

REVISTA CHILENA

DE

HISTORIA y GEOGRAFIA

PUBLICACIÓN TRIMESTRAL

Organo de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía

(Personalidad Jurídica, Decreto Supremo número 2849, de
11 de Octubre de 1912)

SUMARIO

	<u>Págs</u>
HUNEUS, <i>Roberto</i> .—Don Jorge Montt	5
AMUNATEGUI SOLAR, <i>Domingo</i> .—La trata de negros en Chile	25
ORTIZ DE OVALLE, <i>don Alonso</i> .—Breve relación y noticia de la esclarecida casa de los Pastenes con su origen y descom- pencia desde el siglo del año centésimo sobre mil del naci- miento de Nuestro Redentor hasta el de seiscientos; acabada ya, y estinguida en el país genovés, donde nació, y trasladada al nuevo mundo de la América, al muy leal y poderoso Reino de Chile	41
ORREGO VICUÑA, <i>Eugenio</i> .—El espíritu constitucional de la administración O'Higgins	120
GUERRA, <i>J. Guillermo</i> .—Geografía de la Tierra del Fuego. Si- tuación extensión y forma de la Isla Nueva	164
MONTESSUS DE BALLORE, <i>Fernando</i> .—El estado actual de la sismología	183
MARIN VICUÑA, <i>Santiago</i> .—Ecos de un centenario	199
ORREGO LUCCO, <i>Augusto</i> .—Don José Joaquín Aguirre	238
SORS, <i>Fray Antonio</i> .—Historia del Reino de Chile	254
CHAPARRO, <i>Fray Manuel</i> .—El plan de Estudios de Medicina ..	292
Correspondencia de don Antonio Varas con don Juan Francis- co Fuenzalida sobre la revolución de 1851 en Aconca- gua	300
THAYER OJEDA, <i>Tomás</i> .—Biografías de Conquistadores de Chile: Don Martín de Avendaño y Velasco; Leonardo Cortés y Alonso Dispero	365
LAVAL, <i>Ramón A.</i> —Cuentos populares en Chile recogidos de la tradición oral	374
FERNANDOIS, <i>José Luis</i> .—El Conflicto Eclesiástico de Tacna. Instrucciones que dá Manuel Riesco a su amado hijo Miguel, que con su bendición pasa a estos Reinos de España a ne- gocios de comercio	434
VELASCO V., <i>Fanor</i> .—Sinopsis de la producción intelectual de don Fanor Velasco	467
Indice	481

Santiago de Chile
IMPRESA CERVANTES
Moneda, 1170

1922



Geografía de la Tierra del Fuego

SITUACION, EXTENSION Y FORMA

DE LA

Isla nueva.

(Comunicación al IX Congreso Científico de Chile)

PAX, LEX, LUX.

Durante los meses del verano de 1899-1900, una nave argentina, el acorazado *Almirante Brown*, bajo las órdenes del entonces capitán de fragata don Juan Pablo Saenz Valiente, surcó las aguas del Canal Beagle, con el encargo de ejecutar un levantamiento completo de ese Canal desde la Bahía de Lapataia (límite argentino-chileno) hasta su extremidad oriental en el Cabo de San Pío.

El Canal Beagle, descubierto en 1830 por la expedición británica de la cañonera *Beagle* bajo las órdenes del capitán Roberto Fitz-Roy, fué reconocido en toda su extensión, conjuntamente con otros brazos de mar que se juntan con él, en esa expedición del año 1830 y en otra que el mismo jefe con el mismo buque realizó tres años mas tarde. Trascurrió después medio siglo sin que ningún explorador científico lo surcara de nuevo, lo que se explica fácilmente por-

que el Canal Beagle, a pesar de ser una vía interoceánica, no tiene ninguna importancia para la navegación mundial, pues los vapores que pasan del Atlántico al Pacífico y viceversa adoptan invariablemente la vía del Estrecho de Magallanes y los veleros prefieren dar la vuelta por la mar abierta al sur del Cabo de Hornos.

Desde Diciembre de 1881 hasta Septiembre de 1882 exploró el Canal Beagle una comisión científica, patrocinada por el Instituto Geográfico de Buenos Aires y dirigida por Giacomo Bove, teniente de la Armada Italiana. Esta expedición se realizó en la corbeta argentina *Cabo de Hornos*, y se explica porque el tratado de límites celebrado en Julio de 1881 entre los gobiernos de Chile y de la República Argentina, había asignado a este último país la parte oriental de la Isla Grande de la Tierra del Fuego situada al oriente del meridiano 68° 34' de Greenwich, lo que equivalía a reconocer a la República Argentina soberanía sobre la ribera norte del Canal en una extensión de 65 millas entre la Bahía de Lapataia y el Cabo San Pio.

En 1882-1883, una tercera expedición científica, esta vez francesa, la de la corbeta *Romanche*, bajo las órdenes del capitán de fragata L. F. Martial, hizo una detenida exploración del Canal Beagle. El gobierno frances envió esta expedición, en cumplimiento del compromiso de mandar observar desde un punto muy austral de Sud-América el paso de Venus por el disco solar en Diciembre de 1882, y aprovechó la oportunidad de enviar un personal numeroso y competente para que hiciera un estudio de la Tierra del Fuego austral desde todos sus aspectos.

La cuarta exploración científica del Canal Beagle es la del *Almirante Brown* que hemos mencionado al principio.

