 en Guarello), 12 en Puerto Natales, 4 en sectores rurales de la Comuna de Río Verde, 64 en Punta Arenas, 1 en Porvenir y 2 en lugares no precisados de Magallanes, además de otros 4 fuera de la Región[49].

No obstante que menor, interesa para el caso la fracción que se ha mantenido en Puerto Edén por corresponder a lo esencial de este libro.

El grupo aborigen residente ha seguido dependiendo de los recursos del mar para su existencia, pero también ha procurado generar algún otro ingreso modesto que le ha permitido acceder a otros bienes comunes de uso y consumo, según ha ido creciendo la necesidad como consecuencia de su progresiva asimilación a las formas de vida del resto de los habitantes de Puerto Edén. Como ellos también se ha visto afectado por las manifestaciones ocasionales del fenómeno de la "marea roja". Los kawéskar debieron soportar asimismo los abusos que con ellos, como con otros proveedores de productos de la localidad, ejercían los comerciantes locales que tenían el control del negocio de los mariscos[50]. Aparte de ello los indígenas prosiguieron realizando algunos trabajos artesanales tradicionales que pasaron a comercializar directamente con los tripulantes y pasajeros de las naves de regular u ocasional recalada en Puerto Edén.

La situación de pobreza extrema en que se les vio al promediar la década de 1980 fue la razón por la que una agencia belga de ayuda solidaria se ocupara del grupo y los asistiera con materiales para la edificación de cinco viviendas y, con las que reemplazaron parte de las recibidas en 1968-69, y con la entrega de una lancha para el desarrollo de actividades pesqueras comunitarias.

Pero no obstante su exiguo número por la notoria reducción poblacional y los diversos avatares por los que han pasado, los indígenas manifestaron una saludable capacidad de reacción a fines de la década de 1980, al constituir por iniciativa del más animoso de sus miembros, Carlos Renchi, una agrupación representativa, el "Consejo Kawashkar", que luego se acogió a las disposiciones de la ley 18.893 de 1989 sobre organizaciones indígenas, para los efectos de su debida formalidad, reconocimiento y funcionamiento.

A partir de entonces esta entidad asumió el carácter de vocero del grupo aborigen en todo lo referido a las solicitudes hechas a las autoridades y servicios públicos para mejorar sus condiciones de vida.

49 José Aylwin, *Comunidades Indígenas Australes* (Corporación Nacional de Desarrollo Indígena, Temuco, 1995), pág. 57.
50 Ibid. pág. 59.

Pero su anhelo y por consecuencia su demanda más sostenida ha sido la de retornar a la costa opuesta de la bahía de Edén, nombrada por los indígenas Yetarkte, alegando en su favor el hecho de haber sido el paraje un sitio de asentamiento tradicional.

Este sentimiento y consecuente solicitud no han sido unánimes en el grupo. De hecho dos de sus miembros, Juan Carlos y José Tonko Paterito, no han participado en la demanda y prefieren quedarse en la villa propiamente tal, atribuyendo a Renchi el ser objeto de la influencia de terceros ajenos a la comunidad e inclusive a la Región[51].

Comentando el asunto, se advierte que no dejan de tener razón los contradictores de Renchi, pues en verdad los kawéskar, nómades como eran, nunca tuvieron un sitio de arraigo permanente, en un modo sedentario. Yetarkte, si tal era su nombre en otros tiempos, cobró importancia para la existencia de la comunidad luego de la instalación de la Fuerza Aérea en los años de 1930, y más aun después que la misma recibió la misión de asistir a los aborígenes. No debe ser mucha la atracción telúrica si la situación ha continuado hasta el presente sin materializarse en forma de un traslado efectivo.

La demanda indígena -como la del resto de la comunidad residente en Puerto Edén- no se ha limitado al terreno en cuestión, y se ha extendido asimismo a contar de los años de 1990 a la disponibilidad de uso preferente o exclusivo de zonas de pesca en las aguas interiores del Archipiélago Patagónico, tanto para proteger los recursos vivos en ellas existentes, cuanto para garantizar en el futuro la continuidad de su principal fuente de actividad. Inclusive se ha planteado la posibilidad de revivir antiguas prácticas propias de su vieja cultura como la caza de lobos como forma de afirmación identitaria y, en algún caso, para procurarse materias primas para labores artesanales. Tales demandas se han formulado, está claro, luego que en época reciente se ha hecho evidente el interés de terceros ajenos a la localidad para explotar económicamente los recursos marinos.

En la demora que se ha constatado respecto de la materia han estado las trabas legales y burocráticas que han surgido en torno a los terrenos en que se sitúa Yetarkte, parte de los cuales tienen asignatario conocido como es el caso de la Armada de Chile. Otro hecho a tener en consideración es que no obstante haberse hecho una exclusión a favor de la comunidad de Puerto Edén al tiempo de la creación de la Reserva "Alakalufes" y del Parque Nacional

51 Aylwin, *op., cit.* pág. 78.

"Bernardo O'Higgins", los terrenos correspondientes han pasado a manos de la Corporación Nacional Forestal, organismo que, bien se sabe, tiene la tuición legal sobre la administración del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE).

El primer paso se dio en 1995 cuando la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena adquirió a Eugenio Suárez un lote de 310 hectáreas donde se comprende el paraje de Yetarkte. Actualmente (2003) parece estarse llegando a una solución satisfactoria para las demandas de los kawéskar, al haberse acordado entre la Corporación Nacional Forestal y la CONADI la entrega a esta última de un lote en la costa occidental de la bahía de Edén incluyendo hacia el sur el área de la bahía Lackawanna, con una cabida de 528 hectáreas. Pero asimismo se ha solicitado el traspaso al mismo organismo de la isla Morton que se halla en el canal Messier frente a la bahía de Edén, con una superficie de 66 hectáreas. Por fin, se pretende la desafectación de un sector mayor de la costa oriental de Wellington y de los terrenos continentales que la enfrentan, desde el fiordo Duque de Edimburgo hasta el fiordo Reindeer.

De concretarse efectivamente los traspasos de dominio a la CONADI podría generarse una situación delicada, en tanto que causa de eventual malestar y roce entre las comunidades kawéskar y foránea (chilote-veliche) de Puerto Edén, debido a la evidente discriminación a favor de la primera en lo tocante a la propiedad de terrenos y al uso preferente o exclusivo de los recursos naturales sobre ellos existentes. Eso por una simple razón numérica: más allá de su derecho ancestral, que no se desconoce, la comunidad aborigen va camino a la pronta desaparición (véase la Tabla VIII), en tanto que la comunidad de origen foráneo, que si no crece, podría mantener el número de individuos que la componen, y sus aspiraciones en lo referido a la propiedad debieran ser igualmente atendidas. Debe por tanto prevenirse una situación que puede llegar a ser muy ingrata, amén de injusta para quienes habiendo inmigrado con voluntad de arraigo permanente requieren del dominio del suelo para su mejor existencia y desarrollo.

Si los kawéskar, vía CONADI, acceden a la propiedad de tierras, debieran compartir el derecho de uso y aprovechamiento de los recursos naturales, en tanto cuanto los miembros de la comunidad mayoritaria no obtenga su propia asignación de terrenos, a menos que al otorgarse a aquéllos se deje constancia expresa de que el aprovechamiento será compartido con el resto de la comunidad residente. Respecto del traslado eventual a Yetarkte por parte de quienes sustentaban tal demanda, todo parece indicar que ello no habrá

de ocurrir y que los terrenos conseguidos más bien serían utilizados para actividades económicas especiales, de tipo turístico.

En otro orden y contando con la comprensión y aun con la colaboración del propio grupo, los kawéskar de Puerto Edén han acogido con interés la creación del Jardín Infantil Étnico, del mismo modo como han colaborado con el antropólogo y lingüista Oscar Aguilera en la preparación de la gramática de la lengua aborigen, uno y otra como manifestaciones positivas y concretas en procura del mantenimiento, siquiera mínimo, de la cultura autóctona milenaria.

No por tardía es menos saludable ésta que miramos como sorprendente reacción de un tiempo de la etnia, que no deseamos sea final.

Actividades económicas recientes

Además de la explotación mineral de Madre de Dios y de las faenas extractivas marinas por parte de terceros (temporales) y de la comunidad residente en Puerto Edén, a contar de los años de 1970 y de manera notoria desde 1985 en adelante se advirtió en las aguas interiores del Archipiélago Patagónico el creciente interés de empresas conserveras de la Región, especialmente de aquéllas radicadas en Punta Arenas, por acceder a la explotación de su rica biomasa de peces, crustáceos, moluscos y equinodermos.

Es así que de tres lustros a esta parte ha sido y es cosa frecuente observar en toda estación la actividad de lanchas pesqueras procedentes de fuera del distrito, en su mayoría de Puerto Natales, operando en faenas de pesquería en las aguas interiores, en particular en sectores tales como los canales Trinidad, Concepción e Inocentes, y el espacio situado entre los canales Castro, Smyth e Inocentes entre otros, en los que abundan diversos recursos vivos, aunque por su propia dinámica hay gran movilidad en las zonas de pesca.

De los antecedentes entregados por el Servicio Nacional de Pesca para el período comprendido entre 1973 y 2001 se sabe de una captura total de 150.814,7 toneladas desembarcadas en Puerto Natales (135.052,2 toneladas) y en Puerto Edén (15.762,5 toneladas). Ahora bien, la cantidad referida al primero de los puertos mencionados corresponde abrumadoramente a un esfuerzo pesquero realizado

en las aguas interiores del Archipiélago Patagónico (alrededor del 95% sino más), de modo que el total consignado debe ser tenido como de ese origen[52]. Si la relación se hace sólo en lo que se refiere a la extracción de moluscos, el porcentaje del Archipiélago debe ser estimado en aproximadamente tres cuartos del total correspondiente a la Región de Magallanes para el lapso señalado, porcentaje todavía mayor para el caso de la extracción de equinodermos (erizos). Ello permite comprender la importancia relativa del distrito archipielágico como fuente de recursos marinos.

En lo tocante al desembarque en Puerto Natales, todo el esfuerzo pesquero fue, como lo es en el presente, de carácter artesanal y procedente mayoritariamente de esa localidad, pues hay un número menor de embarcaciones matriculadas en Punta Arenas que han desembarcado y desembarcan en ese mismo puerto. La reserva virtualmente exclusiva para la pesquería de tipo artesanal fue el fruto de un acuerdo logrado entre los dirigentes del sector y los industriales del ramo (flotas pesqueras que incluyen buques-fábricas), conjuntamente con el Servicio Nacional de Pesca, luego que en los primeros tiempos de la actividad se denunció reiteradamente por parte de aquéllos la presencia de barcos palangreros en operación en las aguas interiores del Archipiélago Patagónico, todos pertenecientes a empresas de pesquería industrial, a las que únicamente corresponde la captura de recursos pelágicos, esto es, aguas afuera del litoral insular.

TABLA IX

Pesquería en aguas interiores del Archipiélago Patagónico
*Total captura y extracción 1973-2001**

Total desembarcado	150.814,7 t.			
Desembarque	P. Natales 135.052,2 t.			
	P. Edén 15.762,5 t.			
	Pescados	Crustáceos	Moluscos	Equinodermos
	7.006,4 t.	5.802,2 t.	84.046,9 t.	52.397,8 t.

*Fuente: Servicio Nacional de Pesca

52 El gran total no comprende la información correspondiente al año 1979, ni la referida a los meses de abril a diciembre de 1981, y junio a diciembre de 1988. Tampoco se conoce el dato correspondiente a la pesquería artesanal con base en Punta Arenas y que también ha operado y opera, aunque en una fracción mínima de la captura.

** Fuente: Servicio Nacional de Pesca, Región de Magallanes.

Cabe agregar que la pesquería que se ha desarrollado y desarrolla en las aguas del océano Pacífico adyacentes al Archipiélago Patagónico lo es sobre la base de la asignación de cuotas anuales de captura de peces (merluza, congrio, bacalao), a fin de cautelar el uso racional de esos recursos. Las cifras conocidas para el período 1990-2003 dan cuenta de una captura total de 159.017 toneladas sólo en lo referido a merluza del sur y congrio dorado, a lo que debe añadirse 14.354 toneladas de bacalao para el trienio 2001-2003.

Pero en lo tocante a actividades económicas, los años recientes han aportado como cosa novedosa y relevante el establecimiento del tráfico marítimo entre Puerto Montt-Puerto Natales y viceversa por medio de la operación de transbordadores.

El origen de este servicio de transporte marítimo estuvo en la situación de tensión que se dio entre Chile y Argentina durante 1978 y 1979 a propósito del laudo arbitral de S. M. Isabel II de Gran Bretaña que reconoció como chilenas las islas situadas al sur del canal Beagle (Picton, Lennox, Nueva), al cabo de un prolongado litigio respecto de su soberanía, sentencia que sin embargo de su obligatoriedad para las partes no fue acatada por Argentina, que de manera unilateral la declaró "insanablemente nula"[53].

A raíz de ello y no obstante las intensas actividades diplomáticas para encontrar una vía de solución al asunto y reducir la tensión que por momentos llegó a niveles de real peligrosidad, el transporte automotor de carga entre Magallanes y las zonas central y sur de Chile -de notorio desarrollo durante la década de 1970-, debió soportar diferentes formas de hostigamiento en los puntos de entrada o salida, o incluso durante el trayecto que se realizaba por suelo argentino.

Al extremarse la situación con riesgo cierto para el abastecimiento normal de la Región en diversos productos que obligadamente se reciben desde el centro del país, surgió como tranquilizadora y factible alternativa la de la implantación de un servicio de transporte multimodal (*roll on-roll off*) entre Puerto Montt y Puerto Natales, elegido como vía de entrada y salida para estimular su propio desarrollo.

La iniciativa correspondió a la empresa Naviera Magallanes S. A., fundada en 1979 y vinculada a los intereses económicos de la familia Menéndez, originaria de Punta Arenas y con un relevante

53 La situación que como se sabe llegó en diciembre de 1978 a un punto gravísimo de tensión se conjuró con el acuerdo de someter el diferendo a la mediación de S. S. el Papa Juan Pablo II. Gracias a su intervención y tras varios años de gestiones diplomáticas laboriosas se arribó a un acuerdo definitivo mediante la suscripción del Tratado de Paz y Amistad de 1984.

historial en la navegación comercial regional y nacional durante el siglo XX.

El exitoso resultado de esta iniciativa, plausible por demás, puede medirse en el siguiente antecedente: el servicio se inició durante el mismo año 1979 con una oferta mensual de 3.600 metros lineales de capacidad de embarque y transporte de vehículos, ida y regreso, de uso real; en tanto que para el año 2002 el uso efectivo se elevó a 73.411 metros lineales, esto es, un aumento igual al 1.939 %.

Pero, más allá del beneficio que de suyo significó y significa el servicio de transbordadores, el mismo tuvo una consecuencia económica inesperada, como fue la de dar origen a un creciente movimiento de pasajeros de carácter turístico, no previsto en el plan original de operación.