Los resultados de las expediciones de Fitz-Roy, de Giacomo Bove y de la *Romanche*, fueron publicados uno, dos o tres años después de terminadas las exploraciones respectivas, sin más retardo que el indispensable para ordenar las observaciones hechas, escribirlas e imprimirlas. Entretanto, la *Memoria* relativa a la expedición de Saenz

Valiente fué mantenida inédita durante mucho tiempo, pues sólo se vino a publicar en 1912, por la Imprenta de Ministerio de Marina de Buenos Aires, en un folleto de 92 páginas en 4.º menor, sin mapas. (1)

En nuestra obra titulada *La Soberanía Chilena en las Islas al Sur del Canal Beagle*, publicada en 1917, dedicamos una parte del capítulo V al examen crítico de la *Memoria* del capitán Saenz Valiente, y formulamos a ese trabajo varios y muy graves reparos, que, a nuestro juicio, le quitaban el carácter de obra seria y científica, para con-

(1) Las obras relativas a estas expediciones son las siguientes: 1.º *Narrative of the surveying voyages of his Majesty's ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836 describing their examination of the southern shores of South America and the Beagle's circumnavigation of the globe. In three volumes.*—Publicada en Londres con pequeños mapas, en 1839.—No existe una traducción al castellano de la obra completa. Del tercer volumen escrito por Charles R. Darwin con el título particular de *Journals and Remarks, 1832-1836*, hizo su autor una reimpresión corregida el año 1854, la cual fué traducida al francés en 1875, y al castellano en 1899 con el título de *Viaje de un naturalista alrededor del Mundo.*—De los otros dos volúmenes, escritos por Fitz-Roy, sólo existe una traducción parcial al castellano, hecha en Buenos Aires e impresa como publicación reservada para el uso de los oficiales de la marina argentina.—2.º *Expedición Austral Argentina. Informe presentado por Giacomo Bove, jefe de la Comisión Científica de la expedición hecha en la corbeta «Cabo de Hornos».*—Publicada en Buenos Aires en 1883, sin ninguna reserva.—3.º *Mission Scientifique du Cap Horn, 1882-1883*, en nueve volúmenes, editada en París entre los años 1885 y 1888, bajo la dirección del capitán L. F. Martial. El volumen primero, que contiene la *Historia del Viaje*, escrito por el capitán Martial, fué traducido al castellano por don Carlos Sage, empleado de la Oficina Hidrográfica de Chile, y publicado sin reserva alguna en el tomo XIV del *Anuario Hidrográfico de Chile* (1889). 4.º *Carta del Canal de Beagle* en tres hojas con un cuarterón anexo a la hoja III. Edición reservada hecha en Buenos Aires en 1901 al ferro-prusiato y distribuida a la oficialidad de la marina argentina y a unas pocas oficinas hidrográficas extranjeras.—*Derrotero del Canal de Beagle*, editado por la oficina hidrográfica argentina en 1904, reservado también.—*Memoria de los trabajos efectuados en el Canal de Beagle (1899-1900)* publicada sin firma de autor en 1912 por el Ministerio de Marina de la República Argentina. En esta memoria está incluido también el Derrotero antes mencionado.

vertirla en una verdadera novela hidrográfica. De todos aquellos reparos sólo recordaremos ahora que en la *Memoria* se inventa un *Canal Moat*, recortándole veinte millas al Canal Beagle, y se asevera que la Isla Nueva está mal emplazada en las cartas del Almirantazgo británico, siendo su verdadera situación cuatro o cuatro y media millas al oriente. Nosotros no pudimos menos que expresar en el capítulo V indicado este amargo concepto: “Hay en todo ésto una madeja tan embrollada que apenas encontrarla en un documento oficial, que *tarde o temprano tiene que ser conocido en el mundo científico*, y que aunque no está firmado, afecta la responsabilidad del Ministerio de Marina de una República Americana”.

Se encargó de darnos la razón en este punto, la propia *División de Hidrografía, Faros y Balizas* del Ministerio de Marina de la República Argentina, pues en el tomo II de sus *Anales Hidrográficos*, publicado en 1918, hace un *extracto* de la *Memoria* del capitán Saenz Valiente, transcribiendo sólo la parte científica y seria de ella, y omitiendo cuidadosamente toda la parte novelesca referente a la invención del Canal Moat y al desplazamiento de la Isla Nueva. Aquello no es propiamente un *extracto* sino una *selección*. El *extracto* de una obra contiene todas las materias tratadas en ella, compendiándolas en menor número de páginas, mientras que la *selección* omite deliberadamente algunas de las materias. Este último es el caso de la publicación hecha en los *Anales Hidrográficos* y sobre ello llamamos la atención del público chileno en un artículo que apareció en *El Mercurio* de Santiago del 1.º de Diciembre de 1918.

Nos sentimos autorizados para creer que la oficina hidrográfica argentina, al transcribir la *Memoria* de los trabajos del *Brown* en sus *Anales*, destinados a tener circulación por todas las oficinas hidrográficas y sociedades geográficas del mundo, es decir, una circulación mucho más amplia que la *Memoria* original del capitán Saenz Valiente, sintió

la necesidad de suprimirle toda la madeja novelesca que a nosotros nos apenaba apuntar en ella.

Pero, con anterioridad a la publicación del segundo tomo de los *Anales Hidrográficos* argentinos, las novedades formuladas en la Memoria de Saenz Valiente habían llegado al conocimiento de la Oficina Hidrográfica de Londres, que dió cabida al nombre del nuevo Canal Moat en la edición de 1910 de la carta N.º 1373 de la parte S. E. de la Tierra del Fuego, y que en su *Derrotero* de 1916 para las costas australes de Sud-América (1) dice, refiriéndose a la Isla Nueva: "It is also reported that the island is charted about five miles too far westward"... (Se ha informado también que la isla está colocada en las cartas cerca de cinco millas al poniente).

No dice el *Derrotero* británico quien ha dado la información relativa al desplazamiento de la Isla Nueva, pero es indudable que la noticia provenía de la oficina hidrográfica de Buenos Aires. En efecto, esta oficina había enviado a la similar de Londres su *Carta del Canal de Beagle en tres hojas* (1901), su *Derrotero del Canal de Beagle* (1904) y probablemente envió también la *Memoria* del capitán Saenz Valiente (1912). En el caso de que la oficina argentina no se hubiera atrevido a enviar la *Memoria* original del señor Saenz Valiente a la Oficina Hidrográfica de Londres, ésta se habría encontrado siempre suficientemente informada respecto al supuesto desplazamiento de la Isla Nueva, por el conocimiento del cuarterón anexo a la hoja III de la *Carta* y del *Derrotero* impresos con anterioridad a ella. (Fig. 3 y 6).

Es también indudable que la oficina británica no prestó crédito alguno a la información relativa al desplazamiento de la Isla Nueva, puesto que en la edición de 1910 de la carta

(1) *South America Pilot. Part II, Eleventh edition, 1916.*

N.º 1373 (South-eastern part of Tierra del Fuego) como también en la que acompaña al *Derrotero* de 1916, mantiene a la Isla en la misma situación en que la colocaban las anteriores cartas británicas. Pero lo que es realmente curioso e inexplicable es que en la República Argentina misma, parece que tampoco se dió crédito a esa afirmación, pues habiendo nosotros consultado centenares de cartas argentinas, no hemos encontrado una sola que inscriba la Isla Nueva al oriente del sitio que le asignan las cartas británicas, y en los tres índices gráficos de cartas argentinas, chilenas y británicas de la Tierra del Fuego que acompañan al *Derrotero Argentino* de 1917 se puede observar justamente lo mismo.

En la *Memoria* del señor Saenz Valiente se expresa que uno de los más interesantes datos obtenidos con el trabajo realizado por la expedición del *Brown* es haber "comprobado la errónea situación de la Isla Nueva"... La importancia del dato esplica la premura con que la oficina hidrográfica argentina lo dió a conocer a la oficina similar de Londres, aunque prescindiera de comunicarlo a la de Chile, que era la más interesada en conocerlo

¿Y cómo había descubierto el capitán Saenz Valiente la errónea situación de la Isla Nueva en las cartas británicas? Veamos lo que dice en su *Memoria* (páj. 87): "*Isla Nueva*. Es la más oriental y tiene el mamelón (1) del N. remarcable por su forma de cono hendido". Se refiere a un montículo de 310 metros de altura que presenta dos picachos separados por una considerable depresión, que por ser el punto más elevado de la isla es lo primero que de ella se divisa desde grandes distancias, y por su forma un tanto original ha re-

(1) Mamelon, en francés, significa: "pezón, o punta de tierra". (*Diccionario francés-español* de F. Corona Bustamante). También significa: "colina, o cima de formaredondeada". (*Larousse*).

cibido de los navegantes el pintoresco nombre de "Orejas de Burro".

Continúa la *Memoria*: "Esta isla no ha sido poligonada, por no estar comprendida en el límite de las instrucciones de este trabajo, pero *sus extremos* han sido situados por intersecciones desde las estaciones 43, 46 y 48 de la Triangulación Principal".

"Su posición geográfica en la carta inglesa (Fig. 1) lo mismo que en la francesa es errónea y ha dado origen a la creencia que en sus alrededores existían campos magnéticos capaces de producir perturbaciones en los compases embarcados; pero sin desconocer la existencia de grandes yacimientos de hierro meteórico en las costas adyacentes de Tierra del Fuego, como asimismo en sesquióxido de hierro o hierro magnético, se ha comprobado que la curva de las variaciones es sensiblemente regular con las funciones de la latitud magnética correspondiente y por consiguiente el error aparente en las demoras y atribuido a los compases, no es otra cosa que un error real en la situación del terreno en la carta".

"La magnitud del error de situación de Isla Nueva es aproximadamente de cuatro millas al O., lo que daría aproximadamente la siguiente situación para el mamelón de la punta N. latitud $55^{\circ} 12' 46''$ S. y longitud $66^{\circ} 26' 51''$ O. de Greenwich colocando la Isla cuatro millas más al E."

Se desprende claramente de la exposición del señor Saenz Valiente que no hizo un levantamiento de la Isla Nueva, sino que se limitó a determinar la situación de "sus extremos" por medio de intersecciones proyectadas desde las estaciones 43, 46 y 48 de su triangulación, que corresponden al islote Reparo y a las puntas Moat y Final de la Carta Argentina del Canal Beagle, Hoja III. No dice el autor cuales fueron los *extremos* situados; pero contemplando la carta de la región se puede presumir que fueron las puntas George y Waller. Pero las dos alusiones que hace "al mamelón de la punta N.", cuyas coordenadas geográficas llega a expresar, aunque sólo aproximadamente, manifiestan que el señor

Saenz Valiente consideró que ese mamelón, que es el cerro "Orejas de Burro", marcaba la extremidad norte de la isla coincidiendo con el meridiano de la punta Waller, o estando muy próximo a él.