En efecto, en un comienzo algunos turistas, por lo común extranjeros, se interesaron en los viajes y demandaron pasajes, los que eran ciertamente escasos pues la nave afectada al servicio carecía de acomodaciones para pasajeros, contando únicamente con alojamiento precario para los transportistas. Visto el interés, se habilitaron dependencias más cómodas y poco a poco el movimiento fue aumentando en la misma medida que los viajeros contaban a otros sus gratas experiencias de disfrute con el esplendor escénico y vital que ofrece el trayecto por el mar interior de Chiloé, por las islas Guaitecas y de los Chonos y por el Archipiélago Patagónico. Así el movimiento de pasajeros adquirió proporciones imprevistas y la empresa concesionaria del servicio se vio en la obligación de adquirir nuevas naves y ponerlas en actividad debidamente adaptadas para el transporte turístico.

Resumiendo, lo que era absolutamente marginal en 1979, época en que se embarcaron como turistas sólo muy contados pasajeros, a la vuelta de dos décadas y poco más mostraba un giro sorprendente, pues en 2002 lo hicieron 11.651 personas en tal calidad. Y el movimiento prosigue en permanente ascenso.

De ese modo el turismo marítimo con desarrollo en las aguas del Archipiélago Patagónico ha adquirido un carácter regular desde hace ya largo tiempo.

Pero, además, a contar de los años de 1980 se inició y se ha mantenido un tráfico turístico ocasional y estacional (veraniego) por los canales patagónicos, con el paso de las grandes naves que realizan circuitos durante la estación estival en la región austral de América, cada vez también con mayor acogida entre los usuarios extranjeros, principalmente europeos y norteamericanos. El movimiento registrado durante la temporada 2002-2003 brinda una buena referencia sobre

el estado actual del tráfico y sus perspectivas de desarrollo: durante el período navegaron por los canales patagónicos unos 40 grandes barcos que transportaron sobre 30.000 pasajeros[54].

En octubre de 2003 la empresa de Constantino Kochifas, de Puerto Montt, con probada y exitosa experiencia en la actividad en el archipiélago septentrional de la Patagonia Chilena (laguna de San Rafael), dio comienzo a un nuevo servicio -"Ruta Exploradores Kawéskar"- entre Puerto Natales y Puerto Edén, pasando por los fiordos Peel y Eyre, abriendo así a la explotación turística nuevos sectores del admirable paisaje archipielágico.

A este turismo "masivo" se ha sumado aunque de modo ocasional y en cierto modo igualmente estacional una suerte de turismo "hormiga", representado por el tráfico de menor frecuencia realizado por embarcaciones menores (yates a vela y motor, botes neumáticos y kayaks), que desde hace algunos años se dejan ver por el piélago patagónico recorriendo su laberinto escénico.

Tanto los transbordadores del servicio periódico como los barcos afectados a los cruceros suelen detenerse por algunas horas en Puerto Edén. Sin embargo los habitantes de la localidad no han recibido ni reciben el provecho económico que debería derivar de esas recaladas. En parte, caso de los transbordadores, porque los pasajeros no son autorizados para desembarcar, disposición absurda y carente de sentido que los priva de conocer el lugar, su atractivo natural y las características del poblado y sus habitantes. Y en parte porque éstos no están todavía debidamente preparados para el comercio turístico receptivo y han encontrado dificultades burocráticas para ejercerlo[55]. Pero en fecha reciente (abril 2004) se ha anunciado la recalada de los transbordadores en los viajes de sur a norte y viceversa y se ha dado cuenta del hecho de hallarse preparada la población local para la actividad turística.

En ese plan y para dar una nueva razón de atracción turística es que la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena ha elaborado una propuesta en la que la motivación esté dada por las características socio-culturales de la población local, de origen étnico chilote-veliche, y sus formas de vida y relación condicionadas por el ambiente litoral (la cultura "Bordemar" que se ha mencionado antes) que son únicas

54 Información proporcionada por la Dirección Regional del Servicio Nacional de Turismo. Según la misma, el año 2001 arribaron 44 naves de turismo (extranjeras) a los puertos de Punta Arenas (Muelles "Prat" y "Mardones") y Puerto Natales, y el año 2002, otras 45, conduciendo en cada caso 26.588 y 36.167 pasajeros. Pues bien, de ese total el 90% hizo el trayecto por los canales patagónicos, lo que sólo en turistas habría representado del orden de 24.000 y 32.500 personas, respectivamente.

55 Información de *La Prensa Austral*, edición del 17 de junio de 2003.

en Magallanes, del mismo modo como es exclusivo el relicto kawéskar. En buenas cuentas, se trata de desarrollar el "etnoturismo", dentro de la actividad de intereses especiales[56].

Según la CONADI para una adecuada promoción del turismo local se requiere de capacitación en lo tocante al manejo y manipulación de alimentos, a apoyo para la preparación de guías de montaña y canotaje, entre otros aspectos; así como se requiere de asistencia especializada para el diseño de recorridos y apertura de lugares de interés turístico, como para la gestión de las operaciones en su momento. Esta asesoría se espera sea brindada directamente por el Servicio Nacional de Turismo o bien, con su intermediación, por parte de terceros.

Pero no obstante las falencias que han surgido, propias de la falta de experiencia en la actividad, cuanto de la carencia de medios, instalaciones y comodidades para dar vigencia práctica a la misma, debe hacerse mención a un esfuerzo que bien puede ser calificado de pionero. Es el iniciado hacia el año 2000 por la entidad local Sociedad de Turismo Yekchal, cuya oferta incluye a Puerto Edén mismo y sus alrededores (cascada del río Punta Eva, isla Cementerio Kawéskar, río y lago Valderas, cerros Yetarkte y Panchote), y especialmente el acceso al frente del gran glaciar Pío XI (Parque Nacional "Bernardo O'Higgins") mediante una aproximación combinada de navegación y caminata *-trekking-* cruzando la península Exmouth entre el fiordo Reindeer y la bahía Elizabeth, en el fiordo Eyre, junto al mencionado glaciar[57].

El servicio ofrecido incluye el alojamiento en una hostería, si bien todavía elemental en lo tocante a comodidades[58]. Pero así y todo, la experiencia inicial mayormente con algunos mochileros que han arribado al lugar por la vía marítima aparece como promisoria, considerando que se trata de una actividad turística de real aventura, con entera propiedad.

Por fin cabe hacer referencia a otra iniciativa igualmente pionera que, por tanto, debe ser tenida como la primera conocida para la especialidad mencionada, como es la que han iniciado algunos exploradores o excursionistas animados por un auténtico espíritu aventurero: la ruta Caleta Tortel-Puerto Natales, pasando por canales y atajos marítimos *-kayaking-* y por sectores del borde continental patagónico *-trekking-* y disfrutando en el trayecto de los diferentes paisajes, de las manifestaciones vitales de la naturaleza

56 Información citada, "Puerto Edén apuesta al turismo étnico".
57 Hemos tenido a la vista sus bien diseñados folletos de promoción.
58 Ingeniero comercial y empresario turístico de Coyhaique, Aysén.

y de los cambios climáticos frecuentes que en su rudeza también, paradojalmente, pueden ser razón de disfrute sólo por brindar sensaciones diferentes, y, en suma, de la experiencia inigualable de transcurrir por un mundo excepcional con sabor al tiempo primigenio de la Creación.

Con cuanta razón pudo escribir Patricio Silva[59], principal protagonista de la primera exploración conocida, realizada durante el verano de 1986, al rememorar posteriormente su transcurso:

El caminar por primera vez en un lugar que se cree que nadie ha pisado, o navegar por ríos y lagos aún sin nombre, absolutamente solos y perdidos cientos de kilómetros en lo más profundo de la Patagonia, otorga una sensación similar a la que siente un artista cuando termina un cuadro a su entera satisfacción, o cuando el poeta escribe su poesía que, al menos por un tiempo lo deja plenamente feliz[60].

Puede apreciarse tras lo consignado que el turismo, como actividad económica privilegiada en el distrito del Archipiélago Patagónico, tiene un campo ilimitado de desarrollo, tanto que bien podría el mismo caracterizar y definir lo que habrá de ser su participación en el conjunto integrado de la Región de Magallanes en el próximo futuro.

59 Así pudimos comprobarlo en febrero de 2002 al visitar Puerto Edén.

60 "De Tortel a Natales por el borde del Campo de Hielo Sur", en *Patagonia Aisén* N°1, noviembre 1996, Coyhaique, págs. 12-17. Véase también, Julia Kayser "Slalom entre témpanos. Con el kayak a través de los fiordos patagónicos", *Andina 1994-1999*, Club Alemán Andino, Santiago, 1999.

V

¿DESARROLLO O INTANGIBILIDAD? LOS LÍMITES DE LA INTERVENCIÓN HUMANA

Un santuario natural

Desde que hace varios centenares de miles de años el hombre surgió como especie en algún lugar del África oriental, lentamente se fue dispersando por todos los rumbos ocupando cada vez más territorios para acabar llenando el planeta. En su marcha incesante, aunque con detenciones, fue realizando proezas increíbles de conquista de regiones bravías, a veces tomándose un tiempo breve o prolongado, pero acabando al fin por dominarlas. En ese esforzado propósito le ayudó su inteligencia que le permitió crear tecnologías cada vez más complejas para superar paulatinamente las dificultades naturales, hasta conseguir hacer habitables y utilizables los más variados territorios. Ha sido, la de la ocupación de la Tierra, una historia aleccionadora que en su evolución ha tomado miles y miles de años.

Con todo, ese afán de conquista y dominio ha solido detenerse y ser más pausado y cauto al enfrentarse a regiones de condiciones naturales extremas para su habitabilidad, algunas de las cuales inclusive se han alzado como barreras colosales que únicamente han podido superarse con ingenio y paciencia. Vale para el caso ejemplificar con dos tipos de regiones ciertamente extremas que han asumido y asumen esa característica: las extensas llanuras y tundras de Siberia y del norte de Canadá, y los vastos desiertos del norte africano, del interior de Australia, de Mongolia y la Tartaria.

Pero al fin, con lo exitosa que ha sido esa marcha expansiva de milenios que en cierto modo significó la ocupación total del planeta, excepción hecha de la Antártica -en la que la vida humana

sólo puede darse con carácter de artificial-, y que encontró culminación en los principios del siglo XX, quedaron a modos de relictos de pristinidad algunos lugares marginales en los que la presencia y la acción del hombre dominador han tenido y tienen un carácter restringido de diverso grado.

El Archipiélago Patagónico es a nuestro entender una de esas zonas relictuales y marginales, de las poquísimas que pueden hallarse en la superficie terrestre con carácter de virtual pristinidad.

Volviendo sobre nuestro relato inicial de este libro, tal condición extrema excepcional ha surgido de la combinación de sus formas naturales, abruptas y quebradas al infinito; de su situación litoral continental enfrentando el rigor de las modalidades atmosféricas procedentes del sudoccidente que se suceden sin pausa y del comportamiento permanentemente variable que esta acción climática adopta en consecuencia ante esas expresiones geográficas, brindando esas imborrables sensaciones de mundo de caos, de tiempo primigenio que parece reclamar para sí la soledad absoluta, con rechazo de toda expresión vital aparente. Pero, en verdad la vida existe y en una suerte de milagro de la naturaleza ha podido surgir y establecerse en ese territorio bravío, asumiendo mil formas distintas en tierras, aguas y cielos. Es una expresión maravillosa de la Creación, al cabo del quinto día bíblico.

En un territorio así, de cuyas características acusadas se ha dado cuenta antes, el ser humano moderno sólo ha tenido y tiene el carácter de mero *transeúnte* al revés del pueblo originario de los kawéskar que, en prodigio de adaptabilidad, pudo vivir durante milenios en las condiciones más difíciles que puedan imaginarse. De allí deriva que la actual presencia permanente únicamente puede asumir el carácter de enclaves, como son los casos de Guarello, Puerto Edén y los faros habitados (Fairway, Evangelistas y San Pedro). No muestra el Archipiélago Patagónico, y jamás podrá hacerlo, los rasgos humanizados en su paisaje, propios de una acción antrópica permanente y modificadora de la naturaleza. En eso estriba también su excepcionalidad.

Sus atributos determinantes son por tanto su singularidad y su pristinidad, valores de los que debe emanar necesariamente el de su intangibilidad.

Sobre éste, en particular, viene al caso abundar al confrontar dos conceptos que de primera son antagónicos: el de la conservación y el de la utilización de los recursos naturales. ¿Qué tan flexible debe ser el concepto de la intangibilidad en un caso tan

excepcional como el de que se trata?; y si lo es ¿admite alguna forma de uso económico permanente y con qué recaudos?

Se ha sostenido y se sostiene que la condición natural excepcional que tiene el Archipiélago Patagónico y su pristinidad, hacen de la intangibilidad del mismo un valor inestimable que debe ser reconocido y preservado por sobre cualquier otra consideración. Visto así, en buena hora el Estado hizo la reservación de gran parte de su superficie como área silvestre.

Oportuna igualmente es la iniciativa del senador Antonio Horvath, presentada en el seno de la Comisión del Medio Ambiente del Senado de la República, para solicitar a la UNESCO la declaración de "Patrimonio de la Humanidad" para el área del territorio nacional comprendido entre Puerto Montt y el cabo de Hornos, esto es, en general, Chiloé, la Patagonia y la Tierra del Fuego chilenas, en donde se comprende el Archipiélago Patagónico, atendidas sus características ya conocidas y su valor como reservas de vida. La presentación habrá de pasar al conocimiento del Ministerio de Relaciones Exteriores para su posterior formalización ante el organismo internacional mencionado[1].

El área entera por tanto y más aún el sector protegido, han pasado a tener otra condición singular: la de ser en su conjunto un gran laboratorio natural en el que la Ciencia puede realizar variados estudios y experiencias, posibles sólo en zonas de excepcionalidad como son las escasas que todavía se mantienen en la superficie del planeta. Tal comprensión cobra mayor fuerza si se tiene presente que el Archipiélago comparte una misma geografía con el gran Campo de Hielo Patagónico Sur, cuyas características propias hacen del mismo una zona única para el estudio científico de las paleocondiciones ambientales.

En efecto, ello se advierte de su condición de territorio virtualmente inalterado e impoluto, de su variedad ecotonal con los diferentes ambientes que cambian desde el azotado litoral oceánico a la tranquilidad de las aguas interiores en el borde de los glaciares milenarios, variando además cada uno de ellos por razón de diferente latitud, y, por fin, de una rica biodiversidad. Pero, además, es un archivo de la evolución del planeta en aspectos físicos y vitales. Si los primeros pueden ser pesquisados a través de las modificaciones geológicas y tectónicas, y los procesos de erosión y sedimentación, entre otros, los segundos pueden ser conocidos y estudiados a través de los sedimentos lacustres (¡y vaya que tienen lagos

1 *La Prensa Austral*, edición del 19 de mayo 2003.

y lagunas los millares de islas del Archipiélago Patagónico!), con valiosa información acumulada sobre el paleoclima y el paleoambiente durante los últimos quince mil años. Finalmente, como este territorio no ha sido contaminado por el hombre, los sedimentos pueden mostrar una polución antropogénica a nivel global[2], lo que le otorga al vasto distrito la condición de ser una de las últimas reservas de aire puro de la Tierra[3].