Al creer que el cerro Orejas de Burro y la punta Waller coincidían o estaban muy próximos en longitud, incurrió el explorador en un error; y que incurrió en él está comprobado por el cuarterón agregado a la Hoja III de la Carta Argentina del Canal Beagle, para demostrar la situación de la costa norte de la Isla Nueva que va desde la punta George hasta la punta Waller. En ese pequeño cuarterón aparece el cerro Orejas de Burro, dibujado al S. O. de la punta Waller, casi dos minutos al poniente del meridiano de dicha punta, con las coordenadas siguientes: latitud $55^{\circ} 12' 46''$ S. y longitud: $66^{\circ} 26' 51''$ O.

Claro está entonces que, si se llegó a determinar con aproximación la verdadera situación del cerro Orejas de Burro, y se encontró que él estaba realmente situado cinco o seis minutos al oriente de la situación que se le podía asignar en la carta 1373 del Almirantazgo británico, se comprobó con ello que había un error en dicha carta en lo que se refiere a la situación del extremo oriental de la isla. Pero eso no autorizaba para suponer un desplazamiento de la isla entera, puesto que, si era cierto que se habían situado "sus extremos", la determinación de la situación de la punta George, habría demostrado que ella se encontraba en el mismo sitio que señala la carta británica, y la conclusión que se desprendería del desplazamiento del montículo Orejas de Burro, habría sido lógicamente la de que la isla tenía en su costa norte un ancho mucho mayor, del que aparecía en la carta británica.

Nos parece, en consecuencia, que la *Memoria* ha incurrido en un error al decir que por intersecciones se determinó la situación de *los extremos* de la Isla Nueva desde las estaciones 43, 46 y 48 de la triangulación del Canal Beagle. Desde esas estaciones sólo se podían contemplar dos extremos de esa isla: la punta George y la punta Waller. A nosotros

nos parece que no se ha determinado la situación ni de la una ni de la otra, y que lo único que se determinó aproximadamente fué la situación del montículo Orejas de Burro, la cual es por otra parte, la única que se expresa.

Prueba de que no se determinó la situación de la Punta George es la circunstancia de que, en el cuarterón aparece a los 66° 33' 20" de longitud, cuando en realidad está situada seis minutos más al poniente. Y que no se determinó la situación de la Punta Waller, lo demuestra el hecho de aparecer en el cuarterón a los 66° 25' de longitud, estando en realidad a los 66° 33' 30", o sea ocho y medio minutos más al poniente. Las longitudes que nosotros damos por ciertas son las que encontró en 1919 la comisión chilena del *Ministro Zenteno*.

Sólo así se explica que, encontrando desplazado hacia el oriente el montículo Orejas de Burro, el señor Saenz Valiente haya considerado desplazada en la misma proporción toda la Isla Nueva.

Pero lo que no se explica es que, con solo ese dato, se haya llegado a la conclusión extrema de que existía un error tan considerable en las cartas británicas. En efecto, el desplazamiento de la isla sería de cuatro o cuatro y media millas hacia el oriente según el *Derrotero del Canal de Beagle* (1904) y según la *Memoria* del capitán Saenz Valiente (1912) y tan solo de tres millas, según el cuarterón anexo a la Hoja III de la Carta Argentina del Canal Beagle (1901). Pero fuera de cuatro y media millas, o de 4, o de 3 millas solamente el desplazamiento de la isla, siempre resultaría enorme para una isla de solo cinco millas de ancho, y no se podía concebir que hubieran incurrido en tan grave error de situación los compañeros de Fitz-Roy y que se lo hubieran tragado sin dificultad alguna Giacomo Bove y los exploradores franceses de la *Romanche*. Es verdad que los franceses y Giacomo Bove no se habían preocupado de fijar la situación de la Isla Nueva, y que se habían limitado a situarla en sus cartas en conformidad a las cartas británicas, pero también hay que tomar en cuenta que un desplazamien-

to tan considerable tenía que ser notado a la simple vista por exploradores tan expertos como lo eran ellos.

A nuestro juicio, desde el momento en que el capitán Saenz Valiente constató el desplazamiento del cerro Orejas de Burro hacia el oriente, se imponía la necesidad de visitar siquiera someramente la costa norte de la Isla Nueva, o por lo menos el deber de anunciar como una simple hipótesis el desplazamiento de la isla, y no como una afirmación categórica considerándolo uno de los resultados más importantes de los trabajos realizados en el Canal Beagle, por la expedición de su mando.

Después de la publicación de nuestra obra sobre *La Soberanía Chilena en las Islas al Sur del Canal Beagle* (1917) en la cual hicimos la crítica del trabajo realizado por la expedición del *Brown*, hubo alguien que se preocupó tenazmente en obtener del Gobierno chileno que mandara determinar con precisión la verdadera situación de la Isla Nueva, para comprobar si en realidad existía en las cartas británicas el desplazamiento apuntado por el señor Saenz Valiente.

La solicitud fué atendida por fin, y entre los encargos hechos a la expedición realizada a fines de 1919 por el crucero "*Ministro Zenteno*" bajo las órdenes del capitán de fragata don Hipólito Marchant, que es la quinta exploración científica del Canal Beagle, se puso en primer término el de estudiar la verdadera situación de la Isla Nueva.

Tenemos a la vista el informe y los planos ejecutados por esa comisión, en la parte que interesa a nuestro trabajo, y nos encontramos en condición de dar a conocer sus resultados al IX Congreso Científico de Chile, por cuanto nuestra Oficina Hidrográfica no pretende mantenerlos reservados y por el contrario, los tiene listos para ser publicados en el próximo volumen del *Anuario Hidrográfico de Chile*,

el cual aparecerá tan pronto como el gobierno proporcione los fondos necesarios para costear la impresión.

La oficialidad del *Zenteno* verificó con el *maximun* de precisión las coordenadas geográficas de Puerto Carlos, Punta Waller, Punta George, montículo Orejas de Burro y otros puntos de la Isla Nueva, llegando a la conclusión de que hay algunas diferencias con las cartas británicas. Pero las diferencias encontradas no bastan para confirmar el desplazamiento de la Isla hacia el oriente que creyó descubrir el comandante del *Brown*.

Se ha puesto en claro que el montículo Orejas de Burro está situado poco más de tres millas al oriente del meridiano del Cabo San Pio, de la Tierra del Fuego, y poco más de cuatro millas al oriente de la Punta Waller de la misma Isla Nueva.

La Comisión chilena estaba bien penetrada de la necesidad de "establecer de una manera prácticamente incontrovertible la verdadera situación de esta isla" (la Nueva). Y adoptó como punto de partida para sus trabajos, el Puerto Carlos, pequeña caleta situada al costado oriental de la Punta Waller, extremidad norte de la Isla. En Puerto Carlos construyó un monolito de cemento, cuyas coordenadas geográficas quedaron determinadas en la forma siguiente: Lat. 55° 10' 32". 9 S y Long. 66° 32' 49". 2 O. de Greenwich. De las anteriores dedujo en seguida para Punta Waller las coordenadas siguientes: Lat. 55° 10' 16" y Lonj. 66° 33' 30", que sólo difieren de las mas modernas cartas británicas en 4" de latitud y 40" de longitud, diferencias tan reducidas que más bien se pueden atribuir a la considerable diferencia entre la grande escala de la carta chilena y la muy pequeña adoptada en las cartas británicas.

Las coordenadas de Puerto Carlos están tomadas con una aproximación de 0". 2 en lat. (6 metros en el terreno) y 0". 4 en long. (7 metros en el terreno).

"Desde el fondeadero de este puerto, dice el informe del capitán Marchant, se pudo apreciar a la *simple vista*, que la orientación de la costa de la Isla Nueva entre Waller

y Orejas de Burro es aproximadamente E O magnético en lugar de N. S. verdadero como indica la carta inglesa, es decir que hay una diferencia de orientación aproximadamente de 74 grados". (Fig. 5).

Esta diferencia de orientación de la costa de la Isla Nueva al oriente de Punta Waller es la rectificación que con relación a la Isla Nueva se puede hacer seriamente a las cartas británicas de la extremidad S. E. de la Tierra del Fuego. Ella produce un cambio en *la forma* y extensión de ella Nueva. Esta isla aparece en las cartas británicas, en todas desde la de 1834 hasta la de 1910, con una forma aproximadamente cuadrangular, con su costa oriental dibujada de N. a S. como la occidental; y los oficiales del *Zenteno* han comprobado que la isla tiene una prolongación hacia el oriente, que aumenta en un 40 o 50% la superficie de ella y destruye su forma aproximadamente cuadrangular.

Que la diferencia resalta a la *simple vista*, como espresa el capitán Marchant, es evidente, pues treinta años antes, en 1891, el explorador rumano don Julio Popper había publicado en Buenos Aires una carta de la Tierra del Fuego, en la cual dibuja en la parte oriental de la Isla Nueva una ampliación, comparable a un gran flemon en la cara de un individuo (1). Popper no era un geógrafo, que recorriera aquellas tierras con fines científicos, sino un infatigable perseguidor de la riqueza que atravesó la Tierra del Fuego e islas australes en todos sentidos buscando pepas de oro. Es mas que probable que no llevaría los instrumentos necesarios para hacer observaciones astronómicas, de modo que, si notó la prolongación de la Isla Nueva hacia el oriente, ha debido observar esa circunstancia a la *simple vista*, sin más ayuda que la de la brújula y el conocimiento de la declinación magnética de la región. (Fig. 2).

(1) La carta de la Tierra del Fuego, de Popper, fué publicada en el *Boletín del Instituto Geográfico de Buenos Aires* de 1891.

El error de las cartas británicas respecto a la forma de la Isla Nueva en su costado oriental se explica fácilmente. Cuando Fitz-Roy realizó la primera expedición a la parte austral de la Tierra del Fuego en 1830, ancló la *Beagle* en caleta Lennox, donde el barco permaneció fondeado durante un mes. Esto explica que la costa oriental de la Isla Lennox y la occidental de la Isla Nueva quedaran bien reconocidas y aparezcan bien dibujadas en sus cartas, puesto que los oficiales británicos tuvieron tiempo sobrado para reconocerlas bien. Pero no sucedió lo mismo con la costa oriental de la Isla Nueva. Por ese lado envió Fitz-Roy una lancha ballenera al mando de *master* Murray (el descubridor del Canal Beagle) el cual dió la vuelta por el sur de la Isla Nueva rodeando la Punta Fifty y el Cabo Graham y dirigióse luego por la costa de la Tierra del Fuego hasta el Cabo del Buen Suceso, de donde regresó por el mismo camino, sin preocuparse de hacer un buen reconocimiento de la costa oriental de la Isla Nueva que es en esa parte muy poco accesible.