La valorización primera de las características de que se trata ha provenido del ambiente académico específico. Se han propuesto así algunos estudios cuya importancia trasciende al país y pasa a interesar a la humanidad entera. Entre varios sobre los que la prensa cotidiana ha entregado información debe citarse primeramente el programa "Crucero de Investigación Científica Marina a los Fiordos y Canales Adyacentes", que a contar de 1995 se ha venido desarrollando en la zona de que se trata con el patrocinio del Comité Oceanográfico Nacional, y en el que participan varias universidades nacionales y organismos estatales de investigación, entre ellos la Universidad de Magallanes. Entre el año mencionado y 2001 se han realizado siete campañas anuales utilizándose como base de operaciones el buque oceanográfico *Vidal Gormaz* de la Armada de Chile.

Uno de los aspectos de interés inmediato está en la determinación del potencial que tendrían las aguas provenientes del Campo de Hielo Patagónico Sur para el desarrollo de cultivos, entre otras materias. Según Germán Pequeño, doctor en biología de la Universidad Austral de Chile, [...] *uno de los problemas más serios que tiene la ciencia chilena es el desconocimiento de áreas como ésta* [el Archipiélago Patagónico]. *Todavía quedan lugares del territorio en los cuales la información científica disponible es mínima o no existe*[4].

Otro de los proyectos de investigación, actualmente en sus comienzos, es el impulsado por el Instituto del Campo de Hielo Sur, para fines de un mejor conocimiento de los cambios climáticos globales y que se ha iniciado con la instalación de una estación de monitoreo científico, la primera establecida en el *plateau* del Campo de Hielo Patagónico Sur, en la vecindad del monte Gorra Blanca, ya en operación. Otras dos estaciones complementarias habrán de establecerse, una en Puerto Edén (2004) y otra en

2 Biester et al, *Elevated anthropogenic mercury accumulation in a peat bog of the Magellanic Moorland in the Southernmost Andes of Chile (53° S)*, citado por Rolf Kilian.

3 Rolf Kilian, *Informe general sobre el proyecto interdisciplinario "Gran Campo Nevado"* (agosto, 2002, inédito).

4 *El Mercurio*, Santiago, edición del 11 de diciembre de 2001.

Caleta Tortel (2006).

El estudio de los cambios climáticos ha devenido un tema apasionante para los científicos de todo el mundo, y por cierto, también para los chilenos, tal es así que conforma uno de los objetivos fundamentales del Centro de Estudios del Cuaternario de la Universidad de Magallanes, operando en conjunto con el Instituto Antártico Chileno y el Instituto de Fomento Pesquero. El interés deriva precisamente del hecho que el área archipielágica de Magallanes, en sentido geográfico amplio (patagónica y fueguina) es el sector continental americano más cercano a la Antártica y por tanto más sensible a las influencias de ese continente y a los cambios que allí se registran relacionados con el proceso del calentamiento global[5].

Con semejante interés se ha iniciado hace un par de años (2001) un importante estudio multidisciplinario sobre "la evolución del medio ambiente en la zona de los vientos del oeste en los Andes del Sur durante el Pleistoceno Tardío y el Holoceno", especialmente a través de los registros sedimentarios acumulados en lagos y lagunas, en turberas y en los troncos de los árboles, como una información clave para entender las interacciones y los cambios a nivel mundial.

Esta investigación científica relevante tiene por centro el denominado "Gran Campo Nevado" de la península Muñoz Gamero, en el sector limítrofe oriental del Archipiélago Patagónico. Está dirigida por el Dr. Rolf Kilian, geólogo alemán, y en ella participan sobre una veintena de científicos, además de doctorantes y estudiantes de diez universidades, la mayoría alemanas (Friburgo, Heidelberg, Tréveris, Munich, Munster y Kiel), la Universidad de Colorado y de Simon Frazer de Estados Unidos de América, y las nacionales de Magallanes y de Santiago de Chile[6].

Para la Comisión Nacional del Medio Ambiente la macrozona de que se trata interesa particularmente para el desarrollo de la "Estrategia de Protección de la Biodiversidad del país", en tanto que posee sectores reconocidos internacionalmente por su riqueza biológica y su alto nivel de endemismo (existencias de especies únicas en el mundo). Para la Corporación Nacional Forestal a su turno, responsable legal de la administración de las áreas silvestres protegidas, el interés se ha focalizado en la preocupación por el *status* biológico y poblacional del huemul *(Hippocamelus bisulcus)*, cérvido emblemático chileno, del que todo parece indicar que

5 *La Prensa Austral*, Punta Arenas, edición del 23 de junio de 2003.
6 Kilian, inf. citado.

el territorio del Parque Nacional "Bernardo O'Higgins" posee la mayor reserva de la especie y que interesa proteger por encontrarse en situación de riesgo (figura en la lista de extinción de las especies silvestres chilenas). Para ello y contando con el respaldo financiero entregado por el Centro de Aclimatación Zoológica de La Dehesa, vinculado a su vez con la Wildlife Conservation Society de los Estados Unidos de América, se ha montado durante 2003 una estación para el estudio en terreno del valioso mamífero, a lo largo de varios años, que fue instalada en el fiordo Témpano, en el límite entre las Regiones de Aysén y Magallanes[7].

Por fin en lo que conforma una experiencia sorprendente por única en esta parte del mundo, debe hacerse mención a la permanencia solitaria, en plan de estudio, realizada por Robert Kull, licenciado en sicología, biología y medio ambiente, de nacionalidad canadiense, entre el 15 de febrero de 2001 y el 20 de marzo de 2002. Eligió para ello una pequeña isla del fiordo Staines, en vecindad de la mayor Owen, convencido de encontrar allí las condiciones ideales para el estudio de los cambios sicológicos que produce la soledad en el ser humano.

Pero, en el fondo, ésa fue una excusa, porque su alma aventurera y amante de la naturaleza lo llevó a buscar un lugar apartado y no contaminado por el hombre -sin importar la siempre constante amenaza del clima- para entrar en una instrospección y conectar así lo más puro de su ser con el entorno salvaje, teniendo como única herramienta de sobrevivencia el instinto de seguir respirando entusiasmado por sacar adelante el proyecto y compartir con sus semejantes la intensa experiencia, basada en tres objetivos: la búsqueda personal de su alma, la integración del conocimiento académico con los distintos niveles de vida en soledad y la protección del medio ambiente en función de sentir la naturaleza íntimamente, como una manera de cambiar la óptica del mundo[8].

Fue una experiencia ciertamente única, por inédita, e inolvidable. Por ello sus sensaciones deben incorporarse al registro antológico de otros testimonios paradigmáticos:

Dura por cierto, resultó la estadía al borde de la resistencia humana. Sin embargo, paralelamente Kull registró en sus sentidos los más bellos paisajes y sensaciones extasiantes nunca antes vividas gracias a la armonía con el entorno. Como él lo explicara

7 *La Tercera*, Santiago, edición del 15 de febrero de 2003.

8 "A solas con la naturaleza", Chile Forestal (Corporación Nacional Forestal) Julio-Agosto 2002, N° 292, Santiago, págs. 46 y 47.

posteriormente, no tomó a los elementos de la naturaleza como enemigos, sino como aliados, y jugó -entonces- con el viento (con su caña de pescar elevó un volantín, desafiando la fuerza de Eolo, hasta perderlo visualmente entre la densa niebla), y disfrutó del frío (se maravilló con el mar congelado), y agradeció a la lluvia (era su única fuente de agua dulce), y se deleitó con los ruidos del ambiente (del silbido del viento, del repiqueteo de las precipitaciones, del parloteo de los quetros, de los gritos de los lobos marinos, del canto de los delfines, del crujir de las ramas del Ciprés de las Guaitecas, en fin)[9].

Puede apreciarse cómo de la sola mención de diferentes estudios ya realizados, como de otros en actual desarrollo o de realización futura, queda de manifiesto la importancia que de suyo tiene el Archipiélago Patagónico como laboratorio natural virtualmente singular e irremplazable.

La "producción de conocimiento" podrá constituirse de esa manera en una razón más, difícil de ponderar pero no por ello menos importante, para la debida valoración de tan singular territorio.

La explotación económica del territorio

La importancia científica que tiene el Archipiélago Patagónico como grande y singular reserva biológica debe hacerse compatible con la vigencia de actividades económicas que se desarrollan en el mismo, con antelación inclusive a su constitución como área silvestre protegida y que pueden afectar de algún modo la estabilidad de los ecosistemas y eventualmente poner en riesgo la fragilidad evidente del territorio. Tales los casos de la minería y la pesquería (en parte al menos), a los que se ha añadido a contar de años recientes el turismo.

Muy poco o nada se conoce sobre los efectos que ha podido tener en el entorno la explotación de calizas que tiene lugar en el grupo de Madre de Dios. Aunque el conjunto de islas se mantuvo expresamente fuera de los límites asignados originalmente a la

9 Ibid. Como precedentes históricos merecen recordarse los casos de Thoreau, en el lago Walden (Massachusetts), en el siglo XIX, y el explorador Richard E. Bird en la Antártica, en el siglo XX.

Reserva Forestal "Alakalufes", no por ello deja de importar cuánto y cómo tal actividad o sus consecuencias han influido negativamente en los ecosistemas terrestre y marino. Bien valdría realizar un estudio específico sobre este aspecto para determinar los eventuales efectos y, de ser ellos nocivos para el ambiente, considerar su reversibilidad o mitigación con medidas protectivas.

Diferente es el caso de la pesquería tanto porque uno de sus aspectos, la extracción de moluscos, de crustáceos y de equinodermos, dada su gran demanda ha sido objeto de actividad abusadora e irracional, por lo común debido a la escasa o ninguna cultura conservacionista de los pescadores, y por la insuficiencia de controles oportunos y eficaces por parte del organismo responsable como lo es el Servicio Nacional de Pesca.

Pero la incultura de que se trata y las malas prácticas de las empresas industriales -para las que han trabajado y trabajan los pescadores artesanales- han ocasionado, al parecer, reducciones numéricas importantes en diversas especies de la biota marina. En efecto, cuando desde hace aproximadamente tres décadas se sustituyó en la captura de centollas el sistema de "redes de enmalle" por el de "trampas" metálicas, surgió la necesidad de cebar estos artilugios y ello se hizo con carne de mamíferos. Consta así que en un comienzo las industrias procesadoras suministraron a los pescadores artesanales que las proveían del producto fresco, con carne mortecina o de tercera clase de ovino adquirida a bajo precio en los frigoríficos y mataderos para el efecto mencionado. Pero después, tal vez por economía, ello dejó de realizarse y los pescadores encontraron en la fauna un sustituto gratuito. De modo comprobado, los tripulantes de las lanchas pesqueras cazaron delfines, lobos marinos y pájaros para cebar con su carne las trampas centolleras.

Advertida y denunciada la práctica se procuró por parte de los organismos de control (Servicio Agrícola y Ganadero, Instituto de Fomento Pesquero, Servicio Nacional de Pesca), realizar labores de inspección para terminar con la caza ilegal, aunque con una eficacia dudosa en cuanto a resultados prácticos, debido a la gran extensión geográfica a cubrir, la gran cantidad de embarcaciones que operaban en la pesca y su natural movilidad, y la exigua dotación de funcionarios para la tarea. La situación parece haberse prolongado en el tiempo y motivó la denuncia de organizaciones y grupos ecologistas ante los gobiernos de los países importadores de centolla, llenando de preocupación a las autoridades nacionales y regionales en tanto cuanto ello afectaba la calidad ecológica de la producción pesquera.

El asunto, incómodo por demás, se ha manejado con sordina y así ha resultado difícil seguir su curso.

Hay indicios recientes que a lo menos permiten inferir que la situación de caza ilegal de especies faunísticas -incluyendo la furtiva de nutrias- ha tenido un lapso de vigencia mayor que el imaginado. En efecto, a comienzos del año 2001 investigadores del laboratorio de Zoología del Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, conjuntamente con otros del Instituto Antártico Chileno y de la Universidad Arturo Prat, realizaron un nuevo censo de otáridos en la Región de Magallanes, que abarcó las zonas archipielágicas patagónica y fueguina, desde el límite con la Región de Aysén hasta el cabo de Hornos.

El resultado sorprendió a los investigadores que tenían a la mano los antecedentes obtenidos en un recuento censal anterior (1978). En el análisis consiguiente, con el fin de establecer las causas posibles de la disminución numérica constatada para la población de lobos comunes o de un pelo (*Otaria flavescens*), cuanto para la de lobo fino austral o de dos pelos (*Arctocephalus australis*), se tuvieron en consideración diversas circunstancias, y una de ellas, precisamente, fue la de haberse detectado por los investigadores [...] *una extraordinaria reacción de escape o "estampida" de lobos marinos en diferentes loberas y especialmente en aquellas más susceptibles de ser intervenidas antrópicamente, tal como también fue detectado por Almonacid et al. (2000). Este comportamiento sugiere que no ha cesado la presión de caza denunciada por los autores como Lescrauwaet & Gibbons (1994), a pesar del establecimiento de compromisos formales entre el Gobierno y las entidades pesqueras regionales, con el fin de poner fin a estas prácticas.*

La ausencia de cuantificaciones directas de mortalidad asociadas a la actividad humana (su uso para carnada por ejemplo) y la falta de monitoreo sobre cambios poblacionales asociados a fluctuaciones ambientales impiden establecer una ponderación de estos dos factores que pudieran estar incidiendo sobre la disminución neta detectada[10] [11].

10 La reducción numérica constatada fue muy elevada. Así, en el caso de lobos comunes fue del 56% y en el de los lobos finos, del 89%, cálculos hechos sobre la base de la comparación de las mismas colonias censadas en 1978 y 2001. Claudio Venegas y otros, Distribución y abundancia de lobos marinos (Pinnipedia: Otariidae) en la Región de Magallanes, Chile (Anales del Instituto de la Patagonia, serie Ciencias Naturales, volumen 30, Punta Arenas 2002, pág. 80.

11 La denuncia de caza ilegal de que se trata ha sido acogida incluso en una obra tan importante como es Fundamentos de Conservación Biológica, Perspectivas latinoamericanas, de Richard Primack y otros (Fondo de Cultura Económica, México 2001), págs. 669 y 670.

Otra consecuencia negativa derivada de la pesquería artesanal en las aguas interiores patagónicas -aunque no podría atribuirse exclusivamente a ella- está en la polución que sus agentes ocasionan a través de la práctica de arrojar al mar desechos no biodegradables o bien al dejarlos como testimonio de incultura en los sitios de ocasionales campamentos en tierra (faenas de ahumado), además de derrames menores de combustibles.

Los excursionistas Claudio Seebach, Sebastián Domínguez y Christian Oberli sobre cuyos viajes en kayaks se ha dado cuenta antes, dejaron constancia, con desagrado, de un hallazgo del género de que se trata:

[...] *El idilio de la ausencia de los humanos engañaba: incluso aquí los restos de la civilización eran visibles. "En algunas playas encontrábamos en pocos metros cantidades de tarros de aceite, envases de shampoo, botellas de bebidas y bolsas plásticas* [-la peste de la civilización tecnológica-] *que habían sido arrastradas por el mar" cuenta Claudio. "Lanzado al mar desde los barcos, el plástico se pasea a la deriva sin hundirse jamás". También en el istmo Indios, una franja de tierra firme de 200 m. de ancho y que debían sortear, envases de plástico eran mudos testigos de la civilización*[12].