Veamos lo que dice la Narración de Fitz-Roy sobre este particular, en el volumen I, paj. 445 y siguientes:

"17 th. Mr. Murray returned from his excursion to Cape Good Succes, having done all that was expected but not without incurring considerable danger on so exposed a coast. —Had not his boat been a very fine one, his crew good, and he himself a most skilful manager, I do not think he could have gone so far along an inprotected shore, trough races of tide, and yet have returned in safety.

"The following are extracts from his journal:

"Near Cape Graham we saw a large party of Indians, with several canoes, one of which, paddled by two men and a woman, came alongside of our boat, and they sold us some fine fish, for the large price of two metal buttons and a small string of beads.—Finding no place at which I could land, on account of the rocks and heavy swel, we steered for the shore about fifteen miles to the northward"...

TRADUCCION

"1830.—Mayo 17.—Mr. Murray regresó de su excursión al Cabo Buen Suceso, habiendo hecho todo lo que se esperaba pero no sin incurrir en considerable peligro en una costa tan expuesta. Si no hubiera sido su lancha tan sólida, su tripulación tan buena y él mismo tan experto conductor, no creo que hubiera podido llegar tan lejos por una playa desamparada, contra la fuerza de la marea, y todavía haber regresado sano y salvo.

"Lo que sigue son extractos de su diario:

"Cerca del cabo Graham vimos una gran partida de indígenas en varias canoas, una de las cuales, en que remaban dos hombres y una mujer, se acercó al costado de nuestra lancha, y ellos nos vendieron buen pescado por el gran precio de dos botones de metal y un cordoncito de mostacilla. No encontrando lugar donde poder desembarcar, a causa de las rocas y de la fuerte resaca, zarpamos para la costa situada cerca de quince millas al norte..."

Con los datos de Murray, fué dibujada la costa oriental de la Isla Nueva como una línea de N. a S. en la pequeña cartita que acompaña a la *Conferencia* leída en Abril de 1831 ante la Real Sociedad Geográfica de Londres por el capitán Phillip Parker King, jefe superior de la expedición. Mas tarde, en 1834, hizo Fitz-Roy una carta más detallada de la parte austral de la Tierra del Fuego, en la cual se presenta el costado oriental de la Isla Nueva en la misma forma, y posteriormente todas las ediciones de la carta N.º 1373 del Almirantazgo Británico, no han hecho otra cosa que reproducir la misma expresión geográfica.

¿Y por qué? Por la muy sencilla razón de que nadie, absolutamente nadie, volvió a explorar la parte oriental de la Isla Nueva, hasta que Popper recorrió la Isla en todos sentidos el año 1888 buscando lavaderos de oro y pudo notar la prolongación de ella hacia el oriente de punta Waller.

Si el señor Saenz Valiente, al verificar la situación del

montículo Orejas de Burro, se hubiera dignado visitar la costa norte de la Isla Nueva, habría podido notar a la *simple vista* dos circunstancias: 1.^a que el montículo no está situado una milla al poniente de Punta Waller sino varias millas al oriente de esa punta; 2.^a que al oriente de Punta Waller, la costa de la isla no se dirige hacia el sur sino hacia el sur-éste y que ésto es lo que hay que rectificar en la carta británica, más no la situación de la isla entera. Se imponía en ese caso una somera exploración de la costa norte de la Isla Nueva, por cuanto así se habría explicado el explorador la prolongación de la isla hacia el oriente que aparece en el mapa de Popper, que él conocía sin duda.

Los oficiales del *Zenten*, ocuando se dieron cuenta, a la *simple vista*, en Octubre de 1919, de que al oriente de Punta Waller, la costa no se dirigía hacia el S verdadero sino al S. E. verdadero (E.O. magnético), comprendieron que era necesario hacer un levantamiento detenido de esa parte de la Isla, para poder rectificar el error de las cartas británicas con la seriedad debida.—Fruto de ese trabajo es el nuevo mapa de la Isla Nueva, en grande escala, que acompaña al informe del capitán Marchant y que será publicado en el próximo volumen del *Anuario Hidrográfico de Chile*. (Volumen XXXIII).

En ese mapa aparece el montículo *Orejas de Burro* (de 310 metros de altura) en la extremidad oriental de la Isla, a poco más de tres millas al oriente del meridiano del Cabo San Pio y poco más de cuatro millas al oriente del meridiano de Punta Waller. Las coordenadas geográficas del montículo Orejas de Burro, tomadas en la carta chilena son las siguientes: latitud 55° 12' 9" S. y longitud 66° 26' 12" O. Comparadas con las coordenadas que encontró para ese montículo (llamándolo mamelón) el capitán Saenz Valiente, que fueron: lat. 55° 12' 46" y long. 66° 26' 51" resulta una diferencia de 37" en latitud y 39" en longitud, lo cual

se puede explicar por dos motivos: 1.º que el señor Saenz Valiente las determinó por medio de intersecciones desde puntos lejanos y los chilenos las determinaron desde Puerto Carlos que está mucho más cerca; 2.º que, tratándose de un montículo que tiene dos cimas, los observadores chilenos han podido elegir una cima que no fué la observada por los argentinos y que no está determinada en la *Memoria* del señor Saenz Valiente.

Entre tanto el mapa de la costa norte de la Isla Nueva agregado a la Hoja III de la Carta argentina del Canal Beagle presenta esa costa cortada en la misma Punta Waller y el montículo Orejas de Burro situado una milla al poniente de ella. (Figs. 3 y 6).