Así, está visto que respecto de una actividad tan sensible como es la pesquería por razón del posible exceso en las capturas, como de prácticas indebidas en las artes de la pesca, del mismo modo que la caza clandestina de animales peliferos protegidos legalmente (lobos finos, nutrias) o de especies de estado semirelictual igualmente protegidas por la ley (huemul), las autoridades y servicios responsables deben extremar las medidas de vigilancia en terreno y aun al tiempo de zarpe de las embarcaciones[13], así como, simultáneamente, programar y mantener por tanto tiempo como sea necesario una labor de concientización y educación ambiental para los pescadores artesanales, que en el caso del lanzamiento de basuras y desechos al mar debiera extenderse asimismo a las tripulaciones de naves mercantes. La preservación de la biomasa litoral y marina, y en general del ambiente natural del Archipiélago Patagónico lo exige de manera perentoria.

La tercera actividad económica, el turismo, es por donde se lo considere la más recomendable, tanto porque la misma puede

12 Andina, artículo citado, pág. 51.

13 En el caso de la caza de nutrias y huemules bastaría con que la Gobernación Marítima de Magallanes o las Capitanías de Puerto de ella dependientes prohibieran el embarque de perros en las lanchas pesqueras, pues los canes son auxiliares esenciales en la caza.

aprovechar al máximo la variada y rica potencialidad natural y vital del distrito de que se trata, con una oferta diversificada y exclusiva, aun para el turista más exigente; cuanto porque su desarrollo es el que menos puede afectar al entorno, si se adoptan los resguardos debidos por parte de operadores y usuarios. Por fin, porque por definición es una actividad económica sustentable.

En el Archipiélago Patagónico, habida cuenta de su conformación geográfica, de su clima variado, de su diversidad vital y de su carácter relictual, el turismo brinda una gama tan completa como difícilmente otra reserva natural de Chile y de América, y quizá del mundo, pueda ofrecer en simultaneidad. En efecto, al turismo de mera contemplación escénica, el más común en sectores de parques y reservas naturales, con una oferta diferenciada (zonas litorales, canales interiores, fiordos y glaciares, todo ello con variaciones latitudinales), pueden agregarse otras variedades calificadas corrientemente como "de intereses especiales", a saber, la del *turismo aventura* (para la que el Archipiélago está espléndidamente dotado); la del *turismo científico*, la de *observación de la vida animal* (de aves especialmente), y las del *ecoturismo* y del *etnoturismo*. En todas ellas está la manifestación riquísima de la originalidad que debe garantizar la satisfacción de los turistas que opten por alguna de ellas. De tal manera, en esta suerte de turismo selectivo, de buena calidad y económicamente aún más retributivo para los operadores, más que en el de carácter masivo debiera fundarse el desenvolvimiento de la actividad, con perspectivas y posibilidades de crecimiento difíciles de imaginar.

Quizá si de esas varias alternativas, el ecoturismo sea la más atrayente y junto con la de turismo aventura, la que mejor calza con la excepcionalidad natural y geográfica del Archipiélago Patagónico. Si la promoción que haya de hacerse está presidida por un trabajo de planificación serio que permita acreditar al patrimonio escénico y vital como una suerte de marca registrada que pueda ser ofrecida con propiedad y ventaja al turista foráneo, no debería caber duda de que este distrito podría llegar a ser más temprano que tarde uno de los destinos turísticos más calificados de Chile y de América.

Pero más allá de la línea de desarrollo económico por la que haya de optarse como más conveniente y por tanto favorecerse, es indudable que se impone desde ya una prudente regularización en el uso del borde costero, al que advertimos como el sector que primero habrá de acusar el impacto de la intervención antrópica. Considerando las experiencias y precedentes de otras partes del

territorio patagónico occidental, inclusive en el propio Magallanes, se impone por tanto la zonificación para que, por ejemplo el desarrollo de la acuicultura -actividad sobre la que se viene constatando un creciente interés empresarial- pueda hacerse compatible con el uso del borde costero para el turismo de intereses especiales.

Estamos persuadidos firmemente de que a través del turismo el Archipiélago Patagónico podrá ser realmente mejor conocido y su incorporación a la vida y economía de Magallanes pasará de anhelo de visionarios a una realidad tangible y provechosa.

La continuidad de la Carretera Austral por el occidente patagónico

En el transcurso de la historia de Chile republicano se han registrado como emblemáticas algunas obras públicas, en cuanto las mismas en su concepción y ejecución han puesto en evidencia la genialidad creativa, la capacidad profesional de ingenieros y técnicos, y la laboriosidad de los obreros chilenos. Una de ellas, fuera de toda duda, y correspondiente al último medio siglo es la de la planificación, diseño y construcción de la Carretera Austral.

Concebida al promediar la década de 1960 como una obra destinada a unir la Región de Aysén con el cuerpo territorial principal del país a partir de Puerto Montt, su solo planteamiento fue un desafío para la credulidad pública. Se trataba nada más y nada menos que de superar las dificultades colosales que oponían la geografía y la naturaleza de la Patagonia Occidental a la construcción de un camino vertebrador. Parecía una locura y así se la tildó por algunos con escasa capacidad imaginativa y menor confianza en la potencialidad técnica y laboral de los chilenos; una bella utopía pero, como tal, irrealizable.

Y sin embargo se realizó, en lo que fue un trabajo de poco más de tres décadas, con particular énfasis entre los años finales de 1980 y el 2002. Toda una proeza que combinó esfuerzo humano y tecnología, y no poco de faena casi heroica que dejó algunos mártires como dignos jalones en el largo trayecto de más de 1.100 kilómetros que permitió la unión vial desde el fiordo de Reloncaví hasta Villa O'Higgins en el lago homónimo, a lo largo de más de seis grados geográficos atravesando y superando los mayores

obstáculos que puedan imaginarse. Con paciencia y constancia, con trabajo, técnicas y recursos suficientes, y con visión de país, se construyó una carretera espléndida, cuya utilidad ha ido superando en cada tramo construido toda valorización previa, y que ha venido a vertebrar e impulsar el crecimiento de toda la Patagonia central chilena.

A la vista de su desarrollo constructivo, el ingeniero y actual senador de la República, Antonio Horvath, que como Director Regional de Vialidad de Aysén fue uno de los protagonistas calificados que animaron la titánica empresa, se adelantó antes que la misma alcanzara la meta final originalmente planteada, a considerar la posibilidad de su continuación más allá del fiordo Baker, rumbo del sur, ahora definidamente por el flanco occidental de los Andes Patagónicos, por territorio de la Región de Magallanes, para cruzar aquella barrera montañosa a la altura de Puerto Natales y acceder así a la vasta zona de la vertiente oriental magallánica que concentra virtualmente la totalidad de la vida y las actividades económicas de esta Región.

Pensar es obrar, pudo decirse Horvath. Así, participó la idea a algunos amigos entusiastas como él y se planeó la realización de una expedición exploratoria.

Con su realización se buscaba demostrar la eventual factibilidad de una ulterior etapa mediante la cual podría acabar de unirse de punta a cabo el territorio americano de Chile y romper el aislamiento terrestre de Magallanes.

Conozcamos la iniciativa en palabras de su inspirador y principal impulsor:

Junto con el desarrollo de los estudios correspondientes a la definición del proyecto del Camino Longitudinal Austral y de su sistema de caminos transversales, se comenzó a estudiar, a partir de 1977, en forma gradual, la posibilidad de integrar la Región de Magallanes.

Las características físicas de la Zona Austral tienen una clara correspondencia en el área del Campo de Hielo Patagónico Sur. El camino austral, entre Puerto Montt y Yungay, en una longitud de 1.140 km. se desarrolla por entremedio de la Cordillera de los Andes Patagónicos, pasando en una porción significativa por fiordos y lagos rodeados por una topografía abrupta y una vegetación de selva fría. Una vez estudiado el terreno, la idea de continuar esta vía por las áreas despejadas de hielo, no sólo deja de ser utópica sino que se torna muy atractiva y plenamente justificada.

Los reconocimientos de esta posible vía se efectuaron en aviones pequeños de la zona (E. Hein, R. León), en barco (Piloto Pardo con ocasión de definir un terminal del camino austral entre el río Baker y el fiordo Michell), hidroavión (R. Hein) y finalmente, en un reconocimiento terrestre, por una ruta definida previamente con el auxilio de fotografías con visión estereoscópica, realizado en 1986. El primer trabajo de definición general de la ruta fue realizado posteriormente a los primeros reconocimientos, en gabinete, con el apoyo de las fotografías aéreas USAF de 1974 y HURO de 1975, a escalas 1:60.000 y 1:50.000 respectivamente, en conjunto con dos alumos de construcción civil, Jorge Ibar y Alfonso García que realizaron su tesis en este tema. La cartografía del Instituto Geográfico Militar disponible para 1954 y 1964, realizada a base de fotografías del sistema Trimetrogon del año 1945, resultó de mucha utilidad pero, dado el reconocimiento de la zona y su gran dinámica geomorfológica, se hizo necesario realizar una exploración en terreno. La geografía del terreno presentaba variaciones sustanciales respecto de estos mapas. En un período de apenas 40 años surgieron lagos y valles nuevos[14].

La expedición de reconocimiento se programó para 1986 contándose con el apoyo de la Armada de Chile, de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas y del Programa Chile Futuro.

En el curso del verano de ese año zarparon desde Caleta Tortel en la lancha *Susana* el ingeniero Horvath acompañado por Alejandro Colomés, ingeniero agrónomo, y Patricio Silva, ingeniero comercial, ambos de Coyhaique y el antropólogo Ricardo Astorga, periodista en viaje del diario *El Mercurio* de Santiago, y el biólogo marino Cristián Andrade. Embarcados en la patrullera *Villarrica* de la Armada de Chile viajaron en calidad de asesores el prestigioso glaciólogo inglés John Mercer y su compatriota y colega Alan Ashworth.

El reconocimiento exploratorio por tierra y por mar tomó un mes, e hizo posible la revisión de algunos tramos predefinidos para el posible trazado y de otros sectores de la ruta, que incluía ocho transbordos para salvar así los lugares más abruptos y acantilados, de manera de replantear nuevos pasos alternativos en el transcurso de la accidentada topografía, teniendo en vista la reducción del número de transbordos.

14 *La definición de límites...*, citado, págs. 77 y 78.

Valorizando la exploración realizada, Horvath escribiría más tarde:

Los atractivos del área, 70 glaciares cada uno con una característica y dinámica propia, los valles, cordones montañosos y algunos volcanes, como el Lautaro y Aguilera, la flora y fauna de gran diversidad, más la abundancia y variedad de recursos de aguas, constituida por lagos, ríos e impresionantes cascadas producto de la alta precipitación y las cambiantes condiciones climáticas que hacen experimentar las cuatro estaciones del año en un día, justifican plenamente el conocimiento, valoración e integración de esta zona, aún desconocida. A esto hay que añadir los vestigios de los últimos habitantes aborígenes, los kawéskar, que están en franca extinción.

[...] *Si sólo fuese por el turismo y la acuicultura se justifica plenamente la inversión en integración física para incorporar un transbordador, cuyo recorrido inicial se complementa con sendas de penetración, además de estaciones hidrometeorológicas y de una dotación mínima de guardaparques para el cuidado del área.*

[...] *Con los antecedentes obtenidos se justifica plenamente un transbordador multipropósito, que conecte las localidades de Puerto Yungay, Caleta Tortel, Puerto Edén, Guarello y Puerto Natales, y que además servirá de apoyo a los pobladores y pescadores artesanales que viven muy aislados en toda el área, así como a las actividades turísticas, de recreación y conocimiento que se producirán a partir del servicio prestado por esta nave.*

Una vez funcionando el transbordador marítimo, se hará posible respaldar la construcción gradual de tramos terrestres que acorten el transbordo, den acceso a lugares atractivos del sector, y permitan evitar algunos tramos marítimos conflictivos, de difícil navegación, como el paso del Kirke.

Además, la gran ventaja de este sistema mixto de transporte es que se iría desarrollando, por áreas protegidas, al sur del Golfo de Penas, accidente geográfico que tradicionalmente ha constituido un enorme obstáculo, que ha impedido hasta la fecha poblar y desarrollar a escala local este sector[15].

Concluida exitosamente la esforzada empresa exploratoria, de suyo ya un suceso notable pues era la primera vez que se realizaba la unión terrestre (con sus transbordos obligados) entre Aysén y Magallanes, y entregadas en Puerto Natales y en Punta Arenas

15 Ibid. págs. 79 y 80.

las primeras noticias sobre la audaz propuesta, que por cierto sorprendió a medio mundo y despertó ilusiones en gente visionaria, Antonio Horvath se dedicó a elaborar una proposición en debida forma, incluyendo los costos probables de la gigantesca obra.

En síntesis, la misma consideraba cuatro fases, con distintos tiempos para su realización:

I. Transbordo desde Puerto Yungay a Puerto Natales. Adquisición y puesta en servicio de dos transbordadores para cubrir 900 kilómetros de navegación.

II. Adquisición y puesta en servicio de cinco transbordadores (tres nuevos) para un recorrido de 434 kilómetros. Construcción de cuatro tramos de carretera.

III. Servicio de cinco transbordadores para cubrir 147,7 kilómetros de ruta marítima. Construcción de cinco tramos de carretera (590 kilómetros nuevos).

IV. Servicio de seis transbordadores (uno nuevo) para cubrir 52 kilómetros de ruta. Construcción de 100 kilómetros nuevos de camino: total seis tramos terrestres con 952 kilómetros[16].

De lo expuesto se tiene que la fase I se desarrollaría únicamente por la vía marítima, en un gran plan de desarrollo gradual determinado por la generación de actividades productivas en el sector recorrido, con lo que al cabo de un lapso indeterminado de funcionamiento y consolidación del sistema, podría pasarse a una segunda con la que cobraría forma la denominada "Ruta de integración entre Aysén y Magallanes por territorio chileno":

	Tramo	*Kilometraje*	*Tipo de viaje*
1.-	*Puerto Yungay-Fiordo Angamos*	*60*	*Marítimo*
2.-	*Fiordo Angamos-Fiordo Ofhidro*	*50*	*Terrestre*
3.-	*Fiordo Ofhidro-Fiordo Bernardo*	*21*	*Marítimo*
4.-	*Fiordo Bernardo-Fiordo Témpanos*	*26*	*Terrestre*
5.-	*Fiordo Témpanos-Punta Hammmick*	*30*	*Transbordo*
6.-	*Punta Hammick-Bahía Level (Puerto Edén)*	*60*	*Terrestre*
7.-	*Puerto Edén-Fiordo Staines*	*322*	*Marítimo*
8.-	*Fiordo Staines-Puerto Laforest*	*120*	*Terrestre*
9.-	*Puerto Laforest-Puerto Natales*	*1*	*Marítimo*

Total ruta: 690 kms. (434 por vía marítima y 256 por vía terrestre)[17].

16 *Op. cit.*, pág. 81.
17 Ibid., pág. 82.

Pensando en un futuro indeterminado y como tercera etapa de ejecución del magno proyecto, Horvath concluye:

Implementando la ruta indicada con vías del tipo senderos de estudio y preservación de áreas silvestres y que, además permitan el desarrollo de actividades turísticas del tipo aventura, se podrían permutar los 322 de transbordo entre Puerto Edén y Fiordo Staines, por 460 km. de tipo mixto, que combinarían 421 km. terrestres con 30 km. de transbordo, reduciendo notablemente el trecho navegable.

De esta manera, la ruta adquiriría un carácter preponderantemente terrestre, entre Aysén y Magallanes, cuyos detalles se consignan en el cuadro siguiente:

PUERTO YUNGAY – PUERTO NATALES RUTA DE INTEGRACIÓN ENTRE AYSÉN Y MAGALLANES POR TERRITORIO CHILENO PREPONDERANTEMENTE TERRESTRE

	TRAMO	*KMS.*	*TIPO*
1.-	*Puerto Yungay-Río Bravo-Lago Quetru-Río Pascua- Ventisquero Montt*	*90*	*Terrestre*
2.-	*Ventisquero Montt*	*8*	*Marítimo*
3.-	*Ventisquero Montt-Fiordo Angamos-Fiordo Horacio-Fiordo Ofhidro-Fiordo Bernardo-Fiordo Témpanos*	*220*	*Terrestre*
4.-	*Fiordo Témpanos*	*4*	*Marítimo*
5.-	*Fiordo Témpanos-Valle Kawéskar-Fiordo Reindeer-Fiordo Eyre*	*135*	*Terrestre*
6.-	*Fiordo Eyre*	*5*	*Marítimo*
7.-	*Paso Charteris-Fiordo Ringdove-Fiordo Penguin*	*70*	*Terrestre*
8.-	*Fiordo Penguin-Fiordo Europa*	*19*	*Marítimo*
9.-	*Fiordo Europa-Fiordo Fuentes-Fiordo Guilardi-Fiordo Peel*	*170*	*Terrestre*
10.-	*Fiordo Peel*	*15*	*Marítimo*
11.-	*Fiordo Peel-Fiordo Staines-Península Staines-Ventisquero Paso del Viento-Fiordo Worseley-Puerto Laforest*	*245*	*Terrestre*
12.-	*Puerto Laforest-Puerto Natales*	*1*	*Marítimo*

RESUMEN: Terrestre 930 kilómetros Transbordos 52 kilómetros[18].

18 Ibid. págs. 82 y 83.

La iniciativa, plausible en cuanto concepción de integración territorial del país chileno, merece todo un análisis cuidadoso. Si se la considera en sus diferentes fases de ejecución surge clarísima la bondad de la primera por cuanto a un evidente menor costo de realización (sólo referido a la adquisición de un par de transbordadores), añade la intangibilidad virtual del sector continental al prescindir de toda intervención constructiva alterante de la situación natural.

Es por tanto esta sola fase una propuesta interesante y digna de todo respaldo, tanto más que, como se verá, es susceptible de mejorarse en el mediano plazo. Debe aquí valorarse especialmente la característica archipielágica del territorio que brinda innumerables vías de navegación -caminos del mar- que permiten acceder al sector que se desee. Qué mejor entonces que aprovechar esta insuperable ventaja natural que se ofrece sin más costo que el de la adquisición del medio de transporte.

En cambio, a partir de las siguientes fases, nos surgen serias dudas acerca de la conveniencia de las formas propuestas, mirando a la conservación integral del Archipiélago como valor turístico natural de primerísimo rango, lo que exige el mantenimiento de su intangibilidad limitando la intervención humana que, en el caso de obras de infraestructura en tierra firme podría resultar de consecuencias para la pristinidad ambiental, con riesgo de deterioro del paisaje escénico y vital, y la consecuente desvalorización de la calidad del Parque Nacional "Bernardo O'Higgins".

La aprensión surge de la impresión que tenemos acerca de la mayor fragilidad del territorio situado al sur del fiordo Baker, respecto del ubicado al norte del mismo. Si, aparentemente, la construcción de la Carretera Austral no ha tenido un costo ambiental irreparable, la fragilidad que presumimos tiene el área sur -y que exige estudios científicos completos y profundos para demostrar si realmente lo es o no lo es-, exige una necesaria cautela en cualquier determinación. Se trata en buenas cuentas de elegir el bien mayor, como es en el caso a nuestro entender, el mantenimiento del Archipiélago Patagónico como santuario natural, por sobre su desvalorización debido a la pérdida de sus condiciones esenciales de territorio prístino e intangible, si se opta por cualquier intervención antrópica en forma de obras de infraestructura terrestre.

Pero la iniciativa del ingeniero Antonio Horvath encontró terreno abonado para su florecimiento, siquiera parcial, en Magallanes, donde ha alentado siempre el anhelo de una mayor aproximación al resto de Chile.

En efecto, del total de la proposición conocida, interesó espe-

cialmente desde un comienzo el tramo terrestre final de la misma a ejecutarse entre el fiordo Staines, sector de ultracordillera y Puerto Laforest, en la costa oriental de la península Antonio Varas, que se halla separado por el canal Señoret de Puerto Natales, con una extensión prevista de 120 kilómetros de desarrollo.

Se vio en él una posibilidad nunca antes advertida de habilitar una ruta de penetración hacia el occidente con dirección general al fondo del impropiamente denominado canal (fiordo) de las Montañas y desde allí, orillando la parte terminal de los Andes Patagónicos que la separa de su prolongación austral, ahora con el nombre local de cordillera Sarmiento, alcanzar al término del fiordo Staines. Con ella cobraban otro relieve antiguas posibilidades de desarrollo como eran la de poner en valor turístico el fiordo de las Montañas mediante la navegación, con el añadido de abrir en el trayecto espacio para el acceso a sectores litorales de interés para la crianza pecuaria y la acuicultura, y, una nueva, como era la de acceder al territorio de ultracordillera con perspectivas de utilización económica turística y pesquera.

Una de las entidades que le brindó una entusiasta acogida fue el Colegio de Ingenieros de Chile, a través de su Consejo Regional de Magallanes, circunstancia que ayudó a su tiempo para que el propio Consejo General en Santiago le diera respaldo ante las autoridades del Ministerio de Obras Públicas, motivado a su vez por la opinión de los parlamentarios de Magallanes.

En opinión del Consejo Regional del Colegio de Ingenieros, la ruta Puerto Natales-Fiordo Staines ofrecía -como ofrece- de partida las siguientes ventajas:

1° La incorporación de una gran superficie de terreno de explotación, silvoagropecuaria;

2° Acceso terrestre a lo menos a 12 centros de producción de salmón, hoy inexistentes por la gran dificultad de abastecimiento marítimo de insumo que esta actividad implica;

3° Creación de un puerto pesquero-turístico-artesanal en el fiordo Staines que cumpliría tres objetivos fundamentales:

a) Atención de los barcos pesqueros artesanales que en la actualidad deben navegar aproximadamente 30 horas desde Puerto Natales hasta el área de pesca y viceversa. La idea en este puerto es que los pescadores artesanales se abastezcan de hielo en escamas y entreguen el producto de su captura a camiones que lo transporten a Puerto Natales con una frescura que no podría igualarse por la vía marítima.

b) El hecho de poder embarcar turistas en este pequeño

puerto permitiría evitar la navegación por el golfo Almirante Montt y el seno Unión, ambos de reconocida dificultad para la navegabilidad de embarcaciones menores y al mismo tiempo evitaría aproximadamente 15 horas a través del paso Kirke.

c) La especial configuración geográfica que presenta el punto donde se encuentra el extremo sur del Campo de Hielo Patagónico con el canal de las Montañas, permitiría la instalación de una hostería base para las expediciones deportivas al Campo de Hielo como así también al turismo marítimo hacia el canal de las Montañas y hacia los innumerables glaciares existentes desde ese punto hacia el Norte.

Los beneficios económicos, producto de este camino provendrían principalmente del cultivo de salmones, el aumento de la pesquería demersal al acceder a nuevas áreas de pesca y al incremento del turismo hacia lugares prácticamente vírgenes y de una belleza inigualada.

En el caso del cultivo de salmones, es de esperar con un criterio conservativo una producción de 200 toneladas/año y por centro, con un valor cercano a los US$ 12.000.000 al año, con una ocupación de mano de obra permanente de 180 personas y de 250 personas adicionales en el período de cosecha.

Por otra parte, la pesca demersal, si bien es cierto que ha decaído en el último tiempo, podría aportar 300 toneladas al mes, con un ingreso aproximado a los US$ 2.000.000 anuales y 300 empleos permanentes.

El turismo podría generar, considerando una temporada entre los meses de Septiembre a Marzo, (210 días) a plena ocupación con una hostería con capacidad para 60 personas, de otros US$ 2.000.000 el que a su vez produce una actividad multiplicadora en los puntos de partida, (sean éstos Natales o Punta Arenas) con la venta de pasajes, alojamiento en otras áreas, uso de restaurantes, etc.[19].

Con los apoyos mencionados y otros que se fueron agregando, más tarde, en agosto de 1992 el Ministerio de Planificación recomendó la realización de los estudios preliminares para desarrollar el proyecto vial en forma de una ruta de penetración. Al fin, demoras e interrupciones burocráticas de por medio, la Dirección de Vialidad elaboró un proyecto, lo incorporó al programa regional de obras públicas y se inició la construcción del camino en 1995, a cargo del Cuerpo Militar del Trabajo (CMT), de bien acreditada

19 Exposición del ingeniero Nolberto Sáez, Presidente del Consejo Regional de Ingenieros de Chile, hecha en 1994 ante los socios del Rotary Club de Punta Arenas.

fama y competencia con la experiencia ganada en las obras de la Carretera Austral en Chiloé Continental y en Aysén. La obra, de alto costo, fue avanzando lentamente hasta alcanzar en marzo de 2003 la bahía Talcahuano, a 42 kilómetros del punto de partida (Puerto Laforest).

Pues bien, durante el mes de junio del mismo año se difundió a través de los medios de prensa de Punta Arenas la noticia que daba cuenta de la suspensión de la construcción del camino al fiordo Staines y el traslado del CMT a otro frente de trabajo en el interior de la Provincia de Última Esperanza para asumir la ejecución de una nueva obra. Así fue anunciado por el Director Nacional de Vialidad durante una visita inspectiva a Magallanes[20].

El anuncio produjo algún revuelo, con reacciones en contrario por parte de autoridades municipales de Puerto Natales, representantes empresariales, parlamentarios regionales y otras voces autorizadas, en Puerto Natales y en Punta Arenas, a las que se sumó en Santiago la propia jefatura del Cuerpo Militar del Trabajo. Tanto los responsables superiores del Ministerio de Obras Públicas y de Vialidad en la Región, como el propio Intendente Regional Jaime Jelincic se apresuraron en desmentir la suspensión de la obra, puntualizando que en atención al elevado costo que supone la continuidad del camino en los siguientes tramos, será necesario explorar nuevas alternativas de trazado, que eventualmente pudieran resultar más económicas. En buenas cuentas se desestimó la paralización de las obras como cosa definitiva y se insistió en que sólo se trataba de una suspensión de carácter temporal, la que sería aprovechada para adelantar en otra obra vial prioritaria (el camino alternativo de acceso sur al Parque Nacional "Torres del Paine"), con la participación del Cuerpo Militar del Trabajo.

La continuación de tan importante ruta es una materia no definida hasta el presente.

En la argumentación de los contradictores de la medida de suspensión estuvo entre otros aspectos la mención de la prosecución de la Carretera Austral, punto sobre el que el Intendente Regional manifestó que si bien reconocía su trascendencia nacional, importaba primero la conectividad interna de Magallanes, refiriéndola al camino alternativo de acceso al Parque Nacional "Torres del Paine" y a la extensión de la red vial en la parte sur del parque para abrir otros sectores de atractivo turístico (valle del río Serrano, zona del glaciar Tyndall, monte Balmaceda, entre otros).

20 *La Prensa Austral*, Punta Arenas, edición de, 9 de junio de 2003.

Pues bien, mejorar "la conectividad interna" supone también la necesidad de acceder al territorio regional de ultracordillera, zona continental del distrito del Archipiélago Patagónico, y como tal debiera ser objetivo de prioridad gubernativa, habida cuenta de la barrera física y sicológica que lo separa del resto del cuerpo territorial de la Región de Magallanes.

La ruta de que se trata, aparte de las modificaciones de trazado que pudieran hacérsele (ojalá sin abandonar la península Antonio Varas que da la posibilidad de acceso geográfico más directo), es la gran opción que se abre de cara al futuro para superar la "frontera interior" a la que se ha hecho referencia anterior y brindar así una conexión puntual y única entre las dos vertientes cordilleranas de Magallanes.

Más allá del uso del puerto terminal occidental para fines pesqueros, importa fundamentalmente para el mejor desarrollo del turismo, visto como la actividad de la máxima importancia regional. En este contexto es que cobra otra relevancia la alternativa de la primera fase de la propuesta de Antonio Horvath que, reiteramos, es la más viable y de menor costo ambiental al transcurrir únicamente por la vía marítima que mediante la habilitación de la ruta fiordo Staines-Puerto Natales se acortaría al evitar la navegación del tramo canal Smyth (o canal Sarmiento) -seno Unión-Ancón Sin Salida-canal Morla Vicuña-Canal Santa María (o canales Kirke y Valdés)-golfo Almirante Montt-canal Señoret.

Es en cualquier caso una materia sobre la que puede opinarse en procura de las alternativas más recomendables y viables, teniendo como doble objetivo de importancia la integración entre Aysén y Magallanes por la vía marítima, y la incorporación del Archipiélago Patagónico al cuerpo territorial principal de Magallanes vía la ruta transcordillerana fiordo Staines-Puerto Natales[21].

21 La iniciativa de Antonio Horvath no ha sido la única conocida sobre la materia. Se ha informado así sobre otra, peregrina y algo disparatada, de Ismael Parga, antiguo funcionario público, quien ha planteado una propuesta más corta. En síntesis su trazado es de sólo 420 kilómetros entre Puerto Natales y Yungay, pasando por la Cueva del Milodón, en paralelo al seno de Última Esperanza y doblando antes del cerro Balmaceda, para seguir el noroeste por el Parque Bernardo O'Higgins y la península Staines hasta el canal Peel. De ahí se atravesaría en doble puente [¡¡!!] el canal Peel y el noroeste por las penínsulas Wilcock y Esquire hasta el canal Wide.
Luego de un transbordo de 5 kilómetros se sigue por la isla Wellington hasta Puerto Edén, para cruzar el canal Messier en un puente por su parte más angosta, y tomar como punto de apoyo el islote de Bischop para llegar al límite con Aisén y empalmar con la carretera. Véase *La Prensa Austral*, edición del 24 de marzo de 2003.

El "Sendero de Chile"

En otro aspecto, igualmente referido al uso que podría hacerse del sector continental del Parque Nacional "Bernardo O'Higgins", cabe ocuparse del transcurso por el mismo del denominado "Sendero de Chile".