Esto viene a explicar perfectamente el grave error en que incurrió el señor Saenz Valiente al suponer que la Isla Nueva está desplazada en las cartas británicas. El determinó la verdadera situación del montículo Orejas de Burro, por medio de marcaciones tomadas desde puntos distantes situados al poniente del Cabo San Pio, y encontró una diferencia de longitud que, transformada en distancia, equivalía a cuatro o cuatro-y medias millas, y suponiendo al montículo situado al S.O. de la Punta Waller, imaginó entonces que esta punta estaba situada más al oriente todavía. Supuso entonces que toda la isla estaba mal situada en las cartas británicas, es decir, que aparecía en éstas corrida 4 o 4 y media millas al poniente de la situación que realmente ocupa sobre la superficie del globo terrestre.

Y sin tener otro antecedente que el enunciado, el explorador del *Brown* creyó haber encontrado uno de los más interesantes datos de su trabajo, y no vaciló para expresar que las cartas británicas presentaban la Isla entera en una situación completamente distinta de la verdadera, y según la cual, habría en realidad isla donde la carta inglesa presenta mar del lado del Atlántico y un ensanche de cuatro millas o mas del Paso Richmond situado al poniente de Isla Nueva, entre ésta y la isla Lennox.

La Oficina hidrográfica de Buenos Aires llegó a constatar el error en que había incurrido el señor Saenz Valiente al suponer un desplazamiento de la Isla Nueva hacia el oriente. Esto aparece claramente en el *Derrotero Argentino*, 2.^a edición, publicado en 1917, que dice en la pág. 359 lo que sigue:

“Advertencia.—La *situación y tamaño* de Isla Nueva dada por la carta inglesa 1373, edición I de 1910, es errónea. Sus límites entre paralelos y meridianos son: latitudes 55°11' y 55° 18' longitudes 66° 26'5 y 66° 40'5.—Posición de *La Teta* del nordeste: Lat. 55° 12' 46" S. y Long. 66° 26' 51" W”.

En cuanto al tamaño de la Isla, la rectificación a la carta británica es fundada, pues, en realidad, la exploración terrestre de Popper y la expedición hidrográfica del *Zenteno*, han venido a demostrar que la Isla es mayor en 40 o 50% de superficie de lo que aparece en la carta británica, encontrándose todo el aumento al oriente de la punta Waller. (Fig. 4).

El *Derrotero Argentino de 1917* asigna a la isla un ancho entre meridianos de catorce minutos de longitud aumentando en 3 millas el ancho que le atribuyen las cartas británicas. El ancho que han encontrado en 1919 los exploradores chilenos del Zenteno se aproxima mucho a catorce minutos también (13' 56").

En cuanto a la *situación*, el *Derrotero Argentino* dice que ella es errónea en las cartas británicas, pero, en realidad, él sólo modifica la situación en cuanto señala la parte oriental de la isla aumentada hacia el oriente sin modificar apreciablemente la situación de la parte occidental, ni mucho menos desplazar la isla entera como lo hacía el señor Saenz Valiente.

Por lo demás, se notan ciertas incongruencias entre el *Derrotero Argentino* de 1917 y la *Memoria* del señor Saenz Valiente que le sirve de base para sus observaciones sobre la Isla Nueva. Así el *Derrotero* llama “*La Teta* del nordeste” al cerro Orejas de Burro, que el señor Saenz Valiente llama “el mamelón de la punta N” asignándole am-

bos las mismas coordenadas geográficas de 55° 12' 46" lat. S. y 66° 26' 51" lonj. O.—Refiriéndose a la Punta Waller dice el *Derrotero argentino de 1917* en la pág. 358: “El extremo nordeste de esta isla, llamado punta Waller, está situado a 8 millas al 154° del cabo San Pio”. Grave error es éste, pues la Punta Waller es en realidad el extremo norte de la isla, casi al frente del Cabo San Pio de la Tierra del Fuego; sólo sería su extremidad N. E. en el caso de que la isla tuviera la forma y el tamaño que le asignan las cartas británicas, es decir, si fuera aproximadamente cuadrangular, y no tuviera el ensanche de su superficie hacia el oriente de aquella punta que el autor del *Derrotero* conocía, como lo hemos visto, puesto que rectifica el tamaño que las cartas británicas dan a la isla y corre su límite oriental hasta el meridiano 66° 26'5 sin correr el límite occidental que mantiene en la situación 66°40'5, que es la misma o casi la misma de las cartas británicas.

Del estudio comparativo entre el *Derrotero Argentino* de 1917 y la *Memoria* del señor Saenz Valiente [se deduce pues, que la oficina hidrográfica de Buenos Aires se dió cuenta del error en que había incurrido el señor Saenz Valiente al suponer un desplazamiento de la Isla Nueva hacia el oriente de la situación que le asignan las cartas británicas, y comprendió que sólo existía una prolongación de esa isla hacia el oriente, quedando el cuerpo de ella en la misma situación que le dan las cartas británicas. Sorprende, entonces, que la oficina de Buenos Aires no haya comunicado este útil conocimiento a la oficina británica, con la misma premura que gastó para comunicarle la errada información del señor Saenz Valiente.

Quien da una información errada y después se persuade de su error, está en el deber de transmitir también la rectificación, para evitar los daños que su propio error pudiera ocasionar a terceros.