Se trata de una iniciativa laudable, surgida si no del propio Presidente de la República Ricardo Lagos, al menos de su inmediato entorno y con su entusiasta personal respaldo, y que forma parte de los calificados como "proyectos estelares" con los que se busca dar relevancia a la celebración del Bicentenario de la República en el año 2010.

Consiste en el trazado y habilitación, con la menor intervención lesiva posible para el medio ambiente, de una senda peatonal que habrá de recorrer Chile entero, desde Visviri en el extremo norte hasta Puerto Williams, isla Navarino, en el término meridional, a lo largo de 6.000 kilómetros, pasando por más de un millar de áreas silvestres protegidas (17 parques nacionales, 21 reservas y 2 monumentos naturales) en las trece regiones del país, permitiendo su trazado la relación de 4.400.000 de chilenos[22].

La obra en actual ejecución conforma una senda posible de ser transitada a pie, en bicicleta o a caballo, y en el diseño de su trayecto han sido y serán consideradas las opiniones de los habitantes de las zonas por las que habrá de pasar el Sendero de Chile.

Sin duda alguna es una iniciativa magnífica, con sentido de integración real física y humana, en la que interrelación con la naturaleza por parte de la comunidad será el gran valor.

Respecto de su trazado por el territorio magallánico -por el borde occidental continental patagónico-, la información conocida sugiere uno parecido al propuesto por el ingeniero Horvath para su iniciativa de prolongar la Carretera Austral, con la ventaja de su mayor factibilidad por las exigencias mínimas que de suyo supone una mera senda, del todo respetuosa y amable con el ambiente natural por donde debe transcurrir.

Así, entonces, creemos que esta intervención antrópica en un

22 *La Tercera*, Santiago, edición del 8 de setiembre de 2002.

medio tal delicado e interesante como es el del Archipiélago Patagónico, estaría en el rango de lo tolerable sin afectar de modo irreversible la intangibilidad y la pristinidad de ese santuario natural.

Una propuesta armonizadora: el uso sustentable de los recursos naturales

Hasta ahora las fuerzas de la naturaleza han mantenido a raya al hombre contemporáneo -*homus económicus*- y es bueno que así haya sido. Sin que signifique echar un pulso con Natura, creemos que es posible sin embargo alentar un grado de desarrollo, con intervención antrópica sobre el ambiente, dentro de límites controlables, y sobre la base de actividades productivas conocidas, fundamentalmente del turismo, que permitirá aprovechar al máximo y de la mejor forma la excepcional potencialidad que para el caso posee el Archipiélago Patagónico.

El hecho conocido de estar recluida la presencia humana permanente en enclaves y de estar definidos los recursos renovables y no renovables que se encuentran en explotación (marinos, mineros), facilitará el debido control para evitar excesos tales como la polución del ambiente, la sobreexplotación de recursos vivos y el indebido uso de artes para su captura, y la caza clandestina de especies silvestres protegidas, acciones que deberán ser asumidas con los organismos públicos llamados a intervenir en la materia.

Pero la responsabilidad por el mantenimiento de la acción humana dentro de los límites debidos, a fin de no alterar las condiciones del santuario natural que es el Archipiélago Patagónico, corresponde a todos: a las autoridades locales, regionales y nacionales, a los organismos directamente involucrados, pero también a todos los chilenos porque debemos responder del mejor cuidado de un territorio excepcional que, salvo la Antártica, es de los poquísimos que en el planeta pueden ostentar la condición de laboratorio natural, y porque en tal calidad es parte del patrimonio de la Humanidad.

APÉNDICE I

Siniestros marítimos conocidos ocurridos en el Archipiélago Patagónico 1844-2003*

AÑO	NOMBRE NAVE	BANDERA	LUGAR	MAGNITUD
1844	*Delphin*	Francia Sur	Isla Campana	Pérdida total
1845	*Se ignora*	EE.UU. de América	Paso del Indio	Pérdida total
1856	*Panamá*	Gran Bretaña	Cabo Tamar	Pérdida total
1858	*Washington*	Gran Bretaña	Isla Hanover	Pérdida total
1859	*Carlos Tupper*	Chile	Abra Sarmiento	Se ignora
1875	*Karnack*	Alemania	Isla Crossover	Rescatado
1887	*Hermia*	Alemania	Canal Smyth	Pérdida total
1889	*Cotopaxi*	Gran Bretaña	Canal Messier	Pérdida total
1890	*Se ignora*	Se ignora	51°10'-76°10' O	Pérdida total
1896	*Tres Montes*	Chile	Isla Campana	Pérdida total
1896	*Diana*	Se ignora	Canal Mayne	Rescatado
1899	*Duntroone*	Gran Bretaña	Estrecho Nelson	Pérdida total
1900	*San Agustín*	España	Angostura Inglesa	Pérdida total
1900	*Zelia*	Chile	Estrecho Trinidad	Pérdida total
1902	*Alejandro*	Chile	Puerto Alert	Pérdida total
1902	*Athena*	Gran Bretaña	Isla Campana	Pérdida total
1902	*Isis*	Alemania	Angostura Inglesa	Pérdida total
1903	*Laurel Branch*	Gran Bretaña	Punta Pringles	Pérdida total
1903	*Theben*	Alemania	Isla Hoskyn	Rescatado
1905	*Henriette*	Chile	Cuarenta Días	Pérdida total
1905	*Cumbal*	¿Alemania?	Arch. Reina Adelaida	Rescatado
1906	*Hugin*	Noruega	Canal Sarmiento	Pérdida total
1907	*Elena*	Chile	Canal Concepción	Pérdida total
1907	*Hazel Branch*	Gran Bretaña	Isla Shoal	Pérdida total
1907	*Raphael*	Se ignora	Angostura Inglesa	Rescatado
1908	*Palmira*	Alemania	Isla Wellington	Pérdida total
1909	*Oak Branch*	Gran Bretaña	Islas Westminster	Pérdida total
1911	*Elm Branch*	Gran Bretaña	Puerto Mayne	Rescatado
1912	*Wilhelmine*	Chile	Wallis Shoal	Pérdida total
1912	*Thode Fagelund*	Noruega	Angostura Inglesa	Rescatado
1912	*Foxley*	Gran Bretaña	Islas Narborough	Pérdida total
1913	*Valdivia*	Chile	Canal Wide	Rescatado

* Fuentes: M. Zorrilla (1925), Juan F. Vargas (2000) y propias del autor.

1913	*Claverley*	Gran Bretaña	Paso Bannen	Rescatado
1913	*Acilia*	Alemania	Golfo Sarmiento	Pérdida total
1915	*Santa Clara*	EE.UU. de América	Angostura Inglesa	Rescatado
1916	*Tranquebar*	Dinamarca	Canal Inocentes	Rescatado
1917	*Casma*	Chile	Canal Picton	Pérdida total
1917	*Vestland*	Se ignora	Muñoz Gamero	Rescatado
1921	*Lima*	Suecia	Canal Inocentes	Rescatado
1924	*Hesperos*	Noruega	Bahía Tom	Rescatado
1925	*Magallanes*	Chile	Puerto Grappler	Rescatado
1928	*Llanquihue*	Chile	Angostura Inglesa	Pérdida total
1928	*Maule*	Chile	Canal Sarmiento	Pérdida total
1929	*Aldea*	Chile	Puerto Bueno	Rescatado
1930	*Collico*	Chile	Canal Gray	Rescatado
1933	*Tarapacá*	Chile	Bahía Muñoz Gamero	Rescatado
1933	*Magda*	Suecia	Canal Smyth	Pérdida total
1934	*Oliva*	Alemania	Bahía Muñoz Gamero	Rescatado
1934	*Gundulich*	Yugoslavia	Puerto Bueno	Rescatado
1936	*Hermonthis*	Alemania	Bahía Isthmus	Rescatado
1936	*Ariadne*	Grecia	Paso del Indio	Rescatado
1936	*Tarapacá*	Chile	Canal Sarmiento	Rescatado
1937	*Planet*	Alemania	Canal Smyth	Rescatado
1939	*Abtao*	Chile	Paso Farquhar	Rescatado
1939	*Tarapacá*	Chile	Canal Smyth	Rescatado
1940	*Santa María*	Brasil	Isla Rennell	Rescatado
1940	*Moraleda*	Chile	Canal Smyth	Pérdida total
1940	*Tarapacá*	Chile	Canal Sarmiento	Rescatado
1941	*Puyehue*	Chile	Canal Gray	Rescatado
1941	*Ponte Verde*	Brasil	Canal Smyth	Pérdida total
1942	*Villarrica*	Chile	Canal Messier	Rescatado
1942	*Collyboy*	Panamá	Canal Gray	Rescatado
1942	*Micalvi*	Chile	Canal Smyth	Rescatado
1943	*Colonia*	Uruguay	Canal Messier	Rescatado
1943	*Rimac*	Perú	Canal Sarmiento	Rescatado
1944	*Rapel*	Chile	Angostura Inglesa	Pérdida total
1944	*Antofagasta*	Chile	Angostura Guía	Rescatado
1945	*Castilla*	Chile	Canal Messier	Rescatado
1945	*Winnipegosis Park*	Canadá	Canal Messier	Rescatado
1945	*Cachapoal*	Chile	Puerto Molyneux	Pérdida total
1947	*Granadero*	Argentina	Puerto Cedar A. Inglesa	Rescatado

1947	*Angamos*	Chile	Islote Gordon	Rescatado
1948	*Ancap III*	Uruguay	Bahía Tom	Rescatado
1948	*Orestes*	Holanda	Canal Smyth	Rescatado
1948	*African Reefer*	Dinamarca	Angostura Inglesa	Rescatado
1949	*Colo Colo*	Chile	Canal Messier	Rescatado
1949	*Quintay*	Chile	Canal Messier	Pérdida total
1949	*Ancap IV*	Uruguay	Paso Shoal	Rescatado
1949	*Gertrud*	Dinamarca	Canal Inocentes	Rescatado
1950	*Se ignora*	Se ignora	Canal Smyth	Pérdida total
1950	*Arica*	Chile	Canal Messier	Rescatado
1950	*Concón*	Chile	Canal Messier	Rescatado
1951	*Monte Nuria*	España	Angostura Guía	Rescatado
1951	*Millabú*	Chile	Canal Grappler	Rescatado
1951	*Río Iguazú*	Argentina	Canal Inocentes	Rescatado
1952	*Millabú*	Chile	Puerto Edén	Rescatado
1952	*Martha Klepper*	Noruega	Bahía Liberta	Rescatado
1952	*Victoria*	Chile	Bahía Carnatic	Rescatado
1952	*Viña del Mar*	Chile	Canal Messier	Rescatado
1953	*Buzo Sobenes*	Chile	Paso Farquhar	Rescatado
1953	*Austral*	Chile	Seno Duque de Edimburgo	Rescatado
1953	*Romeral*	Chile	Bahía Gordon I. Wellington	Rescatado
1954	*Punta Arenas*	Chile	Bahía Isthmus	Rescatado
1954	*Álamo*	Chile	Puerto Edén	Rescatado
1954	*Viña del Mar*	Chile	Paso del Indio	Rescatado
1955	*Villarrica*	Chile	Lecky Retreat	Rescatado
1955	*Huallaga*	Perú	Canal Sarmiento	Rescatado
1956	*María Elizabeth*	Chile	Canal Sarmiento	Rescatado
1956	*Viña del Mar*	Chile	Angostura Inglesa	Rescatado
1956	*Agia Triada*	Liberia	Angostura Inglesa	Rescatado
1956	*Santiago*	Chile	Angostura Inglesa	Rescatado
1957	*Punta Arenas*	Chile	Bahía Liberta	Pérdida total
1958	*Palomo*	Chile	Canal Smyth	Rescatado
1958	*Moray Bank*	Gran Bretaña	Paso del Abismo	Rescatado
1959	*Greta Dan*	Dinamarca	Bahía Liberta	Rescatado
1960	*Villarrica*	Chile	Canal Ancho (Wide)	Rescatado
1961	*Alamar*	Panamá	Canal Messier	Rescatado
1962	*Omnium Carrier*	Liberia	Paso Shoal	Rescatado
1963	*John Wilson*	Liberia	Isla Guarello	Rescatado
1963	*Inger Skon*	Dinamarca	Angostura Inglesa	Pérdida total

1963	*Astra Sur*	Chile	Canal Sarmiento	Rescatado
1964	*Navarino*	Chile	Canal Sarmiento	Rescatado
1964	*Antonia*	Chile	Angostura Guía	Pérdida total
1964	*Nopal Verde*	Noruega	Canal Escape	Rescatado
1965	*Recreo*	Chile	Canal Smyth	Pérdida total
1965	*Córdoba*	Argentina	Puerto Edén	Rescatado
1966	*Callao*	Perú	Puerto Molyneux	Rescatado
1966	*Westco Panama*	Grecia	Puerto Edén	Rescatado
1966	*Loudias*	Liberia	Paso Farquhar	Rescatado
1967	*Ponderosa*	Liberia	Isla Topar	Rescatado
1967	*Elqui*	Chile	Canal Oeste	Rescatado
1968	*Santa Leonor*	EE.UU. de América	Paso Shoal	Pérdida total
1969	*Navarino*	Chile	Canal Grappler	Rescatado
1969	*Isabella*	Chile	Canal Sarmiento	Rescatado
1969	*Yelcho*	Chile	Bahía Shoal	Rescatado
1970	*Isabella*	Chile	Canal Mayne	Rescatado
1970	*Navarino*	Chile	Canal Sarmiento	Rescatado
1971	*Cabo de Hornos*	Chile	Canal Gray	Rescatado
1971	*Pingüino*	Chile	Paso Farquhar	Rescatado
1971	*Andros Island*	Grecia	Grupo Adelaida P. Shoal	Rescatado
1971	*Panagiotis*	Liberia	Puerto Edén	Rescatado
1971	*Arabella*	Liberia	Angostura Inglesa	Rescatado
1972	*Cabo de Hornos*	Chile	West Cliff	Rescatado
1973	*Tocopilla*	Chile	Canal Sarmiento	Rescatado
1974	*Navarino*	Chile	Angostura Inglesa	Rescatado
1974	*O'Higgins*	Chile	Canal Smyth	Rescatado
1974	*Cochrane*	Chile	Canal Smyth	Rescatado
1975	*Teresa*	Chile	Bahía Muñoz Gamero	Pérdida total
1975	*Valdivia*	Chile	Paso Shoal	Rescatado
1975	*Astra Norte*	Argentina	Canal Icy	Pérdida total
1978	*Bretagne*	Dinamarca	Puerto Edén	Rescatado
1978	*Lago Huailahue*	Chile	Islote Verecker	Rescatado
1978	*Eleuropa*	Grecia	Angostura Inglesa	Rescatado
1979	*Río Baker*	Chile	Angostura Inglesa	Rescatado
1981	*Current Trader*	Gran Caimán	Canal Messier	Rescatado
1982	*Cordillera*	Chile	Paso del Indio	Rescatado
1983	*Nahoon*	Panamá	Canal Grappler	Rescatado
1985	*Andegas*	Chile	Angostura Inglesa	Rescatado
1985	*Guaitecas*	Chile	Paso Shoal	Pérdida total

1986	*Mercadian Prince II*	Dinamarca	Puerto Edén	Rescatado
1986	*Seki Rolette*	Se ignora	Bahía Gordon I. Wellington	Rescatado
1986	*Scirocco Universal*	Islas Bermudas	Canal Smyth	Rescatado
1987	*De Wert*	EE.UU. de América	Canal Gray	Rescatado
1988	*Cóndor*	Chile	Paso Shoal	Rescatado
1989	*Mar del Sur II*	Chile	Canal Sarmiento	Rescatado
1989	*Patmos Reefer*	Grecia	Bahía Gordon	Rescatado
1990	*Inasi Maru*	Japón	Canal Sarmiento	Rescatado
1990	*Cordillera*	Chile	Paso Shoal	Rescatado
1990	*Isla Sofía*	Chile	Canal Castro	Rescatado
1991	*Corain I*	Colombia	Bahía Tribune	Rescatado
1991	*Puerto Ballena*	Chile	Canal Trinidad	Rescatado
1992	*Isla Dolores*	Chile	Canal Sarmiento	Rescatado
1992	*Bora Universal*	Islas Bermudas	Canal Mayne	Rescatado
1992	*Stolt Span*	Liberia	Angostura Inglesa	Rescatado
1992	*Colo Colo*	Chile	Canal Ocasión	Rescatado
1994	*Amadeo*	Chile	Canal Ancho	Rescatado
1994	*H.M.S. Brazen*	Gran Bretaña	Paso Shoal	Rescatado
1995	*Harmen Oldendorff*	Liberia	Canal Messier	Rescatado
1995	*Puyuhuapi*	Chile	Canal Sarmiento	Rescatado
1996	*Nereida*	Ecuador	Grupo Ratones	Pérdida total
1996	*Unisol*	Antillas Holandesas	Canal Sarmiento	Rescatado
1996	*Villarrica*	Chile	Canal Papudo I. Guarello	Rescatado
1996	*Trinidad*	Chile	Fiordo Peel	Pérdida total
1997	*Corcovado*	Chile	Canal Smyth	Rescatado
1997	*Split Saint*	Vincent y Grenadines	Angostura Inglesa	Rescatado
1997	*Ice Fern*	Islas Caymán	Bahía Tribune	Rescatado
1997	*Torepo*	Malta	Canal Escape	Rescatado
1998	*Don Leandro*	Chile	Paso Piloto Pardo	Rescatado
1999	*Irish Sea*	Bahamas	Crestas de Otter	Rescatado
2000	*Anakena*	Alemania	Paso Summer	Rescatado
2000	*Atlantic*	Bulker Liberia	Canal Sarmiento	Rescatado
2001	*Eridanas*	Lituania	Canal Smyth	Pérdida total**
2001	*Atlantic Bulker*	Liberia	Canal Sarmiento	Rescatado
2003	*Margret Oldendorff*	Liberia	Canal Escape	Rescatado
2003	*Don Raúl*	Chile	Canal Gray	Rescatado

** Fue rescatado para ser hundido posteriormente a la salida del estrecho de Magallanes.

APÉNDICE II

*Indígenas y pobladores radicados en Puerto Edén (1967)**

I. Población Kawéskar

Nombre y apellido	Parentesco o relación	Edad	Estado civil	Observaciones
1) Carlos Renchi	Jefe de familia	26 años	Conviviente	
2) Celia Navarino	Esposa	23 años	Conviviente	
3) Virgilio Renchi	Allegado	60 años	Conviviente	de Sara Ulloa
4) Sara Ulloa	Allegada	70 años	Conviviente	de Virgilio Renchi
5) Nelson Edén	Allegado	19 años	Soltero	Hijo de Sara Ulloa
6) Lola Sotomayor	Allegada	80 años	Soltera	
7) Panchote Sotomayor	Jefe de familia	86 años	Soltero	
8) Mariano Edén	Jefe de familia	21 años	Conviviente	
9) Ester Edén	Esposa	31 años	Conviviente	
10) Enrique Edén	Padre	56 años	Soltero	
11) Gerardo Edén	Hermano	13 años	Soltero	
12) Alejandro Edén	Hermano	10 años	Soltero	
13) Raúl Edén	Hermano	8 años	Soltero	
14) Juan Edén	Hermano	4 años	Soltero	
15) Santiago Valdivia	Jefe de familia	43 años	Conviviente	
16) Teresa Paterito	Esposa	39 años	Conviviente	
17) José R. Paterito	Sobrino	9 años	Soltero	
18) Francisco Arroyo	Jefe de familia	21 años	Conviviente	
19) Alicia Martínez	Esposa	41 años	Conviviente	
20) María Auxiliadora	Hija	13 años	Soltera	
21) José E. Arroyo	Padre	61 años	Soltero	
22) Juanito Zambrano	Jefe de familia	51 años	Soltero	
23) Julio Tonko	Jefe de familia	21 años	Soltero	
24) Javier Wide	Primo	31 años	Soltero	
25) Manuel Tonko	Jefe de familia	41 años	Conviviente	
26) Margarita Molinare	Esposa	49 años	Conviviente	
27) José López	Ex-conviviente	61 años	Ex-conviviente	de M. Molinare
28) Nora López	Hija	21 años	Soltera	
29) Carlos López	Hijo	19 años	Soltero	
30) Ana Tonko	Hija	13 años	Soltera	

* Fuente: Informe Guillermo B. Rivas Peña.

Nombre y apellido	Parentesco o relación	Edad	Estado civil	Observaciones
31) Verónica Tonko	Hija	6 años	Soltera	
32) Yolanda Tonko	Hija	5 años	Soltera	
33) María A. López	Hija	6 años	Soltera	
34) José Fernández	Hijo	4 años	Soltero	
35) Teresa López		35 años	Allegada en casa del poblador Baldovino Valderas	

II. Población de origen foráneo

Nombre y apellido	Parentesco o relación	Edad	Lugar de nacimiento	Procedencia
1) Baldovino Valderas Chávez	Jefe de familia	31	Chiloé	Cochamó
2) Paulina Sánchez Oyarzo	Conviviente	38	Osorno	Cochamó
3) Paulo Valderas Sánchez	Hijo	4	Chiloé	Cochamó
4) José Pérez	Allegado	28	Osorno	Cochamó
5) Eufemia Oyarzo Paredes	Jefa de familia	43	Fresia	Melinka
6) Juan A. Pérez Oyarzo	Hijo	15	Los Muermos	Melinka
7) Hernán Pérez Oyarzo	Hijo	13	Puerto Montt	Melinka
8) Jovelin J. Pérez Oyarzo	Hijo	9	Melinka	Melinka
9) María Edi Pérez Oyarzo	Hija	8	Melinka	Melinka
10) María Naisi Pérez Oyarzo	Hija	8	Melinka	Melinka
11) José Eladio Pérez Oyarzo	Hijo	6	Melinka	Melinka
12) Carlos N. Pérez Oyarzo	Hijo	5	Melinka	Melinka
13) José España	Jefe de familia	50	Chiloé	Puerto Aguirre
14) Arturo Jara Miranda	Jefe de familia	49	Puerto Montt	Puerto Montt
15) Hugo Jara Valenzuela	Hijo	24	Puerto Montt	Puerto Montt
16) Mario Jara Valenzuela	Hijo	22	Puerto Montt	Puerto Montt
17) Gladys Jara Valenzuela	Hija	14	Puerto Montt	Puerto Montt
18) Arturo Jara Valenzuela	Hijo	10	Puerto Montt	Puerto Montt
19) Víctor Alberto Cruz	Allegado	34	Talcahuano	Puerto Montt

Nombre y apellido	Parentesco o relación	Edad	Lugar de nacimiento	Procedencia
20) José Ralín Soto	Allegado	29	Calbuco	Calbuco
21) Guillermo Levicán Maripillán	Jefe de familia	58	Chiloé	Chiloé
22) Teolinda Pincol Colín	Esposa	47	Chiloé	Chiloé
23) Ernestina Levicán Pincol	Hija	23	Chiloé	Chiloé
24) Lastenia Levicán Pincol	Hija	20	Chiloé	Chiloé
25) Eduardo Levicán Pincol	Hijo	16	Chiloé	Chiloé
26) Juan Hernán Levicán Pincol	Hijo	15	Chiloé	Chiloé
27) Teresa Levicán Pincol	Hija	10	Chiloé	Chiloé
28) Bernardita Levicán Pincol	Hija	6	Chiloé	Chiloé
29) Raúl Alfredo Levicán Pincol	Hijo	3	Chiloé	Chiloé
30) Fructuoso Techi López	Jefe de familia	60	Chiloé	Puerto Montt
31) Manuel Levicán Maripillán		44	Chiloé	Melinka
32) Alfredo Levicán Maripillán		43	Chiloé	Melinka
33) Casimiro Parancán Penán	Jefe de familia	57	Chiloé	Melinka
34) Ana Celia Levicán Maripillán	Esposa	53	Llanquihue	Melinka
35) María Parancán Levicán	Hija	26	Chiloé	Melinka
36) Margarita Parancán Levicán	Hija	20	Chiloé	Melinka
37) José Augusto Parancán Levicán	Hijo	18	Chiloé	Melinka
38) Nelsa Parancán Levicán	Hija	15	Chiloé	Melinka
39) Adolfa Parancán Levicán	Hija	14	Chiloé	Melinka
40) Adalicia Parancán Levicán	Hija	23	Chiloé	Melinka
41) Segundo Millalonco	Yerno	27	Llanquihue	Puerto Montt
42) María J. Millalonco Parancán	Nieta	3	Puerto Edén	
43) Sergio A. Millalonco Parancán	Nieto	2	Puerto Edén	
44) ¿? Millalonco Parancán	Nieto	5	Puerto Edén	
45) Manuel Cheuquemán	Jefe de familia	45	Chiloé	Melinka
46) Francisca Quidiente	Esposa	50	Chiloé	Melinka
47) Ana Orfelia Cheuquemán Quidiente	Hija	16	Chiloé	Melinka
48) José O. Cheuquemán Quidiente	Hijo	11	Chiloé	Melinka
49) María S. Cheuquemán Quidiente	Hija	10	Chiloé	Melinka
50) Teresa Cheuquemán Quidiente	Hija	8	Chiloé	Melinka
51) Enrique J. Cheuquemán Quidiente	Hijo	5	Chiloé	Melinka

Nombre y apellido	Parentesco o relación	Edad	Lugar de nacimiento	Procedencia
52) Manuel S. Cheuquemán Quidiente	Hijo	4	Chiloé	Melinka
53) Humberto Barrientos Cárdenas	Jefe de familia	29	Chiloé	Chiloé
54) Jovina Avendaño Barrientos	Esposa	28	Chiloé	Chiloé
55) Luis Barrientos Avendaño	Hijo	3	Chiloé	Chiloé
56) Miguel Carimoney Lepín	Jefe de familia	20	Puerto Aguirre	Puerto Aguirre
57) Juana Cheuquemán Quidiente	Esposa	18	Puerto Montt	Melinka
58) María Carimoney Cheuquemán	Hija	2	Puerto Edén	
59) María Carimoney Cheuquemán	Hija	1	Puerto Edén	
60) Edio Álvarez Villarroel	Jefe de familia	25	Puerto Aysén	Puerto Aguirre
61) Enolfa Vidal Barrientos	Esposa	29	Chiloé	Puerto Aguirre
62) Raquel Álvarez Vidal	Hija	8	Puerto Aysén	Puerto Aguirre
63) Edio 2° Álvarez Vidal	Hijo	6	Puerto Aysén	Puerto Aguirre
64) Juan H. Álvarez Vidal	Hijo	3	Puerto Edén	
65) José M. Álvarez Vidal	Hijo	1	Puerto Edén	
66) José Igor Pérez	Jefe de familia	46	Chiloé	Puerto Montt
67) Adelaida Almonacid	Esposa	36	Chiloé	Puerto Montt
68) Amelia Almonacid	Hija natural	14	Chiloé	Puerto Montt
69) Guillermo Pérez Almonacid	Hijo	7	Chiloé	Puerto Montt
70) José Domingo Pérez Almonacid	Hijo	5	Chiloé	Puerto Montt
71) Antonio Chagol Mansilla	Allegado	24	Calbuco	Puerto Montt
72) José Pérez Oyarzún	Jefe de familia	46	Llanquihue	Puerto Montt
73) Juliana Arteaga A.	Esposa	36	Chiloé	Puerto Montt
74) Raúl Levipichún	Hijo	15	Chiloé	Chiloé
75) Ulises Levipichún	Hijo	13	Chiloé	Chiloé
76) René Levipichún	Hijo	12	Chiloé	Chiloé
77) Ramón Levipichún	Hijo	10	Chiloé	Chiloé
78) Julián Levipichún	Hijo	8	Chiloé	Chiloé
79) María Levipichún	Hija	6	Chiloé	Chiloé
80) Mauricio Levipichún	Hijo	4	Puerto Edén	
81) Irene Pérez	Hija	1	Puerto Edén	
82) Mirta Levipichún	Hija	16	Quellón	Chiloé
83) Violeta (hija de Mirta)	Hija	4 ms	Puerto Montt	

Nombre y apellido	Parentesco o relación	Edad	Lugar de nacimiento	Procedencia
84) Ernesto Hernández Subiabre	Jefe de familia	56	Chiloé	Puerto Aguirre
85) Yolanda Pallahuala Álvarez	Esposa	36	Llanquihue	Puerto Aguirre
86) José Hernández Pallahuala	Hijo	18	Puerto Aguirre	Puerto Aguirre
87) Hugo Hernández Pallahuala	Hijo	16	Puerto Aguirre	Puerto Aguirre
88) Pedro Hernández Pallahuala	Hijo	15	San Pedro	
89) María Hernández Pallahuala	Hija	14	Puerto Edén	
90) Iris Hernández Pallahuala	Hija	11	Puerto Edén	
91) Ernesto Hernández Pallahuala	Hijo	11	Puerto Edén	
92) Raúl Hernández Pallahuala	Hijo	9	Puerto Edén	
93) Julio Hernández Pallahuala	Hijo	4	Puerto Edén	

FUENTES DE CONSULTA PRINCIPALES

a) Inéditas

Archivo del Autor. Papeles varios Intendencia de Magallanes años 1964-1970.

Mármoles de Isla Cambridge Territorio de Magallanes Chile. Archivo de Documentos Inéditos, Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes. Punta Arenas.

Informe sobre las condiciones en que se encuentra la extracción de mariscos en Puerto Edén; Las condiciones de vida de los pescadores y una apreciación general desde el punto de vista socio-económico de todo el área, realizado por el Inspector Zonal de Pesca y Caza de Magallanes, don Guillermo B. Rivas Peña. Punta Arenas, julio de 1967.

Informe viaje multidisciplinario a Puerto Edén. Seremi de Agricultura, FOSIS y Servicio País. Puerto Natales –XII Región, 1995.

Gobernación Provincial de Última Esperanza. Plan Comunal de Superación de la Pobreza Puerto Edén. Puerto Natales, Mayo de 1995.

"Puerto Edén... un edén que busca su puerto" 1994-1998. Gobernación Provincial de Última Esperanza. 41ª Sesión Ordinaria Consejo Regional. Puerto Edén, Noviembre 1998.