El descuido de la oficina de Buenos Aires no tuvo, felizmente, consecuencia, gracias a la sagacidad de la oficina británica, que no dió crédito al desplazamiento de la Isla

Nueva descubierta por el capitán Saenz Valiente y continuó ubicando esa isla en el mismo sitio en que antes la colocara, limitándose únicamente a mencionar la información en su *Derrotero* de 1916.

La exploración realizada en 1919 por el crucero *Ministro Zenteno* de la armada chilena, con estudio y seriedad, permitirá a la Oficina Hidrográfica de Londres formarse concepto cabal respecto a la verdadera situación, extensión y forma de la Isla Nueva.

Santiago de Chile, Septiembre de 1922.

J. GUILLERMO GUERRA,
Profesor de Derecho Internacional en la
Universidad de Chile.

Fig. 1

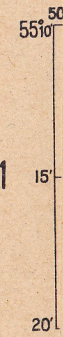
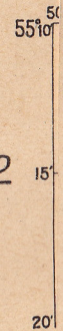
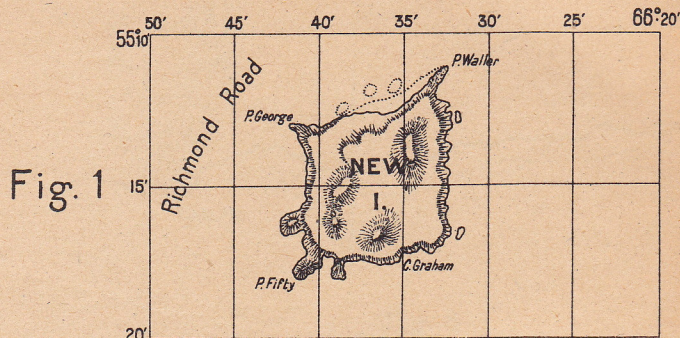


Fig. 2

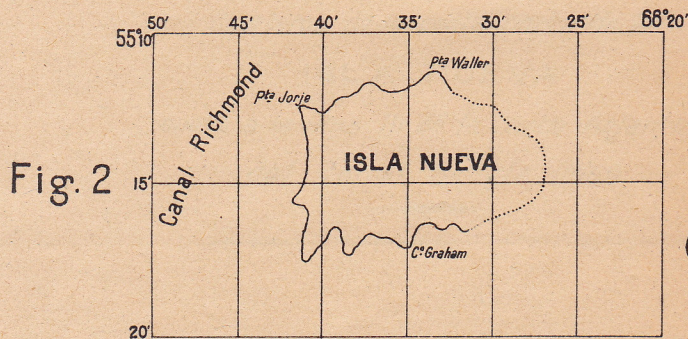


movimiento de la corteza terrestre, pequeño o grande,

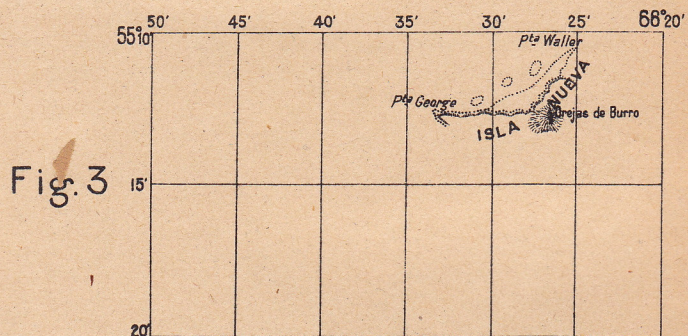
ANEXO I



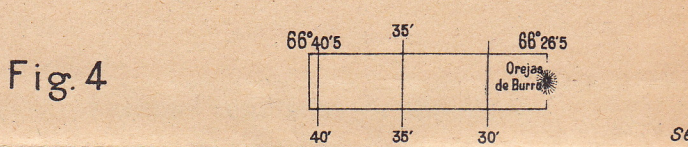
*Situación i forma de la
ISLA NUEVA
en la Carta N° 1373 de la Hydrographic Office
(Edición de 1886)*



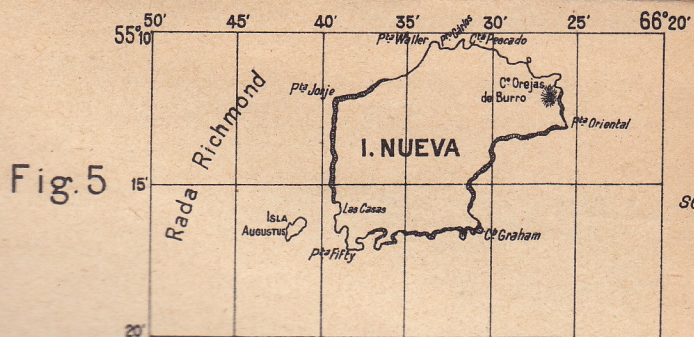
*Situación i forma de la
ISLA NUEVA
en el Mapa de la Tierra del Fuego
por Don Julio Popper
(Boletín del Instituto Geográfico Argentino, 1891)*



*Situación de la costa norte de la
ISLA NUEVA
según el cuarterón anexo a la hoja III de la
Carta Argentina del Canal Beagle (1901)*



*Situación entre los meridianos
66°26'5 i 66°40'5 longitud O. de Greenwich
ISLA NUEVA
según el Derrotero Argentino, 2ª edición, de 1917.*



*Situación, extensión i forma de la
ISLA NUEVA
según el levantamiento del Crucero Ministro Zenteno
de la Armada Chilena en 1919*