Manuel Matus. *Villa Puerto Edén. Panorama General. Puerto Edén 2002.*

Claudio Vargas V. y Manuel Matus A. *Villa Puerto Edén: Diagnóstico Global, Análisis y Comentario sobre la Información Documental y Trabajo de Terreno.* Programa Servicio País Región de Magallanes. Equipo Profesional Puerto Edén 2001-2002.

Patricia J. Curry *Trouble Waters: Maritime cultures of the Chilean Fjords.*

b) Impresas

ABEL, CARLOS ADOLFO 1935 "Sobre la posibilidad de establecer un servicio aéreo regular en Puerto Montt y Magallanes". *Revista Chilena de Historia y Geografía*, tomo LXXVIII, N° 86, págs. 7-25.

ALCOCK, FREDERICK 1907 *Trade and Travel in South America*. George Philip & Son, London.

AGOSTINI, ALBERTO M. DE 1941 *Andes Patagónicos*. Buenos Aires.

ANRIQUE, NICOLÁS 1901 *Diario de la Goleta Ancud al mando del Capitán de Fragata don Juan Guillermos (1843) para tomar posesión del Estrecho de Magallanes. Santiago de Chile.*

ARMINJON, V. F. 1875 *Viaggio intorno al Globo della R. Pirocorvetta Italiana Magenta negli anni 1865-66-67-68*. Milano.

ASPILLAGA FONTAINE, EUGENIO 1982 "Algunas consideraciones de orden antropológico en torno a la creación de una nueva región en el sur de Chile". *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N°150. Santiago.

ASSOCIATION CENTRE TERRE, Fédération Francaise de Spéléologie 2000 *Última Patagonia 2000*. París.

AYLWIN, JOSÉ 1995 *Comunidades indígenas australes*. CONADI Corporación Nacional de Desarrollo Indígena. Temuco.

BARROS, JOSÉ MIGUEL 1981 Expedición al Estrecho de Magallanes en 1553: Jerónimo de Vivar y Hernando Gallego. *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen 12. Punta Arenas.

BOSSI, BARTOLOMÉ 1874 *Viaje descriptivo de Montevideo a Valparaíso por el Estrecho de Magallanes i Canales Smith, Sarmiento, Inocentes, Concepción, Wide i Messiers*. Imprenta Andrés Bello. Santiago.

BRASSEY, ANNE 1880 *A Voyage in the "Sunbeam"*. Longmans, Green and Co. London.

BUSCH, BRITON COOPER 1985 *The War against the Seals. A History of the North American Seal Fishery*. Mc Gill-Queen's University Press, Kingston and Montreal.

CASASSA, GINO, ANDRÉS RIVERA, MASAMU ANIYA Y RENJI NARUSE 2000 Características glaciológicas del Campo de Hielo Patagónico Sur. *Anales del Instituto de la Patagonia,*

Serie Ciencias Naturales, vol. 28: 5-22. Punta Arenas.

COPPINGER, R. W. 1899 *Cruise of the "ALERT". Four years in Patagonian, Polynesian and Mascarene Waters (1878-82).* Swan Sonnenschein & Co. London.

CUNNIGHAM, ROBERT O. 1871 *Notes on the Natural History of the Strait of Magellan and West Coast of Patagonia.* Edmonston and Douglas. Edimburgh.

CURRY, PATRICIA 1991 Distribución de sitios e implicaciones para la movilidad de los canoeros en el canal Messier. *Anales del Instituto de la Patagonia, Serie Ciencias Sociales,* vol. 20: 145-154. Punta Arenas.

EMPERAIRE, JOSÉ 1963 *Los nómades del mar.* Editorial Universitaria. Santiago.

ESCOBAR, ADOLFO 1935 Contribución al estudio de la protección meteorológica de la línea aeropostal a Magallanes. *Revista Chilena de Historia y Geografía,* tomo LXXVIII N°86: 27-61. Santiago.

FERNÁNDEZ DONOSO, ALBERTO 1994 *La Aviación en Magallanes.* Dirección General de Aeronáutica Civil. Santiago.

GARCÍA, JOSÉ 1889 Diario del viaje i navegación hechos por el Padre José García de la Compañía de Jesús desde su Misión de Cailín, en Chiloé, hacia el sur en los años de 1766 i 1767. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile,* tomo XIV. Santiago.

GUERRERO VERGARA, RAMÓN 1880 Espedición de Francisco de Ulloa (1553-1554). *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile,* tomo VI. Santiago.

1880 Espedición de Juan Ladrillero (1557 a 1558). *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile,* tomo VI. Santiago.

GUSINDE, MARTÍN *Expedición a la Tierra del Fuego.* Editorial Universitaria. Santiago.

1991 *Los indios de Tierra del Fuego. Los Halakwulup.* Centro Argentino de Etnografía Americana. Buenos Aires.

HORVATH KISS, ANTONIO 1997 *La definición de Límites o el límite de*

la indolencia. Ediciones Cruz del Sur de la Trapananda. Coyhaique.

KING, PHILLIP P. 1936 *Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S. M. "Adventure" y "Beagle" en los años 1826 a 1836.* Biblioteca del Oficial de Marina. Buenos Aires.

LAMBERT, CHARLES 1883 *The voyage of the "Wanderer". From the journal and letters of. C. and S. Lambert.* Mac Millan and Co. London.

LAMING, ANNETTE 1957 *En la Patagonia confín del mundo.* Editorial del Pacífico S.A. Santiago.

LAMING-EMPERAIRE, ANNETTE 1972 Los sitios arqueológicos de los archipiélagos de Patagonia Occidental. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 3: 87-96. Punta Arenas.

LEGOUPIL, DOMINIQUE Y M. FONTUGNE 1997 El poblamiento marítimo en los archipiélagos de Patagonia: Núcleos antiguos y dispersión reciente. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, vol. 25: 75-87. Punta Arenas.

LEGOUPIL, DOMINIQUE 2001 Un primer balance arqueológico muy positivo. *Última Patagonia 2000.* Association Centre Terre. Fédération Francaise de Spéléologie. París.

LINKLATER, ERIC 1982 *El viaje del CHALLENGER (1872-1876).* Ediciones del Serbal. Barcelona.

MACHADO, FRANCISCO 1889 Viajes del piloto don Francisco Machado a los archipiélagos occidentales de Patagonia. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo XIV. Santiago.

MANTELLELO, CARLOS 2000 *Diccionario Geográfico-Náutico.* Valparaíso.

MARTINIC B. MATEO 1971 José Nogueira, primer pionero y hombre de fortuna de la antigua Colonia de Magallanes a la luz de papeles inéditos *Anales del Instituto de la Patagonia*, volumen 2 Punta Arenas.

1973 Actividad lobera y ballenera en Magallanes y Antártica, 1868-1916. *Revista de Estudios del Pacífico*, N°7, Diciembre.

1980 *Patagonia de ayer y de hoy.* Editorial Soc. Difusora Patagonia. Punta Arenas.

1980 Ocupación del ecumene de Magallanes 1843-1930.

La colonización de las áreas marginales. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 11: 7-46. Punta Arenas.

1982 *Hielo Patagónico Sur.* Instituto de la Patagonia. Punta Arenas.

1983 *Historia del Petróleo en Magallanes.* Empresa Nacional del Petróleo. Punta Arenas.

1987 Navegantes norteamericanos en aguas de Magallanes durante la primera mitad del siglo XIX. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, vol. 17: 11-17. Punta Arenas.

1989 Los canoeros de la Patagonia meridional. *Journal de la Societé des Américanistes.* Tomo LXXV: 35-61. París.

1992 *Historia de la Región Magallánica*, 2 tomos. Santiago.

1997 Rarezas cartográficas: I Las cuatro versiones del Mapa de Chile del Padre Alonso de Ovalle. II El curioso Mapa de la Región Magallánica de Francisco de Seixas y Lovera (1690). *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, N° 107: 385-400. Santiago.

1999 *Cartografía Magallánica 1523-1945.* Ediciones de la Universidad de Magallanes. Punta Arenas.

2001 *Nociones de Geografía de Magallanes.* Ediciones de la Universidad de Magallanes. Punta Arenas.

MERCER, JOHN H. 1970 Variations of some Patagonian glaciers since the Late-Glacial: II. American Journal of Sciencie, vol. 269, June, págs. 1-25. Columbus, Ohio.

1976 Glacial History of Southernmost South America. *Quaternary Research* 6:125-166 ¿Washington?

MORALES, RUBÉN 1911 Instrucciones Náuticas para la navegación de la costa comprendida entre el estrecho de Magallanes al golfo Trinidad i canales intermedios. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo XXVIII. Valparaíso.

MORREL, BENJAMIN 1832 *A narrative of four voyages to the South Sea, North and South Pacific Ocean, Chinese Sea, Ethiopic and Southern Atlantic Ocean, Indian and Antarctic*

Ocean from the year 1822 to 1831. J & J. Harper. New York.

MOSELEY, H. N. 1880 *Notes by a naturalist. An Account of Observations made during the voyage of. H.M.S. "Challenger" round the world in the years 1872-1876.* T. Werner Laurie Ltd. London.

OVALLE, ALONSO 1969 *Histórica Relación del Reyno de Chile.* Instituto de Literatura Chilena. Santiago.

PARAVIC VALDIVIA, SERGIO 1992 El futuro austral de Chile. *Revista de Historia y Cultura Naval Punta Gruesa,* N°3, Santiago.

PFÜTZE, RICHARD 1982 Ueber die Vernassungen von S. M. Kreuzer "Albatross" 1883-84 zwischen dem Gulf von Penas und dem Gulf von Trinidad in den West-Patagonischen Gewässern (Sobre las mediciones realizadas por el Crucero de S. M. "Albatros" en 1883-84 desde el Golfo de Penas y el Golfo de Trinidad en las aguas de la Patagonia Occidental) *Cóndor,* N°2.505, edición del 15 de marzo de 1982. Santiago.

PISANO, EDMUNDO 1981 Bosquejo Fitogeográfico de Fuego-Patagonia. *Anales del Instituto de la Patagonia,* vol. 12: 159-171. Punta Arenas.

POLLONI, JORGE A. 1982 Reportaje geopolítico a la Provincia Capitán Prat. *Revista Chilena de Historia y Geografía,* N° 150. Santiago.

QUINTELA, SABELA 1994 *El primer viaje de don Pedro Sarmiento de Gamboa al Estrecho de Magallanes (1579-1580).* Servicio de Hidrografía y Oceanografía de la Armada de Chile. Valparaíso.

RIVAS, PILAR, CARLOS OCAMPO Y EUGENIO ASPILLAGA 1999 Poblamiento temprano de los canales patagónicos: el núcleo ecotonal septentrional. *Anales del Instituto de la Patagonia,* Serie Ciencias Humanas, volumen 27: 221-230. Punta Arenas.

ROQUEFERE, MARC 1988 *Huellas en lo desconocido. Travesías por la Patagonia Chilena.* Editorial La Puerta Abierta. Santiago.

SAN ROMÁN, MANUEL Y FLAVIA MORELLO 2001 Canal Maule: nuevos

antecedentes sobre prácticas funerarias en el archipiélago fueguino. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, vol. 29: 141-161. Punta Arenas.

SARMIENTO DE GAMBOA, PEDRO 1950 *Viajes al Estrecho de Magallanes*. Emecé Editores. Buenos Aires.

SEIXAS Y LOVERA, FRANCISCO DE 1690 *Descripción Geographica y Derrotero de la Región Austral Magallánica*. Madrid.

SIELFELD, WALTER Y OTROS 1978 Prospección de otáridos en las costas de Magallanes, *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 9. Punta Arenas.

SKOTTSBERG, CARL 1911 *The Wilds of Patagonia*. Edward Arnold. London.

SUÁREZ, MANUEL 1976 La Cordillera Patagónica: su división y relación con la Península Antártica. *Anales del Instituto de la Patagonia* vol. 7: 105-113. Punta Arenas.

SUBERCASEAUX, BENJAMÍN 1973 *Chile o una loca geografía*. Editorial Universitaria. Santiago.

URBINA BURGOS, RODOLFO 1983 *La Periferia Meridional Indiana. Chiloé en el siglo XVIII*. Valparaíso.

VEGA DELGADO, CARLOS 1995 *Cuando el cielo se oscurece. Historia de vida, testimonio Alakalufe de Alberto Achacaz Walakial*. Punta Arenas.

VIEL, OSCAR 1880 Operaciones de la corbeta "Chacabuco" en su espedición hidrográfica a los canales occidentales de la Patagonia. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo VI, Santiago.

WARDLE, ARTHUR C. 1940 *El vapor conquista el Pacífico. Anales de las hazañas marítimas 1840-1940*. Valparaíso.

ZAMORA, ENRIQUE Y ARIEL SANTANA 1979 Características climáticas de la costa occidental de la Patagonia entre las latitudes 46°40' y 56°30' S. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 10: 109-144. Punta Arenas.

Diarios *El Magallanes* (1940-1955) y *La Prensa Austral* (varias épocas) de Punta Arenas; y *El Mercurio* y *La Tercera* de Santiago (varias épocas), y *El Mercurio* de Valparaíso.

Algunas otras obras:

PRESENCIA DE CHILE EN LA PATAGONIA AUSTRAL 1843-1879 (1963 Y 1971)

MAGALLANES, SÍNTESIS DE TIERRA Y GENTES (1972)

CRÓNICA DE LAS TIERRAS DEL SUR DEL CANAL BEAGLE (1974)

RECORRIENDO MAGALLANES ANTIGUO CON THEODOR OHLSEN (1975)

HISTORIA DEL ESTRECHO DE MAGALLANES (1977)

LA INMIGRACIÓN CROATA EN MAGALLANES (1978, 1985 Y 1999)

PATAGONIA DE AYER Y DE HOY (1979)

HIELO PATAGÓNICO SUR (1982)

LA TIERRA DE LOS FUEGOS (1982 Y 1998)

HISTORIA DEL PETRÓLEO EN MAGALLANES (1983 Y 1994)

ÚLTIMA ESPERANZA EN EL TIEMPO (1983 Y 2000)

MAGALLANES DE ANTAÑO (1985)

NOGUEIRA EL PIONERO (1986)

MAGALLANES 1921-1952: INQUIETUD Y CRISIS (1988)

FAROS DEL ESTRECHO DE MAGALLANES. UN PATRIMONIO HISTÓRICO Y ARQUITECTÓNICO (Coautorado con Julio Fernández Mallo, 1996)

REY DON FELIPE. ACONTECIMIENTOS HISTÓRICOS (2000)

MENÉNDEZ Y BRAUN PROHOMBRES PATAGÓNICOS (2001)

MUJERES MAGALLÁNICAS (2003)

En este archipiélago, donde todo es demencial y desmesurado, reina el misterio de la terra incógnita y la presencia intangible del pueblo alacalufe, hoy extinguido. Los canales, el bosque, el clima: tal es la trilogía inseparable del archipiélago patagónico [...] la atmósfera de estos archipiélagos es siniestra. Cierto, y sin embargo, los raros instantes de luz, de sol, revelan una geografía de una belleza fantástica, y nos animan a esperar ansiosos el próximo claro en medio de un tiempo sombrío.

(Jacques Sautereau)